

DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE

Maître d'ouvrage : EUROMETROPOLE de METZ

ENQUÊTE 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.

PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DEMANDE DE MÉMOIRE EN RÉPONSE



RÉFÉRENCES :

- Décision du Tribunal Administratif de Strasbourg E23000105/67, en date du 30 octobre 2023
- Arrêté préfectoral DCAT/BEPE/ N°2023-226 en date du 20 novembre 2023

Enquête publique : du 4 décembre 2023 au 12 janvier 2024 inclus

Commission d'enquête : **Monsieur Jacques PHILIPPE**
Président de la commission d'enquête

Monsieur Robert CISAMOLO
Membre titulaire

Monsieur Frédéric GUERiot
Membre titulaire

Jacques PHILIPPE

Président de la commission d'enquête

Robert CISAMOLO
Membre titulaire

Frédéric GUERLOT
Membre titulaire

Monsieur le Président de l'Eurométropole de METZ
1 place du Parlement de Metz
CS 30353
57011 METZ CEDEX 1

PROCÈS-VERBAL

- de communication des observations écrites recueillies dans les divers registres, au registre numérique, par courrier et sur le site internet dédié <https://www.registre-numerique.fr/mettisc-eurometropole-metz>, ou par courrier électronique à l'adresse : mettisc-eurometropole-metz@mail.registre-numerique.fr, concernant 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.
- de demande de mémoire en réponse.

Références :

- Code de l'environnement - article R.123-5
- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L.110-1, L.112-1, L.121-1, R.112-1 et suivants...
- Arrêté préfectoral DCAT/BEPE/N° 2023-226 en date du 20 novembre 2023 portant ouverture d'une enquête publique préalable 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.
- Décision n° E23000105/67 du Tribunal administratif de STRASBOURG en date du 30 octobre 2023 désignant les membres de la commission d'enquête et décision modificative du 5 décembre 2023 désignant monsieur CISAMOLO en remplacement de monsieur KIENY, empêché.

Annexes :

1. Relevé des observations du public :
 - portées sur les registres « papier » déposés au siège de l'Eurométropole et en mairie de Marly, Montigny-lès-Metz et Metz.
 - reçues par courrier électronique et par documents remis directement à la commission d'enquête.
2. Synthèse des observations du public classées par thème :
 - recueillies sur le registre dématérialisé ouvert chez « Registre Numérique – PubliLégal »,
 - Pièces jointes d'un volume trop important pour être insérées dans la synthèse des observations
3. Questions de la commission d'enquête.

Monsieur le Président,

Dans le cadre des enquêtes publiques préalables à une déclaration d'utilité publique pouvant porter atteinte à l'environnement et relevant du code de l'expropriation, le code de l'environnement dans son article R.123-18 et le code de l'expropriation dans le décret n° 2014-1635 du 26.12.2014, prescrivent à la commission d'enquête de dresser dans les 8 jours après la clôture de l'enquête un procès-verbal de synthèse des observations du public qu'elle remet au responsable du projet, lequel dispose de 15 jours maximum pour apporter ses réponses et produire ses observations éventuelles.

Les consultations de l'enquête publique citée en référence se sont achevées le 12 janvier 2024 à 24h00 sans incident notable, avec une présence soutenue du public tout au long de l'enquête et des interventions conséquentes et très nombreuses, en particulier sur le site internet dédié.

Au cours de cette enquête, **61** personnes ont porté des observations dans les différents registres d'enquête et **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. On comptabilise **914** visualisations de documents et **1465** téléchargements.

Afin de permettre à la commission d'enquête de formuler ses conclusions et d'exprimer son avis motivé sur le projet, j'ai l'honneur, Monsieur le Président, de vous demander de bien vouloir vous prononcer sur les observations du public et de m'adresser sous 15 jours, conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du Code de l'environnement et du décret n° 2014-1635 du code de l'expropriation, vos remarques et propositions que vous voudrez bien apporter en réponse aux contributions du public communiquées en pièces jointes, ainsi qu'aux questions de la commission d'enquête.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Remis les documents en mains propres avec copie en version numérique et commenté au cours d'une réunion au siège du maître d'ouvrage, l'Eurométropole de Metz le 23 janvier 2024.

Eurométropole de METZ
1 place du Parlement de Metz
CS 30353
57011 METZ CEDEX 1
Le 19 janvier 2024
(en 2 exemplaires)

Le responsable du projet :

Monsieur François GROSDIDIER
Président de l'Eurométropole de Metz

Pris connaissance le : 23 janvier 2024

Signature :

Le président de la commission d'enquête

Monsieur Jacques PHILIPPE
Commissaire-enquêteur

Remis et commenté le : 23 janvier 2024

Signature :

PREAMBULE

- *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 s'est déroulée sans incident notable. En début d'enquête, un remplacement a été effectué par le Tribunal administratif de Strasbourg entre monsieur Christian KIENY, commissaire-enquêteur titulaire empêché et le commissaire-enquêteur suppléant, monsieur Robert CISAMOLO.*

Toutes les permanences ont été tenues par les membres de la commission d'enquête conformément aux dates et lieux fixés à l'article 3 de l'arrêté DCAT/BEPE/N° 2023-226 de monsieur le préfet de la Moselle, en date du 20 novembre 2023.

Un nombre important de personnes se sont présentées aux permanences pour rencontrer la commission d'enquête : Entre **120 et 150 visiteurs** pour l'ensemble des permanences, dont **61** ont déposé leurs observations sur les registres papiers en place à l'Eurométropole de Metz, dans les mairies de Metz-Ville, Marly et Montigny-lès-Metz, registres accessibles en permanence avec les dossiers aux jours et heures normales d'ouverture des mairies.

Le registre numérique « **registre-numerique.fr** » a été visité **2910** fois par **1942** personnes, qui ont effectué **1465** téléchargements et **914** visualisations.

196 observations ont été déposées sur ce registre numérique et **6** par e-mail à l'adresse : mettisc-eurometropole-metz@mail.registre-numerique.fr

L'information du public et la publicité de l'enquête ont été largement diffusées par les annonces réglementaires et les articles de la presse locale, ainsi que par l'affichage redondant de panneaux 4x 3 et d'affiches attrayantes tout au long du parcours envisagé.

Ce procès-verbal comporte 3 annexes :

- Dans l'annexe 1 :
Relevé des observations du public sur les registres papier et correspondances adressées directement à la commission d'enquête.
- Dans l'annexe 2 :
Relevé des observations du public sur le registre numérique et pièces jointes volumineuses attachées à certaines observations.
- Dans l'annexe 3
Questions de la commission d'enquête.

ANNEXE 1

à la synthèse et demande de mémoire en réponse adressée à Monsieur le Président de l'Eurométropole de METZ, concernant l'enquête publique 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.

RELEVÉ DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Certaines observations écrites rapidement à la main sont parfois difficilement lisibles. Les termes de ces observations sont appréciés mais en gardant le sens général de la contribution écrite.

1. Registre papier de l'Eurométropole de Metz

- **Madame BURCKART Laetitia (société Impretex) :**
Précise que ses remarques seront transmises dans le fichier numérique
- **Monsieur PATCHEK Frank :**
Précise que ses remarques seront transmises dans le fichier numérique
- **Monsieur GROS Dominique :**
Je me permets ce message pour les 4 remarques suivantes
 - Je regrette que la ligne C n'aille pas à Bellecroix, le seul quartier « politique de la ville » qui n'est pas desservi. Cette population n'a pas de voiture et utilise les transports en commun en priorité. Elle est prioritaire,
 - Je regrette que l'on n'ait pas sollicité l'Armée pour déplacer les murs des casernes de Montigny de façon à assurer un parcours à 2 voies réservées pour le BHNS ligne C,
 - Je regrette que l'on n'élargisse pas le pont SNCF à l'entrée de Montigny qui va être un étranglement pour le BHNS,
 - Je regrette que les discussions avec les commerçants et les riverains aient portés essentiellement sur le stationnement des voitures individuelles alors que le principe d'un BHNS est de redistribuer l'espace public en faveur des transports en commun. On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs et la période où l'on retire du stationnement est douloureuse mais nécessaire. Il faut du courage et apporter l'impopularité parmi les commerçants et les automobilistes.S'agissant de l'hydrogène, le dispositif de production n'est pas dans le projet : attention à l'équilibre financier si d'autres (nombreux) utilisateurs ne manifestent pas leur intérêt pour amortir l'investissement nécessaire.
- **Monsieur VINCENT Jean-Pierre :**
Je souhaite faire les remarques suivantes sur ce projet :
 - Contrairement à ce qui peut être dit par certains élus, il n'est pas indispensable pour améliorer l'amplitude des dessertes en service, il suffit pour cela de prévoir quelques BUS supplémentaires après 22h00.
 - Le gain de temps sur la durée du parcours est faible pour un coût important.
 - Le report de l'origine à la place Mazelle est en revanche à mon avis une bonne mesure car cette modification permet à cette ligne de desservir la Gare.

- En conclusion, je pense que les crédits prévus pour cette ligne METTIS seraient mieux utilisés pour améliorer certains points négatifs de la desserte en transport urbain de la Métropole. Je pense en particulier au point noir constitué pour les usagers des transports desservant le centre commercial WAWES. La ligne L se termine au CORA Moulins et les usagers doivent continuer à pied en empruntant un carrefour giratoire très dangereux. Il serait vraiment très utile de prolonger la ligne 1 plus loin vers Jouy-aux-Arches.

2. Registre papier de MARLY

- **Contribution Mme Geneviève MADEC**

Etant habitante de Marly depuis 50 ans et utilisant le bus de la ligne 2 pour aller en ville, je trouve que le temps qu'il met pour arriver à Metz (environ 30 mn) n'est pas énorme. Je considère le projet METTIS inutile avec de gros problèmes de circulation que cela provoquera dans Marly et sur toutes les voies de circulation à Metz et à Marly.

- **Contribution de M. Paul Le GALL**

Je considère le projet METTIS totalement inutile pour un gain de temps aléatoire. Ce projet génère des problèmes inutiles et importants. Ce projet engendre des difficultés énormes de circulation de Marly vers Metz et vice versa. Le bon sens et la logique voudraient que l'on reste sur le système actuel.

- **Contribution de Mme René SANCHEZ**

Je considère le projet METTIS comme inutile et très coûteux. Le stationnement dans la rue des écoles en l'occurrence devant le bar « Marly Go » sera supprimé. Ou vont stationner les clients du bar ? L'aménagement du pont sur la seille sera très perturbé. Je propose de faire une passerelle pour les piétons en plus sur le côté du pont.

- **Contribution de M MARSAL Guy et M. DUMAY MONS**

Lors de la construction du bâtiment on m'a imposé un nombre de places de parking que nous avons eu du mal à réaliser mais c'était une condition indispensable pour pouvoir ouvrir le local commercial. Aujourd'hui sans discussion, on nous prend 50% de notre parking ! C'est totalement surréaliste. Les 4 locaux commerciaux ne peuvent pas vivre sans ces parkings et l'accès au dépôt du magasin se fait par l'arrière du bâtiment et l'ensemble du parking est nécessaire pour pouvoir manœuvrer. Ce projet met en péril la vie et la survie des 4 commerces et nous sommes totalement opposés à ce projet.

(Locaux situés 2123-2135 rue de Metz à Marly)

- **Contribution de M ou Mme S RAIMONDEAU**

Il me semble que le METTIS entre Metz et Marly est inutile. En effet, la ligne 2 du bus est très efficace avec un bus toutes les deux minutes aux heures de pointe et toutes les 25 mn le reste du temps. Quant à ceux qui vont à la gare, il y a une correspondance place du roi George. Comme le METTIS va rendre impossible le stationnement tout le long du trajet (voire la circulation) cela va condamner à la fermeture tous les commerces donc chômage. Le seul point qui aurait pu être positif aurait été que le METTIS passe par AMAZON. En effet, les gens qui travaillent tôt le matin ou tard le soir doivent faire de la route à pied. Enorme dépense inutile et injustifiée.

- **Contribution M. Jacques MARCHAL**

Expérimenter le fonctionnement et modifier le projet au niveau du pont de la Seille (passerelle).

- **Contribution de M. Jean Luc TAIRE**

Renforcer l'existant et arrêter le projet.

- **Contribution de M. A. JAFFRE**

Arrêter le projet et ajouter l'arrêt gare à la ligne 2 actuelle.

- **Contribution de M. MARCHAL (restaurant le MARLY GO)**

Deux réunions = mensonges (pas de travaux juste des feux ?) Svp arrêtez ce projet coûteux.

- **Contribution de M ou Mme A. GLORIFET**

Projet très couteux et inutile pour Marly. La ligne 2 suffit.

- **Contribution de M. Gilbert KAMMER**

Svp cessez ce projet, défiguration de la traversée de MARLY pour un gain de temps inutile.

- **Contribution de Mme Catherine REGNIER**

Ce projet déjà arrêté n'apporte rien. Marly étant bien desservie par L2 et CD113. Quel sera l'impact sur les rues adjacentes rue Franiatte/rue du XXe corps Américain et rue de Frescaty ?
Merci pour votre retour.

- **Contribution de M et Mme Monique JENVRIN**

Nous tenons à dire deux choses :

Nous pensons qu'il n'est pas utile, ni pratique, de faire passer le METTIS dans la Commune, à l'intérieur. Un tel engin (longueur) ne nous semble pas adapté aux lieux. Dans les réunions publiques, nous sommes surpris de constater que personne n'a expliqué qui était vraiment intéressé par cet engin. Qui le prendra ? Y a-t-il une étude montrant son adaptation correcte aux besoins ? Certes, certains points, comme l'affichage des horaires et des retards sont positifs, mais il ne justifie en rien la présence d'un tel monstre.

- **Contribution de M. Fuelque BRICIOT**

Arrêter le projet, coûteux, inutile.

- **Contribution de Bertrand MUNIER**

Projet totalement inutile étant donné l'existence d'une L2 très satisfaisante qui mérite juste des bus modernes et non polluants. Tout semble ahurissant dans le projet METTIS C : le coût, les aménagements (sens unique pur Franiatte et XXe Corps). En revanche pas de sens unique dans Marly Centre (vieux projet des anciennes municipalités), mise en place de feux, pas de voie cyclable au centre alors qu'il y a un vrai problème de sécurité vers le passage de l'église et au bout de la rue des écoles (passage rétréci) au carrefour grand rue. Ce projet ne résout pas l'accès au bus pour un grand nombre de Marliens alors qu'une navette interne permettrait d'amener les Marliens sur le parcours bus.

- **Contribution de M. LAUER**

Comment se passe le stationnement devant chez vous. Comment je vais rentrer ou sortir de chez moi ? Site : 40 rue de Costes et Bellonte

- **Contribution de M. Philippe DEBAILLEON**

J'habite Marly depuis plus de 20 ans. Le trajet pour se rendre en ville est tout à fait satisfaisant. S'il faut en plus prendre une navette électrique pour se rendre au METTIS ou est le gain de temps ? Tout à fait contre.

- **Contribution de M. David SANTOS**

Habitant au 105 rue de Metz, carrefour de la seille, je m'interroge sur les modifications prévues. La rue n'est pas large. Il y a beaucoup de passage pour les écoles. Les trottoirs sont étroits. Mon accès à mon garage sera plus compliqué. Qu'y a-t-il de prévu exactement ?

- **Contribution de la CLCV Marly Association représentative des usagers**

Nous remercions les deux commissaires enquêteurs pour les explications fournies et allons rédiger un avis numérique en ligne.

- **Contribution de M. REMY**

Le projet pourrait s'arrêter au giratoire d'entrée à Marly par la création d'un pôle d'échanges. Création de dessertes électriques pour drainer les usagers de la Commune et les conduire au pôle multimodal. Projet coûteux et inutile.

- **Contribution de M ou Mme CUNY**

Pourquoi faire traverser la ville de Marly par un monstre roulant à l'hydrogène. Rester sur la route de contournement si le projet voit le jour, il est fort coûteux.

- **Contribution de M. Gérard FRYS**

Projet inutile, comment desservir les lotissements éloignés du projet et pour gagner combien de temps pour un coût énorme ? A revoir vos idées.

- **Contribution de Mme Brigitte PRESTINI**

Je suis contre le projet METTIS. J'estime que la ligne 2 suffit largement pour l'utiliser régulièrement. En revanche, j'estime que la navette devrait être à prix réduit pour tous les habitants de Marly. Payer 1.80 € par aller juste pour se rendre chez le kiné de Marly, c'est trop cher.

- **Contribution de M. Jean Marie LALLEMENT**

Le passage par la rue des écoles et le centre de Marly aura plus de désavantages que de bienfaits. Il faut prévoir un autre tracé par la CD 113a qui en plus sera plus rapide.

Le dossier ne présente pas d'études comparatives pour motiver les choix faits par l'Eurométropole entre l'hydrogène ou l'électricité ni pour la taille des bus. La production mondiale d'hydrogène est de 70 millions de tonnes dont 95% d'origine fossile.

Les inconvénients de l'hydrogène seraient :

- Une consommation d'énergie importante (en plus qu'un véhicule électrique)
- Coût de production et d'utilisation élevé

Raison pour lesquelles les villes exploitent des bus à l'hydrogène ont été subventionnées par l'UE et l'ADEME avec l'argent du contribuable.

L'hydrogène vert n'est-il pas une vue de l'esprit, un leurre car produit par des énergies renouvelables ? Mais comment serait-il produit sans vent ni soleil ?

Pourquoi les différentes villes utilisant des bus à hydrogène ne développent elles pas d'avantage ce mode de propulsion ?

Quels sont les besoins pour parcourir 100 km avec une rame de 24 mètres en investissement roulant ? en investissement matériels annexes (citernes, bornes, ateliers)

En investissement pour acquérir les compétences techniques, en coût d'utilisation et en bilan carbone.

Au regard de la pertinence des remarques du public il est à espérer que les décideurs locaux aient l'humilité de les étudier et les prendre en compte. N'est-ce pas le rôle de l'enquête publique et le respect du citoyen ?

- **Contribution de Mme Claudine FRAGA**

Actuellement une ligne 2 existe qui transporte les Marlysiens vers Metz et se remplit au fur et à mesure des arrêts à Montigny. Un bus triple apparait donc trop important au regard des occupants potentiels. Pourquoi ne pas créer une navette Marlytienne qui déposerait ses occupants au niveau de l'échangeur (près des magasins infernal et Ange) d'où pourrait partir le METTIS. Par ailleurs, cette navette pourrait desservir tous les arrêts actuels et éviter les problèmes au niveau de la rue des écoles : présence d'une école maternelle et d'une école primaire, étroitesse de la rue et passage régulier des piétons.

- **Contribution de Mme Christine GRANDCLAUDE**

Une ligne 2 est déjà existante et est vide la plupart de la journée. Dépenser 65 millions d'euros pour créer ce qui est déjà existant et en plus le faire passer dans le village avec une circulation alternée est un problème. Les habitants de Marly sont méprisés par la Commune (son Maire) et la Métropole ! Voilà à quoi servent nos impôts !!

- **Contribution de Mme Marie Hélène HENRION**

Pourquoi faire passer un METTIS vide dans Marly alors qu'une navette suffirait largement ! Aucune considération pour les Marliens et les commerçants.

- **Contribution de Mme HALLINGER Jocelyne**

Svp ne dépensez pas l'argent public pour le METTIS dans le centre de Marly. MACRON a dit « limitez les dépenses inutiles ». Restrictions nationales.

- **Contribution de M ou Mme G.JOLY**

La ligne actuelle qui existe est suffisante. Les bus circulent à vide dans la journée. 10 personnes place de la République. Je ne cautionne pas la ligne METTIS, elle est dangereuse sur le passage d'une école. Le passage rue de Metz ne convient pas aux résidents. Je suis contre le METTIS. Je pense que la décision est prise alors pourquoi nous consulter ? Merci de tenir compte de nos avis.

- **Contribution de Mme GOULON**

Le METTIS est inutile pour Marly. En effet, la ligne L2 actuelle est largement suffisante. De plus, je ne veux pas que l'arrêt de bus soit installé devant ma maison située au 3 rue des écoles à Marly. Si malheureusement ce projet est acté, je ne veux pas encore subir des désagréments (passages des personnes qui attendent le bus). Si des travaux sont à réaliser, il ne faut pas que les trottoirs soient surélevés pour ne pas impacter les maisons. Je ne veux pas ce METTIS dans la rue des écoles, pas devant chez moi. S'il s'arrête devant ma maison, il prend de la luminosité. La solution est de faire passer le METTIS par la CD 113a.

- **Contribution de Mme Alexia MICK**

À la suite des différents renseignements et suivis de réunion concernant la nouvelle ligne METTIS C, nous pensons que pour le bien de la collectivité de Marly, il faudrait déplacer le trajet de ce dernier. En effet, faire passer le METTIS au niveau de la CD113 zone à 50 km/h permettrait :

- De ne pas dénaturer le village (passer devant des maisons avec un bus plus long et plus large serait très gênant).
- Dénaturer un centre de village (circulation modifiée)
- Permet de desservir les clos de l'autre côté de la CD113.

Ce tracé est déjà utilisé lors inondations dans le village. Chacun pourrait s'y rendre à pied ou avec des navettes. Un bus aussi imposant n'aurait à l'évidence pas lieu d'être au vu du nombre d'utilisateurs de bus à Marly (très peu). Utilisatrice régulière du L2, le fonctionnement est amplement suffisant. Merci de votre prise en compte.

- **Contribution de M. Claude FRISCH**

Je suis totalement opposé à ce projet. Beaucoup d'argent dépensé pour un gain de temps minime et énormément de nuisances et de problèmes qui vont se poser rue du XXe corps et rue Franiatte. Les rues perpendiculaires ainsi que les rues de Frescaty et Saint Ladre. Les voitures venant de Metz et allant à Marly emprunteront une voie unique jusqu'à la station Esso Express et encore un peu après.

Question : Quelles rues emprunteront les voitures allant de Marly à Metz ? Elles vont forcément emprunter la rue Costes et Bellonte puis la rue de Frescaty et ensuite Saint Ladre ! Ces rues sont

déjà très encombrées par la circulation automobile et cela aggravera encore la situation et les nuisances pour les riverains.

La ligne 2 est largement suffisante et convient très bien. Inutile de créer des nuisances et des problèmes supplémentaires qui se dévoileront par la suite. Stop au gaspillage de l'argent public !

- **Contribution anonyme**

Je suis contre le projet METTIS. Trop de nuisances. Les riverains seront pénalisés. Les habitants près du château d'eau et côté fleurs seront impactés. Trop d'interrogations concernant ce projet. Arrêts supprimés dans certains secteurs. Projet à annuler.

- **Contribution de Mme Bernadette HUSSON**

Je suis opposée au passage du METTIS dans le centre de Marly. La desserte de Marly par la L2 est largement suffisante. On voudrait gagner 10 mn ? On pourrait accorder plus de place au vélo dans la rue des écoles, celle de la gare sont dangereuses.

- **Contribution de la ligue contre la violence routière (Jean-Yves LAMANT)**

Contribution peu lisible, une synthèse a été faite de ce qui a pu être lu.

Le dossier d'enquête publique est peu lisible et complexe pour les citoyens. Le dossier ne comporte aucune étude comparant la ligne 2 actuelle avec celle du METTIS C (changement pour les cyclistes, piétons, autres usagers, automobilistes etc..). Il manque donc le rapport coût/avantage entre le METTIS et la ligne 2. Les commerces vont en outre être pénalisés. Il serait important de mener une étude d'impact sur la sécurité routière. Cette thématique est absente du dossier. Un bilan sur 10 ans serait souhaitable concernant les accidents de trajet sur la ligne projetée.

3. Registre papier de Montigny-Lès-Metz

- **Madame Aline CAHN :**

Le projet de METTIS ligne C me paraît une très mauvaise idée pour les commerces très nombreux des avenues XXe Corps Américain et Franiatte.

La " meilleure " mobilité pour les habitants et la cité ne doit pas pénaliser ceux qui y travaillent et y vivent. Ensuite, quel avenir pour la rue St-Ladre qui va voir arriver un flot de voiture à longueur de journée ? Idem pour le Sablon !

A qui profite donc ce projet ? Je me le demande. Donc c'est NON !

- **Monsieur Philippe OLLAN président du Musée Emaux et Verres d'Art, 27 rue Franiatte**

Nous vous avons remis une lettre ouverte vous expliquant nos problèmes sur lesquels nous attendons une réponse.

En effet, notre musée reçoit un public de séniors qui utilisent un véhicule pour se déplacer. Nous recevons des groupes qui arrivent en autobus. Actuellement le stationnement est facile. Nous constatons que toutes les places de stationnement sont supprimées sur le projet actuel d'implantation du METTIS.

Il est impératif de prévoir quelques places pour nos visiteurs venant en voiture et/ou autobus. Sans cette facilité, vous condamnez le musée à mort.

Courrier « lettre ouverte » remit en main propre au président de la commission d'enquête lors de la permanence en mairie de Montigny le 16/12/23 :

Concerne l'implantation du réseau Mettis

Monsieur le Président,

Vous croyez bon d'imposer à notre rue, l'installation d'une voie destinée à être utilisée par vos autobus Mettis, alors que la majorité de la population y est profondément hostile.

Notre musée présente la particularité d'être facilement accessible à nos visiteurs, principalement par les facilités de stationnement que la rue offre actuellement.

Nos amateurs d'art sont des seniors, qui souvent rencontrent des difficultés pour se déplacer. Les autobus de nos groupes de visiteurs trouvent eux aussi des endroits proches pour s'arrêter. Manifestement vous nous condamnez à mort puisqu'aucun de nos courriers n'a jamais reçu de réponse appropriée.

Un premier courrier vous demandait de nous aider à quitter ce secteur maudit en nous proposant un des nombreux locaux vides dont dispose la ville de Metz. Vous avez mis un an et demi pour nous répondre des balivernes.

Ce deuxième courrier sollicite la mise à disposition de places de stationnement proches.

En résumé, si Metz-Métropole est hostile à notre présence dans la ville de Metz, il est impératif que vous nous laissiez quelques places de stationnement près du musée, ceci uniquement pour nous permettre de survivre à ce cataclysme.

Recevez Monsieur le Président, toutes nos salutations

Le Président Philippe OLLAND

- **Madame Catherine KOEPEL :**

L'objectif du Mettis C est de circuler de Metz à Marly (aller-retour) dans le respect de l'humain et de l'environnement.

Cette enquête publique communique sur le bien-fondé du parcours de la ligne du Mettis C

Qu'en est-il des réflexions sur les conséquences collatérales au quotidien sur ce parcours :

- Le report de circulation sur les voies parallèles, à savoir la rue de Frescaty et la rue de Marly
- La survie des commerçants.

Je me permets de vous rappeler l'essence d'une étude : " TOUT OBJECTIF FLOU FINIT PAR UNE ABSURDITE PRECISE ".

- **Monsieur Christian BERARD :**

Pourquoi ne pas améliorer le parc de la L2 en remplaçant les véhicules existants et réduire les cadences (plus court) ? Cela coûterait beaucoup moins cher et satisferait tous les résidents situés sur le parcours. Et cela pourrait sauver les commerces existants.

- **Monsieur Jérôme PAYET :**

Convaincu des bénéfices de la future ligne C. Projet situé sur un axe mêlant établissements scolaires, résidences, commerces, le trajet est une ligne historique. En effet au sortir de la 2^{ème} Guerre Mondiale, il existait une ligne de tram entre la cathédrale de Metz et le quartier Lizé de Montigny.

Un seul regret : manque de parking relais pour délester l'axe des voitures. Content de cet apport au plus proche des citoyens.

- **Madame Murielle REGNIER :**

Un projet bien coûteux pour des problèmes à venir. Ce n'est pas une bonne idée de mettre en sens unique des artères principales comme la rue Franiatte et la rue du XX^e Corps Américain et cela en supprimant le stationnement. Je ne vois que des problèmes à venir. La ligne L2 ne fonctionne pas si mal pour justifier ce chambardement.

- **Madame Isabelle CONSTANTIN :**

Budget colossal pour gagner quelques minutes, c'est absurde. La ligne L2 du bus fonctionne très bien et est suffisante. Mes filles étudiantes, l'empruntent et ne sont jamais en retard en cours. Signe d'un trafic satisfaisant.

Je crains, habitante de la rue de Marly, que les habitants de la rue Franiatte s'y garent. Il y a déjà tellement de problèmes de stationnement. De plus, le trafic routier empruntera les rues parallèles à la rue Franiatte ce qui accentuera davantage les embouteillages, nuisances, etc., etc... Je plains également les commerçants se trouvant sur l'axe du Mettis. Nous allons à leur perte. Je suis, par conséquent, très réticente au projet.

- **Monsieur Jean Pierre POIRIER :**

Les vélos pourront ils emprunter le site propre du bus ?

- **Monsieur Philippe WALTER :**

Quelles mesures prises pour encourager le public à laisser son véhicule à l'extérieur et utiliser les transports en commun ?

Quelles mesures pour réduire la circulation sur les axes connexes qui vont récolter la circulation. (Rues de Frescaty-Pont à Mousson-Marly-André Malraux)

- **Monsieur Jean CHAUSSET**

Pourquoi faire un Mettis pour aller de Metz Place Mazelle à Marly. Vous devriez prolonger la ligne L2. Vous avez de l'argent pour faire tous les travaux, vous allez nous supprimer tous les commerçants. J'ai appris que les commerçants seraient dédommagés. Quand vous effectuerez les travaux, j'espère qu'on aura un bus et qu'il ne faudra pas plus de 20 mn pour aller le prendre.

- **Madame S. BOUFFORT :**

J'ai été informée, le 5 janvier 2024, de l'enquête publique en cours qui se termine le 12 janvier 2024. (Aucun panneaux d'info !)

Dans le même temps, j'ai été informée que l'immeuble dans lequel je réside, au 26 rue du XXe Corps Américain à Metz, faisait l'objet d'une expropriation (cadastre section SY parcelle 29).

Mes questions : de quelle expropriation s'agit-il ? Mon garage est situé à l'arrière de l'immeuble, pourrais-je encore y accéder sachant qu'il faudra couper la voie du Mettis, la piste cyclable, le trottoir s'il y en a encore un ?

Un projet de construction d'un parking aérien est envisagé sur le parking actuel d'Auchan : combien de places ? Combien d'étages, Quelle hauteur au total et quel impact sur l'ensoleillement de mon appartement situé en RDC ?

Ce projet ambitieux mais surtout extrêmement coûteux est- il aussi important que certains l'ont décrit ?

Qu'en est-il de la vie de quartier et qu'advient-il des commerces ?

Cet immeuble construit en 1920 a déjà été fragilisé par la construction de la résidence seniors BEAUSOLEIL et les travaux envisagés risquent fort de le fragiliser un peu plus.

- **Madame Maryse FRANK**

Je suis contre le projet de Mettis ligne C. Je n'en vois pas l'utilité, tous les commerces de la rue du XXème Corps Américain seront impactés.

4. Registre papier de METZ

- **Monsieur Daniel AUCLERT**

Concernant les places de stationnement supprimées et compensées par le projet de construction d'un parking « silo » sur une partie du parking Auchan.

Comment est envisagé le projet de ce parking ? Sur combien de niveaux ? Et quel en sera le fonctionnement ?

Merci de vos réponses. Bien cordialement.

- **Monsieur Roger MONTIGAUD :**

Y aura-t-il des places de parking gratuites ?

- **Madame Catherine KOEPEL**

Crainte sur le report des flux de circulation de voitures dans la rue de Frescaty et rue de Marly. Pensez à la vie de quartier, c'est très important aussi.

- **Monsieur Gabriel LAMBERT**

Le scénario retenu permettant de prioriser la voie entrante par le site propre est ambitieux et justifie le projet.

Par ailleurs, la réalisation d'une piste cyclable tout au long du trajet va également dans le bon sens.

Cependant, il est tout à fait étrange et dommageable que le tracé s'arrête place Mazelle. Les TC, SP sont généralement et presque toujours traversant. L'intérêt du projet pour les utilisateurs est fortement réduit par ce choix qu'il conviendrait d'amender par la suite.

Au niveau des parcours :

- Secteur 1, planche 114 intersection Rabelais-Leclerc :

L'aménagement actuel ne prévoit pas de priorité aux Mettis/bus qui doivent parfois s'arrêter par 1 ou même zéro voiture.

Une priorisation des bus/Mettis serait un plus,

- Secteur 1 planche 115 :

Le projet Bonsecours avait été effectué en faisant la promesse aux riverains que les places Philippe de Vigneulles et devant le lycée seraient reprises afin de donner plus d'espace aux piétons, riverains et à la végétalisation.

Le projet ne semble pas intégrer un futur réaménagement de ces places pourtant promises par Mme l'adjointe aux Espaces Publics et Verts de la ville de Metz, lors de la réunion publique de l'école Sainte Thérèse. Il semble primordial d'intégrer dès maintenant cette réflexion au projet, sinon on peut craindre que le projet futur conserve le fonctionnement « mot illisible » actuel de la place de Vigneulles alors qu'il faut en faire un lieu de vie et de « mot illisible » du quartier,

- Secteur 2 planche 205 :

L'espace vert devant la MJC est-il bien conservé ? Cela semble indispensable au bon fonctionnement de cet équipement.

- **Monsieur Pascal PERAN vice-président du Conseil de Fabrique de l'Eglise de St Martin**
(Observation reprise sur le registre électronique)

Le Conseil de Fabrique de la paroisse de St Martin souhaite appeler l'attention sur les risques que ce projet fait peser sur l'église de St Martin rue Lasalle. Cette église est classée Monument Historique et se situe au droit de la rue. Elle est "fragile". Des travaux importants ont déjà eu lieu en 2010-2013 pour consolider son clocher. Le passage régulier de véhicules lourds dans la rue Lasalle dont 2 lignes de bus qui seraient visiblement maintenues (dont 1 opérée par un bus articulé) provoque des vibrations très près de ce bâtiment.

Le projet Mettis C pose trois problèmes nouveaux demandant une étude particulière.

1. Travaux préliminaires à proximité de l'église

Nous souhaitons qu'ils soient limités au strict nécessaire pour éviter des désordres structurels sur le bâtiment,

2. Augmentation du trafic et risque de bouchons avec l'alternant du "virage" Saint Nicolas :

Les 2 lignes de bus et le Mettis C vont augmenter le trafic et peut être le stationnement au droit de l'église de véhicules lourds à 3 ou 4 essieux provoquant des trépidations importantes,

3. Cérémonies d'obsèques :

L'église ne possède pas de parvis. Le véhicule des pompes funèbres stationne, le temps de la cérémonie, sur la voie des bus (tolérance). La gêne occasionnée sera de fait, augmentée de manière non négligeable, avec le Mettis C.

- **Monsieur Guy CAMBIAMIA**

Le projet n'est qu'un demi-axe structurant et oublie une large partie de l'agglomération (Métropole), côte St Julien, Hauts de Vallières, Corchade et les communes environnantes telles que Chieulles...

Rajouter un demi-tour du Mettis C dans l'environnement immédiat d'un des carrefours les plus fréquentés de la métropole est un non-sens pour la fluidité de la circulation et la continuité vélo en induisant une étroitesse des voies. Il eut été plus raisonnable de faire passer le Mettis sur Haute-Seille, Tanneurs et Maginot plutôt que ce demi-tour très curieux.

Par ailleurs, faire passer le Mettis côté Gare Sud, évite un embrouillamini autour de l'église St Martin et François de Curel.

Le changement de voie pour les vélos au droit du Lycée St Vincent est un non-sens pour la sécurité et la cohérence de l'itinéraire cyclable à qui on impose le franchissement de trois intersections sur 200 mètres !!!

On mélange une voie automobile et une circulation piéton au droit du lycée alors qu'il était plus sécurisant de laisser les vélos, en direction de Metz, utiliser la voie voiture, déplacer les voies Mettis au centre, l'arrêt présentant moins de risque à imposer un franchissement de voie cyclable plutôt qu'une voie voiture (cf. Lycée G de Latour) quelques centaines de mètres plus loin. Cela regrouperait les deux voies voiture au plus éloigné des piétons du lycée et des vélos...

- **Madame Françoise DOMMAZANE pour les 4 copropriétaires d'une maison allemande remarquable au 34 rue des Roses à Metz**

Nous, copropriété du 34 rue des Roses à Metz demandons que le scénario choisi à l'issue de cette enquête publique Mettis C évite toute préemption foncière sur notre jardin. Celui-ci possède 2 arbres remarquables (centenaires, majestueux), un hêtre pourpre et un pin Weymouth. Monsieur Lionel BEAUDOIN a expertisé ces 2 arbres et a confirmé que le réseau racinaire risque d'être fragilisée.

Au cas où ces arbres de valeur patrimoniale et qui se situent à 2,5 m pour l'un et 5 m pour l'autre de la rue du XXe Corps Américain, mourraient. Nous demandons donc que le scénario choisi évite toute préemption foncière concernant la copropriété sise au 34 rue des Roses à Metz.

- **Madame DILIGENT Metz**

Les voies à sens uniques pour voitures sont automatiquement en sens double pour les vélos s'il n'y pas d'arrêt municipal ou métropolitain et qu'elles sont limitées à 30 ou moins. Y-aura-t-il la signalisation adéquate aux entrées et sorties de rue "sauf vélo" sous le signe "sens interdit" et le C24 b à l'autre bout pour indiquer aux automobilistes qu'ils risquent de croiser des vélos ? Code de la route.

- **Monsieur/Madame X : propriétaire de 2 appartements au 17 et 17B rue du XXème Corps Américain**

Que va devenir le supermarché Auchan ? Quelles solutions à l'entrée des élèves et à leur sortie de l'école Ste Thérèse ?

- **Monsieur/Madame MENEGAZZI**

Bonjour, Je suis là pour mettre en garde les différentes parties au sujet de la circulation qui se fera rue du XXème Corps Américain. Plusieurs dangers vont être mis à jour :

- La circulation remontant sur serait déviée mais aucune infrastructure n'est prévue pour une fluidité sans danger !!

- Au niveau des arrêts de bus, il ne sera plus possible d'avoir un arrêt de bus à proximité, sauf celui qui habite devant !!!

- Les pistes cyclables seront aussi un danger pour les personnes âgées

- Les rues adjacentes à la ligne C seront une jungle pour le stationnement puisque les places de stationnement manqueront de toute façon à moins de faire du parc Amos un parking !!

Je rigole, mais pourquoi pas !! J'ai assisté aux réunions mais j'ai l'impression que le corps électoral n'a que faire des différentes remarques et d'une certaine façon, je peux comprendre mais rester sourd n'a pas de sens non plus. Nos élus sont là pour une écoute sensée.

Je comprends la nécessité du projet mais attention aux mauvaises retombées

- Accident mortel sur les rues (petites) adjacentes qui devront subir une augmentation du trafic ça sera statistique plus de voitures, plus de malchance de se retrouver avec des imprévues idem entre vélos et piétons
- Augmentation du prix du billet car la ligne ne sera pas rentable. Les chauffeurs de bus que j'ai pu consulter, ne sont pas favorables à l'idée de faire rouler des mastodontes sans personne à l'intérieur entre 21h30 et minuit,
- Les commerces fermeront faute d'emplacement pour stationner.

La rue sera belle, mais morte.

5. Correspondances adressées directement à la commission d'enquête.

- 5.1. Correspondance de monsieur Jacques MARCHAL, membre du comité de quartier Marly-Gare.
- 5.2. Correspondance de monsieur Bruno BAILLOT, (3 feuillets)
- 5.3. Correspondance de monsieur Philippe OLLAND, président du musée « Emaux et verres d'art » 27 rue du général Franiatte – Montigny-lès-Metz
- 5.4. Correspondance des familles Meyer et Michaud,
à Marly-Frescaty.
- 5.5. Correspondance de monsieur Xavier LAFFAILLE, - Metz

La copie des originaux, classés de 5.1 à 5.5 est insérée ci-après :



5.1

Jacques MARCHAL résidant à MARLY, membre du comité de quartier Gare.

A la lecture du volumineux dossier dit d'enquête publique(°) et des contributions qu'il occasionne, il apparaît que:

- au plan du trafic: compte tenu des modifications des sens de circulation, sur et en périphérie de l'axe XXème Corps / rue Franiatte, les impacts pour les déplacements motorisés des particuliers (résidents à proximité ou en transit) et des prestataires de tous corps sont de fait considérables; les éléments de simulation de report de flux supposés apparaissent simplistes et ne prennent en compte ni les déplacements qui seront occasionnés au sein des quartiers mitoyens, ni les capacités des voies et ouvrages qui recevront ce trafic déporté (cas du pont de la Horgne particulièrement compte tenu des opérations d'urbanisation en cours à proximité).

- au plan des activités commerciales: l'évolution des pratiques et les implantations périphériques étant désormais établies (malgré les efforts de redynamisation, les grandes enseignes et les boutiques ou commerces de qualité sont et resteront absentes du centre ville). L'objectif de faciliter l'accès au centre ville de Metz est louable mais il faut bien considérer que cette ligne METTIS ne permettra pas d'inverser la tendance, d'autant qu'elle aura probablement de plus l'effet de «stériliser l'axe XXème Corps / rue Franiatte » (comme le dit un autre contributeur) d'autant que sa fréquentation ne sera pas comparable aux autres lignes METTIS (comme le signale la notice d'estimation de la fréquentation).

- au plan du tracé,

1. la desserte du centre de Marly sur un tracé ne répondant pas au cahier des charges défini (malgré des travaux d'ouvrages importants) et pour une desserte interne dégradée par rapport à la desserte actuelle est pour le moins anachronique en l'état.

2. la desserte de la gare de Metz avec un transit par la place de la République pourrait s'avérer peu probant pour certains voyageurs dans la mesure où ce tracé allonge de 1500m le trajet alors que l'arrêt Place du Roi George est à 450m de la gare (7mn à pied).

- au plan de la sécurité, pour remédier partiellement au non respect du cahier des charges dans le centre de Marly au niveau de pont de la Seille (flux journaliers importants d'enfants et d'accompagnants au niveau de l'école Henrion, flux de personnes assistants aux offices de l'Église, circulation de cyclistes en transit pour rejoindre les pistes cyclables existantes ou en cours d'aménagement), la réalisation d'une passerelle indépendante est une nécessité qui permettrait de dédier le pont à la circulation automobile uniquement.

En conclusion, nombre des ces interrogations pourraient être infirmées ou confirmées si une réelle expérimentation de la version choisie était conduite à partir de moyens existants et non par une simulation dynamique partielle comme préconisé dans le rapport d'enquête préalable.

(°) les décisions impactantes étant d'ores et déjà prises et les travaux préparatoires engagés, la consultation s'apparente à une information à posteriori.

Remis le 13/12/2023.

Document ①

Jacques PHILIPPE
Commissaire-Enquêteur

13 DEC. 2023

Bruno Baillot

Marly 6/12/2023

Utilisation de l'enquête publique /ligne metis C, ouverte le 4/12/2023.

En référence du mail de Mme B.Agamennone Direction de la mobilité et des Espaces publics, du 21/02/2023.

Il apparait sur le dossier « **DUP Mettis C Pièce 5 Plan général des travaux , aménagement et paysage Secteur 5 planche 502** » que des travaux sur le trottoir du 28 au 72 rue de metz Marly soient prévus avec modification de la largeur.

Dans cette prévision, comme indiqué dans le mail de Mme B.Agamennone je souhaite une conformité d'accès à mon garage, pour véhicule à deux ou quatre roues,électriques ou non, avec une entrée charretière et le niveau de trottoir adéquat.

Actuellement, comme indiqué dans le descriptif envoyé à me Dore-Speisser du 24/01/2023 , il y a un système hybride de deux potelets métalliques amovibles.

Merci de votre sollicitude.

Document (2)

13 DEC. 2023

Jacques PHILIPPE
Commissaire-Enquêteur



Commentaires/enquête publique .Metis -C-

Baillot Bruno 32 rue de metz Marly

En regard des objectifs écrits de l'Eurometropole de metz, je cite : « pour renforcer l'usage des modes actifs » (vélos, marche à pied, etc) sur l'ensemble du tracè tout en améliorant la qualité de vie des habitants », **plusieurs remarques :**

Sur Marly,

Le choix du tracé « marly-village, rue de metz-rue des écoles » ne permet pas de pistes cyclables, n'assure que partiellement la sécurité des piétons, ne garantit pas les stationnements et crée de l'inquiétude quant à l'accessibilité aux commerces existants.

La logistique de gestion de circulation de l'espace « Place de l'Eglise » rue de metz, l'accès à l'école pour les enfants et parents, l'accès « parking cour d'école » pour le cinéma, pour le conservatoire de musique, pour les cérémonies culturelles et autres, est-elle adaptée aux différents situations ????

A reconsidérer l'opportunité d'une passerelle (piétons et pistes cyclables) en parallèle du pont de la seille rejoignant l'école primaire henrion.

A reconsidérer l'intérêt du tracé par la D113A du rond point du leclerc au terminus du NEC.

A reconsidérer l'opportunité de la prise en compte des besoins de mobilité de l'entrepise « Amazone » (24/24h) et d'un accès au nouveau quartier « rue du chemin de fer », d'un accès à la ZAC d'Augny .

12/11/23.

**Sur la proposition de Mme Dore-Speisser/projet Metis ligne C,
Informations et description de situation au 32 rue de metz Marly.**

(la numérotation de cette rue à changé en métrique il y a quelques années, la traduction par recherche sur le net n'est peut être pas à jour...)

ANTECEDENTS D'INTERVENTION URBAINE :

Il y a quelques années, la municipalité de Marly a modifié trottoirs et route de l'espace allant du No 72 actuel de la rue de metz en amont à l'entrée du pont de la seille.

C'est un espace multi-fonctionnel de convergence de pratique piétonne, routière et de stationnement tant pour les résidents que pour les occasionnels réguliers ou non des entrées et sortie de l'école primaire Henrion, de l'activité cinéma, du conservatoire musicale, et du culte catholique.

Cela a abouti à deux espaces de stationnement formalisés « dépôt minute » en agenda scolaire et un réseau de potelets métalliques.

Et au No 68 actuel , il y a des emplacements (**non marqué au sol**) pour les résidents qui n'ont pas de garage mais des véhicules, et pour l'entreprise De Cecco, véhicule d'entreprise en transit et ceux des clients.

A mon adresse, un système hybride de **deux potelets métalliques amovibles** a été retenu pour permettre un accès à ma maison si besoin , gros volumes, accès au garage,...

/PROJET METTIS LIGNE C

A RETENIR :

* les demandes hautes de circulation et de stationnement selon la destination (école Henrion (entrées,sorties), cinéma, conservatoire, église, manifestations) et les besoins de stationnement quotidiens des riverains de la rue de metz et de la gare , avec ou sans garage.

*L'importance **vitale** du parking à l'entrée de la rue de la gare , côté seille, pour répondre aux besoins de stationnement quotidiens et occasionnels.

***Préservez** les emplacements marqués et non marqués du 28 au 72 rue de metz.

*Pour moi, au 32 rue de metz, **je souhaite un accès conforme** à mon garage pour véhicule à deux et à quatre roues, électriques, avec une entrée charretière et le niveau de trottoir adéquat.

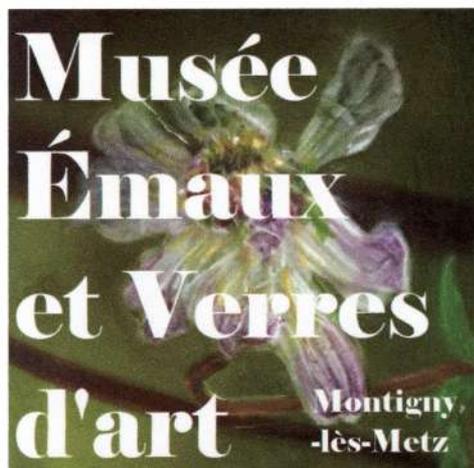
A votre disposition,

Marly,

24/01/2023.

Copie à Mme Dore-Speisser.

5.3



MUSÉE « Émaux et Verres d'Art »

Président fondateur : Philippe OLLAND

27, rue du Général Franiatte

57950 Montigny-lès-Metz

Tel : 03 87 66 93 63 / 06 82 40 56 67

www.musee-emauxverres.com

Association à but non lucratif. Inscrite le 29/12/2014 au Registre des Associations du tribunal de Metz sous les références : Volume : 166 / Folio n° 13. Identifiant SIRET : 827 619 677 00012.

Montigny les Metz le 15 décembre 2023

Monsieur le Président de Metz Métropole
57000 Metz

Lettre ouverte

Concerne l'implantation du réseau Mettis
27 rue Franiatte Montigny les Metz

Monsieur le Président,

Vous croyez bon d'imposer à notre rue, l'installation d'une voie destinée à être utilisée par vos autobus Mettis, alors que la majorité de la population locale y est profondément hostile.

Notre musée présente la particularité d'être facilement accessible à nos visiteurs, principalement par les facilités de stationnement que la rue offre actuellement. Nos amateurs d'art sont des seniors, qui souvent ont des difficultés pour se déplacer. Les autobus de nos groupes de visiteurs trouvent eux aussi des endroits proches pour s'arrêter.

Manifestement, vous nous condamnez à mort puisqu'aucun de nos courriers n'a jamais reçu de réponse appropriée.

Un premier courrier vous demandait de nous aider à quitter ce secteur maudit en nous proposant un des nombreux locaux vides dont dispose la ville de Metz. Vous avez mis un an et demi pour nous répondre des balivernes.

Ce deuxième courrier sollicite la mise à disposition de places de stationnement proches.

En résumé, si Metz Métropole est hostile à notre présence dans la ville de Metz, il est impératif que vous nous laissiez quelques places de stationnement, près du musée, ceci uniquement pour nous permettre de survivre à ce cataclysme.

Recevez, Monsieur le président, toutes nos salutations.

Le Président Philippe Olland

Jacques PHILIPPE
Commissaire Enquêteur

A l'attention de Monsieur Jacques PHILIPPE,

Ma famille et moi-même habitons et vivons à Montigny-les-Metz et Marly Frescaty depuis plusieurs générations et d'autres habitants du Lotissement La Lurette et rue de Frescaty se joignent à nous pour vous exprimer leurs totales désapprobations au sujet de la future mise en sens unique de circulation rue Franiatte et XXème Corps à la suite du tracé du Mettis. Nous étions soulagés de savoir depuis plus d'un an que le futur projet du tracé n'aurait pas d'impact sur le double sens de circulation et nous avons appris avec stupéfaction que le sens de Marly à Metz serait tout simplement supprimé ! Ce n'est pas une petite modification mais un changement radical du projet de base. Pourquoi ce revirement majeur, la préservation des deux sens était acquise pour beaucoup d'habitants et d'usagers, vous avez mis les gens devant le fait accompli. De quel droit vous bouleversez ainsi la vie des gens et des riverains pour réaliser la lubie de quelques personnes et sans en mesurer les conséquences ? Vous allez nous empoisonner la vie quotidienne.

Déjà le Mettis n'apportera rien de plus et la majorité des gens n'ont rien demandé et n'en voulaient pas, quel argent perdu juste pour flatter l'égo de quelques-uns et qui vont s'en féliciter ! Mais alors la suppression du double sens est une aberration totale, elle n'est pas justifiée et n'entraînera que des problèmes, les gens sont contre pourquoi ne pas les entendre et s'obstiner pour des intérêts personnels ?

La rue Franiatte et son prolongement messin du XXème Corps constituent l'artère principale de Montigny-Lès-Metz, c'est un axe rapide, simple et direct de Marly à Metz et inversement.

Nous avons besoin impérativement de nos voitures et d'emprunter ces voies plusieurs fois par jour, comme beaucoup de gens d'ailleurs et ce dans les deux sens, pour aller au travail, déposer des enfants, faire des courses diverses et autres déplacements de la vie quotidienne. Cela va nous rendre la vie impossible. Il relie aussi les gens des villages à Metz sans devoir passer par la voie rapide ou l'A31. J'utilise cet axe et les voies adjacentes de nombreuses fois par jour. Le temps passé sur la route va être doublé voir plus, le temps pour aller au travail également, quelle amélioration !

Personnellement, j'ai en outre besoin de déposer des personnes âgées devant l'entrée des cabinets médicaux et paramédicaux se trouvant sur cet axe, car il n'y a pas que des commerces, et ils ne peuvent pas forcément y aller à pied ou à vélo et encore moins en Mettis !

Concernant le sort des petits commerces, la suppression des places de stationnement tout le long va déjà rendre l'accès très difficile, et si encore en plus il n'y a plus de route, cela va être radical, vous signez la fermeture de la majorité d'entre eux ! Et ce sera préjudiciable pour tout le monde, vous voulez et allez détruire et faire disparaître la vie locale ! Nous avons besoin de nos petits commerces de proximité. Ce ne sont pas les usagers du Mettis qui vont compenser le manque à gagner de ces commerces car ces personnes le prennent pour un trajet précis et ne vont pas s'y précipiter pour acheter comme on a entendu.

Si l'on vote, que l'on paye des impôts et des taxes, ce n'est pas pour que vous nous supprimiez un sens principal de circulation et tout ce que cela va engendrer.

Pourquoi vouloir encore compliquer la vie des gens qui l'est déjà assez comme ça et nous rendre la vie infernale, le Mettis ne doit pas se faire au détriment des habitants et usagers.

Vous parlez de voie de contournement, mais il n'y a pas d'équivalent parallèle à cet axe, il n'y a pas plusieurs déviations possibles, cela obligera à passer par rue de Frescaty, rue St Ladre, de prendre des petites rues, avenue de Nancy etc...et si l'on veut accéder à un endroit précis de cette rue en sens unique il faudra faire des détours et revenir sur nos pas pour se remettre dans le bon sens si l'on veut continuer vers Metz. C'est un non-sens ! Tout le trafic de Marly vers Metz, qui est très important aux heures de pointes, va se reporter sur ces axes qui sont déjà bien fréquentés, cela entraînera un problème de saturation, d'énormes bouchons en perspectives. Et nous l'avons déjà constaté pendant les travaux. De mettre tout à 30kmh n'est pas une solution à part de passer encore plus de temps en voiture.

Ici ce ne sont pas les grands axes de Metz, Woippy, Borny, on ne peut pas tout y faire, ce n'est pas la même échelle, c'est absolument inadapté. De plus se rajouteront au trafic toutes les voitures des futurs habitants des immeubles en construction du quartier Lizé. Aucune étude concrète n'a été réalisée.

Nous connaissons très bien cette ligne L2 et le public qui l'emprunte, elle est fréquentée par beaucoup d'écoliers, lycéens, de personnes se rendant à Metz, pour le travail, rendez-vous et courses diverses. Le matin et après-midi, aux heures creuses, les bus sont peu occupés voir vides.

Enfin il est question pour justifier le nouveau projet d'un gain de 7 min, je pense qu'il y'aura assez de fréquences horaires et que les usagers ne seront pas en retard ! Il existe un juste milieu. Tout le monde ne prend pas ou ne peut pas prendre le Mettis, et ne prend pas le vélo ou n'en a pas la capacité, la voiture est indispensable pour la majorité des gens pour aller travailler à moins d'être au centre-ville et on ne peut pas transporter un caddie de courses en bus ou vélo. Il n'y aura pas myriade de vélo-cargos et de cyclistes. Nous n'avons pas choisi d'avoir le Mettis, et nous nous sommes débrouillés jusqu'à présent avec le réseau existant même si parfois insuffisant. En tant qu'actifs nous avons déjà des emplois du temps bien chargés où nos trajets sont calculés, ce n'est pas 7 ou 12 minutes que nous allons perdre ! Et vous allez pénaliser et impacter tant de gens pour cela ? Ce n'est pas vous qui allez en subir les conséquences.

Nous voulons conserver le double sens et vous allez encore imposer vos choix de force, notre contribution ne servira sans doute à rien, l'enquête publique n'est qu'une formalité obligatoire et tout doit déjà être acté depuis longtemps.

Des habitants qui veulent conserver le double sens de circulation.

Remarques sur le projet de ligne C du METTIS, soumis à Enquête Publique.

1°) J'habite la rue Brunehaut, qui débouche à l'ouest au droit d'un supermarché, à hauteur de l'arrêt 'Mangin' de la ligne L2 actuelle. Dans cette rue, outre des immeubles d'habitation collectives (6 au total), on trouve une résidence « sénior » (Beausoleil) et vers la rue St Jean un EHPAD. Il y a donc beaucoup d'allées et venues avec la présence d'un cabinet dentaire à plusieurs praticiens.

Sur les figures 8 & 39 de la pièce 6 du dossier, un schéma de l'arrêt Mangin indique (d'ouest en est) :

- 1 trottoir piéton + arrêt ligne C vers le sud ;
- 1 voie pour les véhicules vers Marly ;
- 1 voie dédiée METTIS (BHNS) ;
- 1 trottoir vers le quai pour les usagers METTIS ;
- 1 piste cyclable bi-directionnelle ;
- 1 trottoir.

Cela veut-il dire qu'un véhicule sortant de la rue Brunehaut ne peut s'engager que vers MARLY !

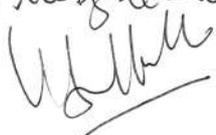
Comment peut-on rejoindre le centre-ville de Metz depuis cette même rue ? Doit-on obligatoirement passer par la rue St Jean, rue en sens unique avec peu de vue dégagée au stop de la rue Brunehaut ?

2°) Il semble que le projet doive condamner le stationnement qui existe le long de la rue du XX^{ème} Corps, de part et d'autre de la Rue Mangin. Le report de stationnement vers les rues adjacentes, cité dans le projet, est un leurre car celles-ci sont déjà saturées.

3°) Le coût total de ce projet (près de 85 M €) paraît élevé en regard du bénéfice attendu et de la gêne apportée aux riverains. D'autant que les résidents comme moi-même laissent leur véhicule au garage pour aller faire simplement une course en ville (la ligne L2 est encore assez pratique ; une amélioration des dessertes, avec de nouveaux véhicules fonctionnant à l'hydrogène pourrait largement répondre aux besoins futurs. C'est un autre problème quand l'on doit aller au nord de Metz ou vers l'extérieur en voiture.

Les objectifs du projet indiquent au début : « Maintenir la facilité d'accès des quartiers aux riverains, visiteurs et usagers ». Outre la phase des travaux, je ne crois pas que ces objectifs seront conservés, aussi j'émet un avis défavorable contre ce projet de Mettis C.

M. Xavier LAFFAILLE
06-73-96-00-06
xavier.laffaille@orange.fr.

A Metz le 10 janvier 2024 -


ANNEXE 2

à la synthèse et demande de mémoire en réponse adressée à Monsieur le Président de l'Eurométropole de METZ, concernant l'enquête publique 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.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LE REGISTRE NUMERIQUE (classées par thème)

La commission s'est efforcée de retranscrire intégralement le texte des intervenants. Seules quelques fautes d'orthographe grossières ou de syntaxe ont été corrigées, sans changer la nature ou le sens de l'intervention.

1. THEMATIQUE CIRCULATION GENERALE

- **Contribution de M. MARSAL Bertrand:**

Pour tous les automobilistes (VL, camionnette et - de 3,5t) qui ne pourront plus entrer par l'axe Franiatte- XXème Corps Américain en direction du centre-ville / Gare ferroviaire et, qui forcément vont se rabattre sur la rue de Frescaty, rue de Marly et majoritairement vers le Chemin de Blory, vont scléroser, augmenter le trafic pour rendre ces axes impraticables aux heures de bureau principalement. Concernant le pont de la Horgne au bout du Chemin de Blory, simple pont à 2 voies en double sens, je n'ose imaginer des files de véhicules encore plus importantes et, aux vues de l'évolution des mentalités, du respect de code de la route, de l'abondance de la civilité, la tension quotidienne des conducteurs. Sur ce dernier point, envisager de doubler le pont à 2x2 voies seraient à minima une réponse, mais construire un second pont dans le secteur de l'ancienne ferme de Charles Quint (en contrebas) qui relierait le Centre de transfusion sanguine OU créée un axe à partir du quartier en cours de construction en face du Parc de la Closerie qui relierait la Rue sur le Gué. Merci pour l'attention que vous porterez à mes propos. Au plaisir de pouvoir échanger avec vous.

- **Contribution de M. MATTANA Emmanuel**

Résident de la Rue du XXème Corps Américain à Metz, je souhaite m'exprimer à propos de cette future ligne C Mettis. Je suis 100% contre ce projet et pour de multiples raisons :

- Il va détruire tous les commerces de la Rue du XXème Corps Américain et de la Rue Franiatte. Ils vont voir leur clientèle se réduire drastiquement puisque le stationnement devant n'y sera plus possible ! ces derniers n'ont pas seulement de la clientèle de proximité, mais également beaucoup de clientèle de passage. Nous avons déjà perdu une boulangerie et un commerce d'alimentation. Bientôt ce seront les restaurants tout proches !

- Qui dit nouvelle ligne Mettis, dit aussi une voie dédiée Mettis qui va rendre du coup cet axe Metz- Marly en voie sens unique pour les automobilistes. Et bien sûr avec d'innombrables feux tricolores qui vont sortir de terre à profusion afin que chaque riverain puisse y accéder de chaque côté de la chaussée en toute sécurité. À l'heure actuelle la circulation est déjà très difficile pendant les heures de pointe et de nombreux véhicules sont au point mort sous nos fenêtres, moteurs tournants ! Comment vais-je pouvoir me rendre à Metz ou la quitter si ce n'est que je vais devoir faire un détour par Montigny-lès-Metz tous les jours ? Gain de temps ? Non !

- Construire une nouvelle ligne va irrémédiablement supprimer des centaines de places de stationnement ! Des places qui sont occupées par des riverains en journée et convoitées tous les soirs par ceux qui en cherchent désespérément une pendant 10, 20, 30 minutes voir plus, arpantant toutes les rues adjacentes à la recherche du St Graal.

Je le constate tous les jours depuis ma fenêtre. Où vont aller se garer tous ces riverains ? Sur Montigny ou à Metz centre et finir par devoir payer ? Faire 20/30mn de marche pour rentrer chez eux ensuite ? Des parkings seront-ils aménagés pour compenser ces nombreuses suppressions ? Grand mystère...

- Il y a de nombreuses lignes de bus qui passent déjà par cet axe ! Pourquoi vouloir en créer une supplémentaire ? C'est complètement stupide, il n'y a aucun intérêt si ce n'est politique ! Je constate également que les stations Mettis génèrent des nuisances sonores à cause des haut-parleurs intégrés aux arrêts. Ceux-ci annoncent des informations sur l'état du trafic, les horaires des prochaines rames, etc. Je pense que cela va très vite devenir pénible en soirée quand les fenêtres des riverains resteront ouvertes, surtout en été !

- Et pour finir, nous allons devoir subir une fois de plus de nombreux mois ou années de travaux, à l'instar de ceux qui perdurent encore et toujours pour le réseau d'eau potable et d'assainissement depuis 2022 ! Des travaux à n'en plus finir avec de multiples cratères dans la chaussée qui vont engendrer des conditions de circulation alternée et de très longues minutes d'attente pour pouvoir rentrer chez soi, si bien sûr nous avons la chance de pouvoir accéder à notre garage. La ville de Metz est un gruyère, la chaussée est dans un état lamentable. Il n'y fait plus bon vivre.

En conclusion, je ne vois aucun bénéfice ou avantage à ce que cette ligne soit créée sur cet axe. Elle va juste défigurer plusieurs quartiers, détruire de nombreux commerces à l'image de ce qu'est devenue l'avenue de Strasbourg, qui ne ressemble plus à rien d'ailleurs, et engendrer un trafic encore plus dense. Ce qui va pousser, et c'est certain, les riverains à quitter définitivement ces quartiers bouchés.

- **Contribution de Céline de Montigny les Metz**

La variante 2B, mettant en sens unique la rue Franiatte dans le sens nord-sud pour les voitures, risque de générer un énorme report de flux sur le chemin de Blory en direction de Metz, en raison de la saturation du pont de la Horgne qui n'est pas dimensionné pour absorber cela, notamment à cause du petit giratoire.

La ligne de Bus 3, qui passe sur ce pont (dans les 2 directions) risque de se retrouver prise dans les embouteillages et ne pourra pas tourner au niveau du petit giratoire au bord du pont.

Les habitants du quartier Giraud, quartier déjà enclavé par les ponts sur les voies ferrées, vont être encore plus enclavés et ne pourront plus sortir du quartier pour rejoindre Metz. Le Mettis C est trop loin pour leur être profitable. La ligne C ne leur apportera que des nuisances supplémentaires à cause des reports de flux.

Par ailleurs, une opération de plus de 350 logements est en cours de construction le long du chemin de Blory (face à l'opération La Chocolaterie), ce qui générera encore plus de trafic qu'actuellement. Cela a-t-il été pris en compte dans les scénarios étudiés ? Comment le chemin de Blory et le pont de la Horgne vont-ils être réaménagés pour supporter ces reports de flux sud-nord et garantir la sécurité des piétons et la qualité de vie des riverains ? Le pont de la Horgne va-t-il être doublé ? Comment les modes doux vont-ils être intégrés sur le chemin de Blory et sur le pont de la Horgne (l'aménagement récent étant assez discutable, tant pour les piétons que pour les cyclistes) ?

En cas de travaux ou d'accident sur le pont de la Horgne, les habitants du quartier Giraud n'auront plus d'échappatoire pour sortir du quartier en direction du nord. Les services de secours risquent aussi de se retrouver bloqués dans les embouteillages et auront du mal à rejoindre l'hôpital de Mercy par exemple ...

Par ailleurs, la rue Sente à My va devoir absorber tous les flux de transits sud-nord en direction de Metz, qui auparavant circulaient sur la rue Franiatte. Elle n'est pas calibrée pour cela. Cela va être une source de nuisances importantes pour les riverains.

- **Contribution de Gaëtan de Metz:**

Bonjour. D'après le rapport il y aura un certain report de circulation sur la rue Mangin et le pont Amos. Ces 2 rues ne bénéficient pas de place dédiées pour les vélos - cette portion déjà dangereuse à vélo va le devenir encore plus ; or c'est le seul axe pour accéder aux Sablons à vélo. Il serait bien d'envisager une solution pour les vélos

- **Contribution d'Estelle de Montigny-lès-Metz:**

Comme évoqué lors de plusieurs réunions préalables, le report de trafic n'est que très peu évoqué. En effet, des estimations du report sont faites et sorties on ne sait trop comment... Les riverains des rues de Frescaty, Saint-Ladre, des Loges, de Marly, de Blory, Saint-André qui sont actuellement en zone 30 sans aucun aménagement de sécurité seront des rues énormément circulées si aucun aménagement n'est prévu pour contraindre le trafic. Nous tenons à notre cadre de vie. Nous espérons même qu'il s'améliore, le quartier Lizé, notamment, devrait faire en sorte qu'il s'améliore. Mais comment voulez-vous que cela se fasse si rien n'est prévu en dehors de l'axe Mettis. La circulation dans les rues adjacentes aux Mettis A et B est devenue infernale, les riverains de Queuleu paient tous les jours les reports de trafic de l'avenue de Strasbourg...La rue Franiatte est une des rues les plus circulées de la Métropole, comment pouvez-vous imaginer que les riverains de Marly, Montigny etc. ne subiront pas ces reports. En plus, la ligne est la même que la L2 actuelle, il n'y aura pas plus d'utilisation qu'actuellement. Le gain de temps étant peu intéressant.

Autre remarque : nous avons remarqué que la piste cyclable devant Jean 23 qui sert à énormément d'enfants se rendant à l'établissement scolaire à vélo a disparu pour laisser place à du stationnement (alors qu'il y a un parking en face !!!), merci de corriger cela et de la maintenir. Il y a déjà eu des actions de la part des profs et des parents devant l'établissement pour protéger cette piste... J'imagine que l'école n'est pas pour cette suppression, n'hésitez pas à la consulter. Notre demande est donc la suivante : s'il vous plaît, faites des aménagements dans les rues en zone apaisées sur lesquelles sera reporté le trafic, le bruit et la pollution à venir nous inquiètent énormément. Pensez à nos enfants.

- **Contribution de Jean-Michel de Marly:**

Passer dans le centre-ville de Marly pose des problèmes pour les riverains. Je pense qu'une solution par la CD113A est plus viable et permet un accès plus rapide au NEC. Mais j'ai vu que l'arrêt au centre multimodal était une hypothèse donc moins de travaux à prévoir dans les 2 cas. J'espère avoir apporté ma pierre à l'édifice, car c'est nous qui finalement payerons les travaux. La première solution permet aux élus de la commune de montrer qu'ils sont là, mais ils n'intègrent pas les nuisances et les problèmes de circulation.

- **Contribution de Claude de Marly :**

Le passage dans le centre de Marly ne me paraît pas judicieux pour plusieurs raisons

- rue très étroite, donc obligatoirement des feux pour laisser passer les bus.
- nuisance pour les riverains qui verront passer toutes les 10 ' un bus dans un sens puis dans l'autre sens et sous leurs fenêtres. J'imagine déjà ce "bonheur"
- problème de circulation évident, déjà que ce n'est pas toujours évident de "sortir" de la rue de la gare , en face de l'église. Il serait sans doute plus simple, rapide , avec bien moins de nuisance de faire passer le bus par le cd113 qui pourrait rejoindre le nec rapidement. Le nec, n'est pas si loin du centre-ville de Marly

- **Contribution de Catherine de Montigny-lès-Metz :**

Serait-il possible de connaître le futur plan de circulation ? Je ne vois pas comment deux voies de circulation majeures peuvent être supprimées sur la Commune de Montigny les Metz où les axes qui mènent vers Metz sont déjà très engorgés. L'hypothèse que près du tiers des résidents de proximité vont fréquenter la ligne quotidiennement semble très optimiste, tout le monde

n'ayant pas l'agglomération messine pour destination finale et l'offre de transports publics en dehors du Métis étant inexistante après 21 heures. De même la mise en place de places de stationnement alternatives destinées aux commerces pose question quand il est d'ores et déjà impossible d'en trouver une dans le quartier concerné. Ce plan ne permet en rien de desservir correctement la 2e commune en taille qui ne fait que servir de couloir de bus entre Metz et Marly. Un renforcement des lignes de bus existantes avec des horaires élargis serait beaucoup plus judicieux.

- **Contribution de SORIBA:**

Est-ce que la ligne prévue passera par Montigny-Lès-Metz et, plus spécifiquement, empruntera-t-elle la rue Saint Ladre ? Si ce n'est pas le cas, cela pourrait être intéressant à considérer. Actuellement, la seule ligne desservant cette rue est la C13, qui a des horaires plutôt espacés. Les autres arrêts les plus proches sont à environ 8-10 minutes de marche. Ce qui est correct, mais qui reste ennuyant.

- **Contribution de M. GRANDJEAN Lucas :**

En tant que riverain de la rue Saint-Ladre, je m'inquiète des reports de trafic dans la rue. En effet, bien que pendant les vacances d'été 2023, lors de la déviation des bus pendant les travaux rue Franiatte et du XXe Corps, le trafic a considérablement augmenté rue de Frescaty puis rue Saint-Ladre. Il est d'ailleurs dommage qu'aucun comptage n'ait été effectué lors de cette période. Ces rues ont récemment été passées en zone 30 par la commune de Montigny-lès-Metz. Malheureusement le 30 km/h n'est absolument pas respecté, car aucun aménagement n'a été mis en place pour le faire respecter (double sens cyclable, chicanes, stationnement en chicane, ralentisseurs, coussins berlinois, etc.). De plus, peu de contrôles de vitesse sont effectués. Il est donc évident que les automobilistes prennent et prendront cet itinéraire pour éviter Franiatte / XXe Corps. De plus, avec l'arrivée de l'écoquartier Lizé, le nombre de personnes avec des voitures va considérablement augmenter dans le secteur. Il est d'ailleurs étonnant qu'aucune réelle enquête de trafic n'ait été faite dans le cadre du projet. Ou du moins pas proposée au public dans cette enquête. On ne retrouve que deux images dans le document disant "il y aura tant de véhicules de plus dans cette rue". En espérant que les automobilistes choisiront l'A31 (déjà bien congestionnée aux heures de pointe) pour aller à Metz-Centre...La L2 étant déjà bien utilisée, je doute que plus de personnes se rabattent de la voiture vers le bus (d'ailleurs il n'est mentionné nulle part le pourcentage de report modal de la voiture vers le bus ou le vélo sur l'axe). Je pense donc que sans aménagements contraignant le trafic sur les diverses zones 30 le long du parcours (rue de Frescaty, rue de Marly, rue Saint-André, rue Saint-Ladre, rue de Castelnuau, etc.), ces rues vont devenir des itinéraires bis très utilisés par les personnes sortant ou se rendant au centre-ville. Les rues sont déjà très bruyantes, cela va empirer...De plus, elles sont fréquentées par de nombreux jeunes se rendant dans les diverses écoles le long du parcours à pied ou à vélo (notamment Jean XXIII qui est une des plus importantes), cela ne va pas améliorer leur sécurité. Certaines ne comportant que des trottoirs très étroits et aucune piste cyclable (rue Saint-Ladre pour ne citer qu'elle). Merci d'anticiper ces reports de trafic. Les riverains de ces rues et les enfants les parcourant souhaitent pouvoir se déplacer en sécurité.

- **Contribution de M. ROSE Frédéric :**

Veillez trouver ci-joint ma contribution à l'enquête publique. En l'état, le tracé passant par le centre de Marly n'est pas satisfaisant.

La ligne 2 actuelle du Met fonctionne très bien. Était-il utile de développer un projet coûteux et mal pensé pour un gain de temps de 10 minutes au final pour les usagers du bus mais qui va retarder les automobilistes par la multiplication des feux sur l'ensemble du parcours.

Le changement d'itinéraire passant par la gare aurait pu se faire sans difficulté de manière à rejoindre le tracé actuel avenue Leclerc de Hauteclouque.

Rue du XX^e corps américain et une partie de la rue Franiatte, le passage en sens unique sera extrêmement préjudiciable au commerce de Montigny. De nombreuses places de stationnement vont disparaître.

Sur les 14 km du tracé, seuls 8 km seront en voie propre. A Marly, rien ne sera en voie propre.

Le tracé prévu a complètement oublié le Plateau de Frescaty et la pointe sud avec ses entreprises de logistique. On aurait facilement pu prévoir un mettis 3A passant par Marly et un mettis 3B passant par Augny. Cet oubli sera préjudiciable pour les riverains des quartiers des Alizés, de la Roseraie, de Largantier de Marly. Ce dernier quartier est desservi aujourd'hui par le bus de la liane2 (rue St Brice, rue de Largantier). Il ne le sera plus.

Le bus quittant la rue de l'aérogare pour emprunter la rue de Metz à Marly (à la hauteur des fauteuils Marco, se voit adjoindre un bout de piste cyclable qui s'arrête 100m plus bas (?) à la hauteur de l'ancienne voie ferrée. Des travaux sont prévus pour se faire, qui vont empiéter sur le parking de commerces (salle de sport, boulangerie, restaurant, chocolaterie), les pénalisant de ce fait. Il aurait été plus judicieux d'utiliser cette ancienne voie ferrée pour en faire une véritable piste cyclable et pourquoi pas un REV (réseau express vélo) reliant le centre gare de Metz, Montigny, Marly, Augny gare, Cuvry... Rue de Metz, sans rogner sur le parking des commerçants, on aurait pu imaginer la continuité de la voie verte passant le long des clos jusqu'au carrefour Marco face au plateau de Frescaty et reliant l'unique piste cyclable de Marly rue St Privat.

Le tracé passant par le centre de Marly n'est pas cohérent. Il aurait été plus simple de passer par la D113a en aller et en retour. Un double système de navettes aurait desservi les orées nord et sud (N82 actuel auquel on aurait rajouté une deuxième navette passant par la rue de la Croix St Joseph, la rue des écoles, la rue de la gare jusqu'au Largantier, les Alizés et la Roseraie).

L'hyper centre de Metz n'est pas desservi par le Mettis (navette électrique rue des Clercs, rue Serpenoise etc...), le centre ville de Woippy n'est pas desservi par le Mettis (terminus à St Eloy), le centre ville de Montigny n'est pas desservi du tout par un Mettis. Pourquoi Marly devrait-il l'être à tout prix ?

D'autant que les difficultés résultant du fait de passer par la rue de Metz avec son rétrécissement en S devant l'église, le passage du pont de la Seille et la rue des écoles très étroite et ayant un rétrécissement également au niveau de la Grand Rue, les rues St Michel et de la Seille passant en sens unique, l'alternat avec l'installation des feux... sont très nombreuses.

Certes, des essais ont eu lieu et la conclusion a été : « ça passe ». (ouf de soulagement...) Je pense que les Marliens ne peuvent pas se contenter d'une phrase aussi lapidaire car le but recherché est finalement qu'il y ait une plus-value pour les habitants, un gain de temps évidemment mais pas uniquement. Le partage des espaces entre piétons (écoliers, élèves

du conservatoire, parents d'élèves, spectateurs du cinéma...), entre cyclistes (les grands oubliés de ce tracé), véhicules individuels et bus ne correspond pas du tout à l'objectif. Une requalification est indispensable. Ici, il n'y aura que des désagréments.

Car il y a un point noir qui n'a pas assez été étudié, c'est celui du pôle culturel et culturel composé de l'église avec ses multiples manifestations (mariages, enterrements, célébrations...), le conservatoire de musique, le cinéma Marlymages, le groupe scolaire Henrion. De multiples feux sont prévus (pièce 5 p 55) et la circulation alternée fait perdre 1 minute 30 toutes les 10 minutes aux usagers. Et qui sera prioritaire à l'heure de sortie des élèves ? Le Mettis ou les écoliers ?

Si le Mettis finalement ne devait pas passer par la rue des écoles, une requalification du centre ville serait alors envisageable afin de redynamiser le centre ville :

- Création d'une vraie zone de rencontre, zone 20 où le piéton serait prioritaire (cela sécuriserait considérablement les abords de l'école Henrion).
- Création de pistes ou bandes cyclables dans la rue permettant le développement des mobilités douces dans la ville.
- Plantation de végétaux en alternance avec des places de parking à l'usage des riverains.
- Développement du commerce local.

Le pont de la Seille a besoin d'un renforcement pour permettre le passage régulier de bus de 24m. Actuellement, quelle est la situation ? une chaussée très étroite rendant difficile le croisement de deux voitures, et si un cycliste vient s'ajouter, il provoque l'énerverment des automobilistes, un côté de trottoir absolument pas en conformité. L'autre trottoir est sécurisé et réglementaire mais est souvent partagé par des vélos ou des poussettes.

Une solution : pourquoi ne pas profiter du renforcement du pont pour y adjoindre une passerelle à l'usage des cyclistes ?

Comme nous l'avons déjà dit, il n'est pas normal que le déplacement à vélo n'ait pas été prévu ni rue des écoles ni rue de la Croix St Joseph. La situation actuelle perdurera mais en pire car les bus seront plus gros.

Des emplacements de stationnement vont être supprimés rue des écoles, des bandes de trottoir vont diminuer (devant l'école et devant la place Simone Veil).

Pour toutes ces raisons, nous demandons expressément que le tracé soit repensé et ne passe plus par le centre de Marly.

- **Contribution de Jérôme de Metz:**

Beaucoup de dépenses pour un futur résultat plus qu'aléatoire. Sans compter les incidences futures au niveau des commerçants sur le tracé. La ville de Metz a déjà tué les commerces du centre-ville, laissez-nous les commerces de proximité et les lignes de bus telles qu'elles sont. Merci

- **Contribution d'Alain de Marly:**

Concernant le Mettis, je vois mal une seule voie de circulation pour automobiles de Metz à Marly. Le plan, sans légendes, ne m'inspire guère, voire pas du tout et les quelques images présentant le projet me terrifient ! La circulation rue Franiatte à Montigny ou rue du XXe Corps Américain sera difficile. En fait, toute la circulation de Marly à Metz va être impactée. Par où va se faire la circulation dans l'autre sens ? J'ai des doutes...

- **Contribution de M. CAMMARATA Salvatore de Marly :**

honteux de faire passer le Mettis en plein village déjà la circulation est difficile et la sécurité des vélos et piétons est complètement oubliée sans oublier les nuisances, mais les personnes qui décident n'habitent pas là . On ne peut pas passer par la cd113 c'est quand même plus simple et surtout plus économique. mais avec l'argent du contribuable c'est facile d'avoir des idées tordues .des travaux dans la rue pendant x années, vous avez pensé aux livraisons des commerces ? les camions poubelles, etc. Rien n'est encore fait réfléchissez avant d'investir des sommes astronomiques pour gagner 5mn.

- **Contribution de JADE de Metz:**

Ce Mettis n'a pas lieu d'être dans la mesure où il existe déjà un bus parcourant presque l'exact même trajet. Construire un Mettis dans cette rue ne fera que rendre l'accès aux commerces et aux différentes écoles plus difficile et réduire les places de parking. La rue du XXe corps américain est l'une des rues les plus empruntées de Metz. Il n'est pas intéressant de transformer totalement ce trajet qui ne peut accueillir des voies aussi grandes que celles du Mettis.

- **Contribution de Mme CLEMENT Raphaëlle**

Ecologique : pour mesurer l'impact écologique d'une mesure, il est nécessaire d'effectuer l'étude du bilan carbone de celle-ci. Or ce projet nécessitera d'énormes besoins en matières premières et énergie sans que l'étude pour cette voie C en particulier n'ait été faite.

Economique : le coût annoncé est déjà conséquent et sera augmenté de dépassements quasi systématiques en la matière. Nos ressources devraient être utilisées en priorité pour renforcer le réseau existant, sous-doté aux horaires de pointe et au maillage incomplet (2 lignes Mettis majeures, mais des zones intermédiaires d'interconnexion à renforcer), ou pour d'autres projets.

Organisationnel : malgré la nécessité de réduire l'utilisation globale de la voiture individuelle dans nos sociétés, des voies de circulation dans les deux sens resteront indispensables pour les professionnels (livreurs, artisans, commerçants, professionnels de santé) et pour les particuliers (charges lourdes à transporter, personnes âgées), et ceci particulièrement sur un axe majeur comme l'est celui-ci. Les portions en sens unique pour les voitures vont complètement engorger et déstabiliser les flux des quartiers adjacents dans lesquels se feront les reports. Le report se fera également par l'autoroute et sa sortie Metz centre où le trafic est déjà trop important et non sécurisé. La présence d'établissements scolaires et périscolaires tous niveaux (de la crèche au lycée) sur le trajet nécessite une circulation mixte dans les deux sens pour accompagner les enfants et poursuivre son trajet pour son activité professionnelle ou autre.

L'axe concerné par cette ligne C est un axe vivant et commerçant de proximité. Celui-ci sera forcément « stérilisé » comme l'est devenue l'avenue de Strasbourg. L'écologie n'est-elle pas aussi de se fournir en proximité et d'éviter de se déplacer en périphérie de ville pour effectuer ses achats . Il est annoncé que le projet commencera par les extrémités, car la portion Franiatte-XXème corps n'est pas finalisée en raison d'expropriations ou autres problématiques.

Est-ce normal et responsable de commencer un projet de cette ampleur sans l'avoir sécurisé et maîtrisé dans son ensemble ?

Pour conclure, il est annoncé un gain de dix minutes pour le trajet maximum entre Marly et Metz centre, donc de quelques minutes pour des portions intermédiaires. Le coût financier et organisationnel de ces quelques minutes semble bien exorbitant.

- **Contribution de OBRECHT Carole - Marly**

Objet : Avis sur le parcours vers Marly Centre

Le projet de parcours vers Marly centre en passant devant la mairie est complètement aberrant.

La rue de Metz qui devient rue Des Écoles puis rue de La Croix St Joseph est étroite, sinueuse.

Les travaux vont être colossaux, vont coûter extrêmement cher et déranger considérablement les Marliens...

Tout cela pour gagner cinq minutes pour aller place de la république à Metz, c'est de la folie ! À la place, ne pourrait-on pas plutôt acheter des bus à hydrogène sur la ligne 2, non articulés, plus petits, mais en plus grand nombre, ce qui créerait de nouveaux emplois de chauffeurs et ainsi permettrait une circulation plus facile pour les usagers du bus et de la route. Le bus pourrait alors s'arrêter au Pôle Multimodal Costes et Bellonte avec des navettes électriques pour relier Marly et les villages environnants. Cette proposition est beaucoup moins coûteuse et moins perturbante car elle ne nécessite aucun travail.

- **Contribution : Gérard - Marly**

Après avoir consulté, ce jour, les registres d'enquête, en mairie de Marly, je souhaite apporter plusieurs remarques :

- le tracé de la ligne préconisant le passage du METTIS dans le centre-ville de Marly semble procéder plutôt d'une volonté politique de la municipalité que d'une réflexion approfondie sur l'intérêt général des habitants et notamment des riverains de la rue des écoles, particuliers et commerçants.

- les aménagements prévus grand rue avec un feu tricolore ne sont curieusement pas (encore ?) envisagés rue de la croix saint Joseph, particulièrement au niveau du goulet d'étranglement que constitue le croisement.

- si étude de fréquentation il y a eu, a-t-elle été effectuée aux heures creuses où les bus actuels sont vides ? Place Jules Ferry il arrive que le bus articulé, la navette et le petit véhicule type monospace de Keolis stationnent sur le même créneau horaire, sans qu'un quelconque usager manifeste l'intention d'emprunter cette ligne... Des économies substantielles peuvent être réalisées en supprimant certains passages quitte à en renforcer d'autres.

- le coût global du projet inclut-il la fabrication d'hydrogène vert servant à alimenter les bus ? Chacun sait qu'à l'heure actuelle, ce coût est exorbitant et que le processus de fabrication de cette énergie est, pour l'instant, peu respectueux de l'environnement en utilisant des énergies fossiles.

- une suggestion, entendue chez de nombreux marliens : éviter le centre-ville en instaurant des navettes le reliant à la plate-forme de Frescaty.

- **Contribution : Elisabeth - Marly**

Dans la commune de Marly, au vu du parcours initial qui fait traverser le centre-ville déjà bien étroit (au niveau de la rue des écoles et de la croix-saint Joseph les actuels bus se coincent déjà), de l'étroitesse des trottoirs et de la proximité des maisons par rapport au bord de la rue, je ne trouve pas opportun de garder ce trajet.

Les commerces du centre-ville vont en pâtir car si on ne peut plus emprunter la rue des écoles, il faudrait faire le tour par la D113A, soit en ce qui me concerne 4 fois la distance à ce jour. Donc autant dire que je n'irai plus y faire mes courses.

Il faut également penser aux personnes âgées qui ne peuvent pas faire de vélo, ce qui est mon cas, et se retrouverait avec des arrêts assez loin de leur domicile, un peu compliqué quand on vieillit et qu'on trimballe un caddie pour faire les courses, sans parler des hivers où les trottoirs enneigés ne sont pas dégagés...

Un centre modal a été mis en place juste entre Marly et Montigny, je pense que le METTIS doit avoir son terminus à cet endroit et que la population puisse avoir accès à des navettes à faible impact écologique et déposer les personnes aux arrêts existants actuellement et vice versa.

Le METTIS je veux bien mais pour Marly c'est non ! l'impact sur la qualité de vie va se dégrader si le parcours initial persiste.

- **Contribution : Emmanuelle - Marly**

Objet : *Pourquoi une ligne Mettis à Marly ?*

Ayant pris connaissance du projet d'une ligne Mettis à Marly, je me pose plusieurs interrogations :

- une ligne métis de Metz Marly alors qu'il existe déjà la ligne L2 qui dessert très bien, les mêmes arrêts à des fréquences suffisantes
- La rue Franiatte à sens unique, alors que cette rue est vivante, par de nombreux commerces, qui seront voués à fermer puisqu'il n'y aura pas d'autre circulation que la ligne Mettis
- un véhicule tel que le métis dans le centre de Marly, où il est déjà compliqué de se croiser avec deux voitures ou un bus et une voiture, cela veut dire un sens unique aussi à Marly? Cela veut dire peut-être aussi qu'il est prévu de mettre la rue des écoles en sens unique? Là encore le peu de commerce dans le centre de Marly est voué à la fermeture!
- à qui peut bien profiter ce métis dans le centre de Marly.? Certainement pas aux riverains et aux habitants de Marly village qui sont venus habiter ici pour avoir le bien-être et la tranquillité d'un village à taille humaine, là encore, avec toutes les constructions de ces dernières années, on se demande que va devenir Marly?
- Je ne suis pas en accord avec ce projet

- **Contribution : KRIOUT Frédérique - Marly**

Il serait judicieux d'éviter le centre de Marly ! Le L2 rencontre déjà des difficultés pour y circuler tant les rues sont étroites. Il vaudrait mieux privilégier la cd113 A pour arriver au terminus par le stade Delaitre. Des navettes partant des différents lotissements pourraient desservir le terminus ou le centre multimodal.

- **Contribution : MARCHAL Jacques - Marly**

Jacques MARCHAL résidant à MARLY, membre du comité de quartier Gare.

A la lecture du volumineux dossier dit d'enquête publique (°) et des contributions qu'il occasionne, il apparaît que:

- **au point de vue du trafic:**

Compte tenu des modifications de sens de circulation prévues sur et en périphérie de l'axe XXème Corps / rue Franiatte, les impacts pour les déplacements motorisés des particuliers qui résident à proximité ou en transit et des prestataires de tous corps sont de fait considérable. Les simulations de report de flux supposés apparaissent simplistes et ne prennent en compte, ni les déplacements qui seront occasionnés au sein des quartiers mitoyens, ni les capacités des voies et ouvrages qui recevront ce trafic déporté (cas du pont de la Horgne particulièrement compte tenu des opérations d'urbanisation en cours à proximité).

- **au point de vue des activités commerciales:**

L'évolution des pratiques et les implantations périphériques étant désormais établies (malgré les efforts de redynamisation, les grandes enseignes et les boutiques ou commerces de qualité sont et resteront absentes du centre-ville). L'objectif de faciliter l'accès au centre-ville de Metz est louable mais il faut bien considérer que cette ligne METTIS ne permettra pas d'inverser la tendance, d'autant qu'elle aura probablement de plus l'effet de « stériliser » l'axe XXème Corps / rue Franiatte » (comme le dit un autre contributeur) et cela alors que sa fréquentation ne sera pas comparable aux autres lignes METTIS (comme le signale la notice d'estimation de la fréquentation).

- **au point de vue du tracé:**

- A.** La desserte du centre de Marly sur un tracé ne répondant pas au cahier des charges défini (comme indiqué dans le dossier) et, de plus, notoirement réduite par rapport à l'actuel service est pour le moins anachronique en l'état. Les éventuelles mesures complémentaires ne sont pas définies et elles seraient, de fait, consommatrices de moyens supplémentaires en matériels et conducteurs).

B. La desserte de la gare de Metz avec un transit par la place de la République pourrait s'avérer peu probante dans la mesure où ce tracé allonge de 1500m le trajet alors que l'arrêt Place du Roi George est à 450m de la gare (7mn environ à pied).

- **au point de vue de la sécurité au niveau du pont de la Seille;**

Pour remédier partiellement au non-respect du cahier des charges dans le centre de Marly au niveau de pont de la Seille et pour sécuriser les flux piétonniers de l'école Henrion, de l'Église, et du centre culturel, ainsi que la circulation de cyclistes, la réalisation d'une passerelle indépendante serait une opportunité permettant de dédier le pont à la circulation automobile uniquement.

En conclusion, nombre de ces interrogations pourraient être infirmées ou confirmées si une réelle expérimentation de la version choisie était conduite à partir de moyens existants et non par des simulations dynamiques partielles comme préconisé dans le rapport d'enquête préalable.

(°) les décisions impactantes étant d'ores et déjà prises et les travaux préparatoires engagés, la consultation s'apparente à une information à posteriori.

• **Contribution : Celina - Marly**

Le Mettis passera au centre de Marly !!! J'ai et beaucoup de Marliens/Marliennes ont cru à une vaste plaisanterie. Ça paraît tellement aberrant, comment cette idée a pu germer dans quelque esprit que ce soit.?

Marly est reconnue comme une ville privilégiée, verte, où il fait bon vivre. Quelqu'un lui veut du mal ??

Le "bon vivre" que l'on connaît en tant qu'habitant à Marly va bien changer, le paysage de la ville aussi.

Un bus de 24m de long sur une voie, étroite, où les gens se promènent, font du vélo, vont à l'église, amènent leurs enfants à l'école, vont au cinéma, observent les cygnes sur la Seille.? Ben quoi, ça passe nous dira t on !! On croit rêver. On peut à peine se croiser à 2 voitures actuellement.

Et quel bénéfice? alors là, il faut bien creuser pour le trouver. Ce n'est pas comme si on avait un L2 qui est déjà très utile.

Ce projet a plus de conséquences néfastes qu'autre chose, c'est un projet complètement irréaliste et qui a un but complètement opaque.

Amoureuse de ma ville, je dis non au projet

• **Contribution : VAUTRIN Christophe - Marly**

Je tiens déjà à préciser que je suis un utilisateur quotidien de la ligne L2 de Marly et la place du roi Georges.

On nous explique que la durée du trajet va être plus rapide. Je doute que gagnera beaucoup de temps par rapport à aujourd'hui surtout qu'il n'y aura pas de ligne propres sur tout le trajet. D'autre la vitesse d'exploitation de la ligne L2 pourrait être améliorée par une meilleure synchronisation des feux tricolores qui est inexistante actuellement. Le fait de supprimer 5 arrêts va avantager le Mettis alors pourquoi ne pas réaménager les arrêts aussi sur la L2. Et de même de prévoir l'achat de billet en dehors du bus comme ce sera prévu pour le Mettis. Il n'y aura plus guère de différence entre L2 et Mettis

L'accessibilité est très convenable à l'exception des heures d'entrée et sortie scolaire, mais je doute que le Mettis va résoudre ce problème spécifique. Tout au plus pourrait on utiliser des bus un peu plus long (ça existe j'en ai vu à Luxembourg) et renforcer la cadence à ces heures précises. Pour l'instant j'ai toujours trouvé une place assise dans le bus quelle que soit l'heure de la journée.

La traversée de Marly est vraiment n'y faite ni à faire : devoir renforcer le pont sur la seille. On nous a vendu qu'on ne pouvait pas installer de passerelle sur ce pont pendant des années.

Et maintenant on va arriver à le renforcer pour un Mettis ! La rue de la croix st joseph récemment refaite est déjà devenue un chantier permanent sans compter tous les rond points qu'il va falloir détruire, encore de l'argent public foutu en l'air.

Les tests de croisement devant le cabinet du dentiste Francis HENIUS ont été plus que négatifs et de toute façon on ne pourra plus circuler rue de la croix st joseph et rue des écoles lorsqu'il y aura un Mettis. Marly n'est pas adapté. J'aimerais qu'on fasse un vrai test de charge et faire circuler des Mettis à cet endroit en conditions réelle avec un vrai cadencement. Et pour faire ajouter des navettes, on a bien vu que depuis qu'il y a des navettes aux achalandons, plus personne ne prend le bus. Personnellement si c'est le cas, je reprendrai la voiture.

Quel succès pour l'écologie !

Du point de vue économique c'est la mort annoncée des commerces rue du 20eme corps, comme cela s'est vu route de Strasbourg et aussi ici à Luxembourg sur le trajet du tram. Je trouve ça lamentable que des gens qui ont durement bossé toute leur vie en espérant pouvoir revendre pour s'assurer un petit pécule pour leur retraite vont tout perdre. La faute à des élus et des fonctionnaires qui n'ont jamais rien entrepris de leur vie grassement payée par nos impôts et qui décident d'un trait de plume de condamner ces commerces. L'Auchan de la rue du 20e corps n'y survivra pas non plus, de toute façon le problème de son ravitaillement n'est pas encore réglé et ne se règlera pas, et va priver toute la population locale, souvent des personnes âgées, d'un endroit pour faire leurs courses.

La méthode de concertation me laisse aussi perplexe, on a entendu parler du projet, au moment où tout est ficelé et déjà prêt à être commencé. Ce n'est pas ainsi que vous allez rapprocher les élus des citoyens.

L'autre gros point noir concerne le recrutement des chauffeurs, l'année dernière et cette été il a déjà fallu réorganiser et supprimer des dessertes faute de chauffeurs et un dernier article dans la presse nous indiquait que le MET n'arrivait pas à recruter. Et lorsqu'il recrute et forme des chauffeurs, ceux-ci partent rapidement travailler au Luxembourg ou une grosse demande existe. Et on nous fait donc croire que ça va s'améliorer avec une demande encore accrue !

Ne pensez surement pas que le trafic automobile va se répercuter sur le Mettis, Ça sera marginal. La population concernée n'est pas du tout la même sociologiquement que celle du Mettis A et B. Le trafic automobile ne se fera plus que dans un sens ; et va donc se reporter route de Frescaty et chemin de Blory, les populations vont être très contentes de passer d'un havre de paix à une nationale ave bouchon et pollution. On nous a aussi proposer de passer par l'autoroute los de la réunion de présentation du projet. Très écologique encore comme solution ! Enfin le budget de 65 millions d'euro, on sait déjà qu'il va dépasser les 100 avec l'inflation actuelle sur les matériaux, et pour les frais d'exploitation ça rejoint mon point sur les chauffeurs. Soit il faudra les payer plus chers, soit on n'en trouvera pas.

Tout ça pour remplacer une ligne existante qui fonctionne bien et répond aux attentes et dont il suffirait quelques améliorations pour la rendre parfaite.

Il faut clairement arrêter les frais le plus rapidement possible, cette ligne n'a aucun intérêt par rapport à la L2 existante, je pense même que ça va dégrader le service.

- **Contribution : VENTER Catherine - Marly**

Comment est-il possible d'utiliser si mal l'argent public?

Il existe une ligne de bus reliant Metz à Marly, des doubles bus circulent souvent vides (sauf au heures de pointes)

Il faudrait doubler ces lignes à ce moment là

La ligne C devait s'arrêter chez Amazon, Ce qui était une excellente idée pour les personnes travaillant sur le site et qui avait l'avantage de ne pas défigurer l'image du village de Marly

Il existe l'ancienne ligne de chemin de fer qui aurait pu être utilisée pour desservir toutes les communes du sud vers Metz mais vous avez choisi d'y faire une voie verte pour les vélos.

La circulation aurait été réduite sur les axes principaux menant à Metz, les vélos y auraient trouvé leur place sécurisée

On demande à chaque citoyen de fournir des efforts pour réutiliser l'existant, je vois que pour nos politiques il n'en est pas de même et cela est dommageable car comment va t'on circuler entre Marly et Metz ? La galère est à envisager

En conséquence, je m'oppose à un passage de cet ouvrage dans le village de Marly

- **Contribution : Monique - Montigny-lès-Metz**

Objet : Intérêt de cette nouvelle ligne

Aucun intérêt de créer une nouvelle ligne Mettis. Cela occasionnera que des complications au niveau de la circulation, l'accès aux commerces, le stationnement....

- **Contribution : BUQUET Kevin - Manom**

Mettis C c'est non trop de frais va encore créer plus de bouchon n'a aucun intérêt mieux avoir plus de bus double

- **Contribution : Jean - Marly**

Un projet qui apporte plus d'inconvénients que de bénéfices à la population ! Les autres contributions remettant en cause ce projet dénoncent TOUS les travers de cette ligne C !

Il est impensable de faire passer le METTIS par le centre de Marly !!!

De plus des arrêts sont supprimés alors que des nouveaux lotissements ont été construits ! Le soi-disant gain de 10 minutes ne va pas concerner la majorité des usagers !

Ce projet, coûteux, n'en est plus un puisque des travaux ont déjà été effectués.

Comment vont être pris en compte toutes les contributions de ce registre ?

- **Contribution : LEROUGE Alain - Metz**

Bonjour, après lecture des informations sur le registre numérique, je suis étonné de lire que la ligne de BHNS ne sera "BHNS" que "dans le sens Marly vers Metz sur l'axe Général Franiatte / XXème Corps Américain". Faut-il dès lors comprendre que dans le sens Metz vers Marly la ligne sera insérée dans la circulation ? Si oui, cela n'a pas beaucoup de sens.

Quel sera la place du vélo dans ce nouvel aménagement ? Je souhaite une véritable liaison sécurisée entre Metz, Montigny et Marly pour des déplacements quotidiens à vélo.

- **Contribution : François - Marly**

Nous pensons que la traversée du centre de MARLY notamment lors des entrées et sorties d'écoles, causera des bouchons qui actuellement n'existent pas. Le côté paisible recherché de cette ville risque de disparaître à certaines heures de pointes. Les feux tricolores envisagés ne contribueront pas à la sérénité actuelle.

Rue des Écoles souffrira notamment de ces feux et en particulier les commerçants et la pharmacie de la Seille.

L'autre solution serait d'emprunter le CD 113 pour arriver au terminus face au stade DELAITRE. Celle-ci serait plus rapide et éviterait les nuisances au centre-ville.

- **Contribution : LEPETITDIDIER Bernard - Montigny-lès-Metz**

1. **Observation n°63 de Bernard LEPETITDIDIER** (Déposée le 14 décembre 2021 à 13h34)

Mes observations aux seules vues de ce pré dossier. Tout d'abord il faut dissocier le tracé et le type de bus retenu, les Mettis et les bus à hydrogène ont vocations à être généralisés (avec ou sans la création de cette nouvelle ligne) Le tracé est cohérent de l'arrêt place du Roi Georges jusqu'à l'arrêt Sorbiers. Le tracé est tarabiscoté aux deux extrémités. Il faut rejoindre directement Franconval à partir de place du roi Georges en passant par la gare et à l'autre extrémité rejoindre directement le NEC à partir des Sorbiers et donc supprimer les stations République, Saint Nicolas, Paul Joly, Hôtel de Ville et Croix saint Joseph. Très et trop peu de circulations en sites propres contrairement aux lignes A et B du METTIS originel.

Pourquoi ne pas étudier une plateforme Mettis à voie unique et banalisée avec des points de croisements dont la localisation serait à définir.

Avec une fréquence de 10 minutes pour un parcours de 22 minutes, 2 ou 3 points de croisement seraient nécessaires (quartier Lize et Roi Georges par exemple). Une plateforme à voie unique devrait permettre d'augmenter voire de généraliser la circulation en site propre. Reste à connaître le futur plan de circulation routière et le nouveau schéma de stationnement. En attendant la suite des études.

2. Observation complémentaire de Bernard LEPETITDIDIER

Messieurs les Commissaires Enquêteurs

Une nouvelle ligne de Mettis sous le format BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) pourquoi pas. Encore faut-il que ces mots veuillent dire quelque chose. Comment parler de Haut Niveau de Service quand :

- la circulation des bus en site propre ne se fera que sur 15% du linéaire et que les 85% restants se feront au milieu de la circulation routière. Pour rappel, les Mettis A et B circulent en site propre sur 98 % de leurs linéaires.
- les quartiers et la population concernés sont actuellement déjà desservis par une ligne de bus au tracé quasi identique.
- les parties terminales de la ligne présentent des tracés tarabiscotés et irréalistes en oubliant à une extrémité le site d'Amazon (premier employeur de la métropole) et à l'autre le quartier populaire de Bellecroix.
- le projet implique la construction d'un nouveau dépôt au motif très contestable que le dépôt actuel qui a moins de 10 ans est trop exigü. Globalement le parc des bus restera identique puisque les nouveaux bus articulés ne feront que remplacer ceux de la liane existante. En revanche le mode de propulsion implique la production et le stockage d'hydrogène qui ne peut se faire que sur un site dédié. Les avantages de ce type de propulsion tombent avec la construction onéreuse de ce nouveau dépôt.
- le projet implique l'abattage d'arbres au quartier Lizé avec comme justificatif qu'ils sont vieux !!! Combien de ces arbres centenaires sont concernés ? quel est le linéaire de la clôture historique du quartier Lizé qui va être démolé ?
- le tracé implique la mise à voie unique pour la circulation routière de l'axe traversant Montigny et Metz Sablon sans qu'un nouveau plan de circulation sérieux (mise à voie unique dans l'autre sens des axes parallèles par exemple) n'ait été étudié, « le trafic devant se répartir harmonieusement » !!! De même la solution du problème du stationnement avec la construction hypothétique d'un parking aérien excentré ne répond pas à la problématique des riverains et des commerces.

Enfin et pour terminer le bilan de la concertation n'est pas exhaustif puisque (voir texte supra) j'avais en son temps émis l'idée d'une voie unique pour le Mettis où celui-ci circulerait dans les 2 sens avec croisement à des points judicieusement répartis, à l'instar des circulations ferroviaires sur les lignes à voie unique. L'avantage étant que l'emprise au sol du Mettis se limiterait à une seule plateforme permettant une circulation du Mettis en site propre sur un linéaire beaucoup plus conséquent. Je ne retrouve pas trace de cette proposition constructive dans le bilan de la concertation.

- **Contribution : NEGRO Patrick - Marly**

Tout d'abord concernant le tracé, il est clair que le passage à travers Marly d'un bus de 18 m est une aberration. Lors d'une audience publique lorsqu'un participant avait émis cette remarque le maire de Marly avait simplement répondu qu'il s'était battu pour avoir le Matis à Marly et qu'il y aurait donc un arrêt Mairie de Marly. Je ne vois là aucune justification technique ou utilitaire pour les usagers et n'est donc pas recevable. La meilleure solution est d'utiliser la départementale directement jusqu'au terminus et de mettre ou remettre en place les navettes qui ramenaient les usagers des quartiers éloignés vers le terminus.

Ensuite l'utilisation de l'hydrogène pour la mobilité est également une aberration. En effet :

- Elle nécessite de produire cet hydrogène par électrolyse à partir d'électricité verte qui n'existe pas encore, ne sera pas suffisante ou pas dédiée au mépris ou sera diluée dans le réseau électrique global qui lui est alimenté à 70 ou 80 % par de l'électricité nucléaire décarbonée. L'argument CO2 ne tient donc pas la route

- le rendement énergétique de l'utilisation de l'H2 pour les bus est stupide : éolien -> électrique (30%) -> H2 85% -> combustion 90% -> mécanique 38% : on a donc un rendement global 8.7 %. Même en produisant l'H2 à partir du nucléaire on ne monterait qu'à 29% de l'électricité de départ. En ne passant pas par l'hydrogène mais en utilisant des bus électriques, ce rendement serait de 85% de l'électricité de départ soit 3 fois plus.

- le coût de cette propulsion est exorbitant

Il nécessite la construction d'une usine de production de l'H2 qui fera monter le prix du projet de façon drastique

- le stockage de l'H2 à proximité des villes pose un gros problème de sécurité : Les sites classés Seveso sont des installations industrielles dangereuses répertoriées selon le degré des risques qu'elles peuvent entraîner. Dans le cas de l'hydrogène, le classement Seveso est généralement requis à partir de 5 tonnes d'hydrogène stockées.

A la question posée en assemblée à la présentation du projet au NEC sur le pourquoi de l'utilisation de l'H2, il a été répondu que c'était une décision des élus du grand est de faire un pôle H2 du grand est, pour être les premiers et qu'il n'y avait pas à en discuter. C'est donc une décision uniquement à des fins purement politiques encore une fois sans aucun fondement technique qui va peser lourd dans les finances des contribuables. Dans une période où les ménages rencontrent des difficultés financières, il est irresponsable, indécent et méprisable pour des élus de gaspiller l'argent publique de la sorte pour alimenter des ambitions politiques.

Que ces arguments techniques et financiers soient clairement étudiés et exposés par une entité indépendante avec des chiffres clairs comparant l'option H2 et l'option bus électrique et seulement alors on pourra faire un choix sereinement. La mobilité H2 n'a aucun avenir dans l'état actuel des technologies et c'est enfermer Metz dans une impasse coûteuse pour les 20 ou 30 prochaines années que de faire ce choix. Il faudra toujours avoir de l'électricité pour produire de l'H2 donc passer par des bus électriques sera toujours plus simple, plus sûr, plus économique et plus efficace énergétiquement donc en tout plus intelligent que d'utiliser de l'H2 surtout avec de l'électricité nucléaire que la France est en train de choisir de nouveau. J'espère donc que nos élus sauront avoir cette intelligence.

- **Contribution : Jean Michel - Marly**

Bonjour à tous. Ce METIS C est inadapté par ce qu'il est trop encombrant pour utiliser et partager le parcours de la ligne 2, alors que les autres METIS ont un parcours particulier qu'ils sont seuls à emprunter. Pour accéder aux souhaits de tous, ceux qui sont pour l'environnement à tout prix et les riverains qui ne comprennent pas que l'on veuille les priver de leur relative tranquillité, il suffit de remplacer les bus de la ligne 2 par des bus à hydrogène de même taille, avec les améliorations prévues pour le METIS C.

Et ces bus pourront continuer à se croiser devant la mairie de Marly.

- **Contribution : Dam - Montigny-lès-Metz**

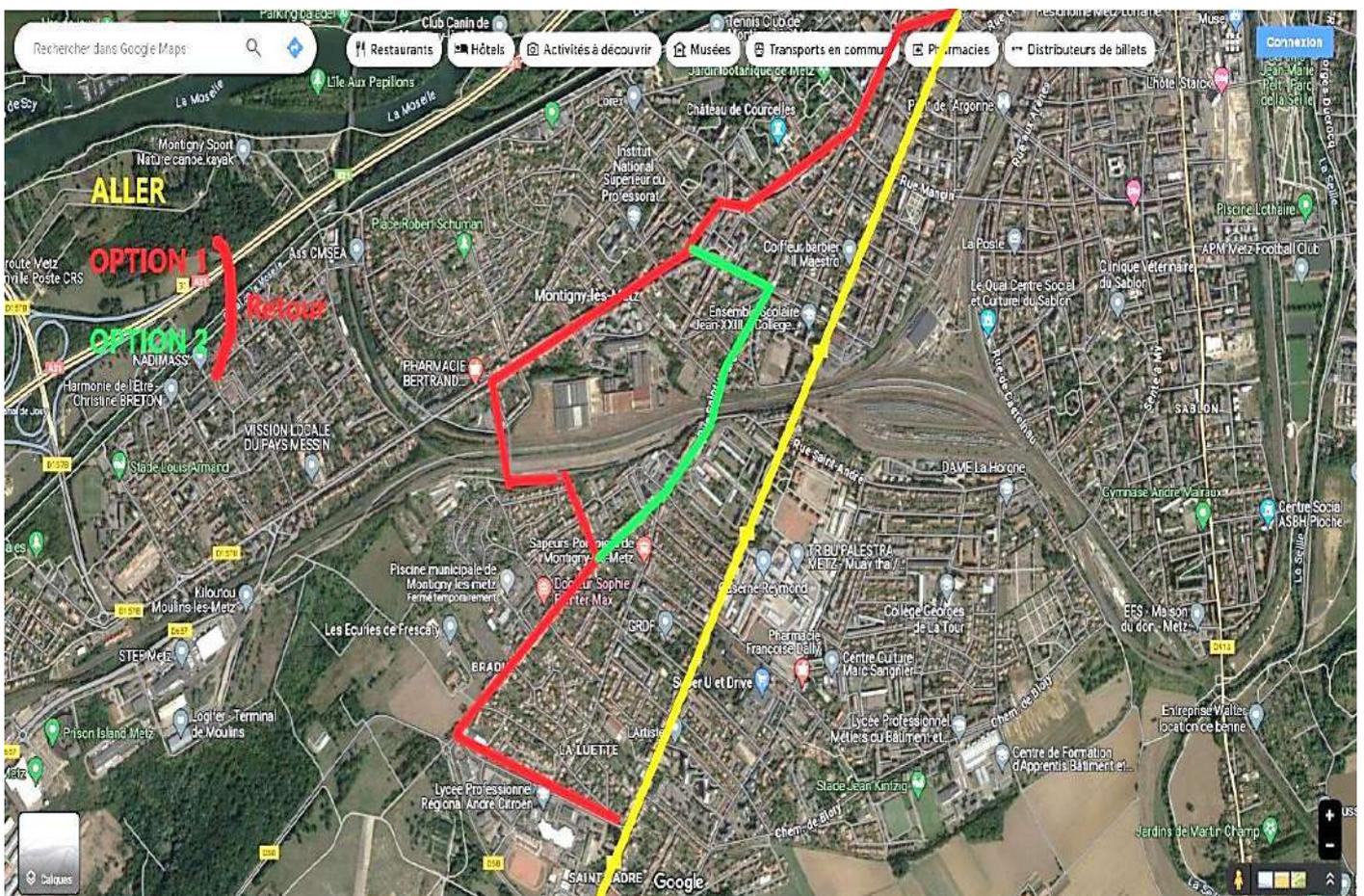
Bonjour, il est regrettable que ce projet n'aille pas au bout de ses convictions. Quel est l'intérêt d'un en site propre dans un sens de circulation mais pas dans l'autre ? Si aucune précision n'a filtré sur le nouveau plan de circulation, l'éventualité d'un déport de la circulation sur l'avenue de Nancy et la rue de Pont à Mousson, ainsi que ceux dans les rues transversales, est forte. Le préjudice pour les riverains et les commerçants peut-être très important, alors même que les rues sont étroites et le stationnement très difficile.

Le fait que le BHNS ne roule pas en site propre dans le sens Nord/sud entraînera également des conséquences sur le temps de trajet : quel intérêt à financer la mise en place d'un nouveau mode de transport collectif, aussi vertueux soit-il en matière d'empreinte carbone, si le temps de trajet équivaut à celui des actuels bus ? Des bus roulant à l'hydrogène vert existent aussi...

Pourquoi ne pas avoir privilégié une solution équivalente à ce qui s'est fait Avenue de Plantières et de Strasbourg ? La largeur de la route + trottoirs ne suffit-elle pas à créer un double sens de circulation pour les BHNS et deux voies dédiées aux autres véhicules ?

Si cela ne suffisait pas, la ligne C aurait pu prendre un axe Nord/sud via la rue Franiatte, et l'axe sud/nord aurait pu être aménagée sur la rue parallèle de Pont-à-Mousson via la D5B ou la rue du 11e d'aviation (avec un arrêt au lycée Citroën), puis rue de Frescaty et rue des Joncs(option1). Ou bien via la rue Saint-Ladre (avec arrêt place Mermoz), puis le centre-ville de Montigny (option2 voir PJ). Cette solution aurait eu le mérite de ne pas provoquer un déport de la circulation des autres véhicules sur les autres voies, déjà saturées aux heures de pointe, et dans les rues transversales résidentielles. Elle aurait pu, aussi, améliorer le nombre de désertes de la ligne C. Mais il faudrait bien sûr une volonté politique, car le projet en serait plus coûteux.

Pièce(s) jointes(s) :



- **Contribution : Christian - Marly**

Quelle ineptie de vouloir faire passer la ligne au centre de Marly

Faire circuler des transports en commun d'une longueur de 24 mètres de long sur cet axe tortueux? Sachant qu'il y aura dix passages par heure ce qui en réalité fait vingt. Soit un passage toute les cinq minutes au niveau de l'église. Les feux créés au passage de la Seille ainsi que ceux des ronds-points vont créer un joli capharnaüm.

Les voitures arrivant de la 113A pour se rendre à Leclerc par exemple devront patienter longuement, tout comme celles descendants rue de la gare car ces feux seront activés vingt fois par heure! Les croisements entre bus ne vont pas être évident auquel il faudra rajouter minimum deux minutes d'attente supplémentaires car ces mastodontes ne pourront se croiser au niveau de l'église De quoi justifier après six mois de fonctionnement qu'il faudra créer un sens unique pour les voitures!

Il aurait été tellement plus facile de faire circuler cette ligne par la 113A ce qui aurait l'avantage de faire gagner quelques minutes supplémentaires car c'est l'argument utilisé pour justifier cette nouvelle ligne et de créer des navettes qui déposeraient les passagers au NEC.

Notre édile aura son jouet, de plus il passera devant sa fenêtre (Mairie)

Rien ne justifie cette nouvelle ligne sachant qu'actuellement cela fonctionne très bien.

Gagner dix minutes de transport pour aller au centre-ville, que les élus de Metz Métropole ont favorisé à désertifier en créant une multitude de zones commerciales.

Vous vous faites plaisir avec notre argent

- **Contribution : Alain - Marly-la-Ville**

Quelle ineptie de vouloir faire passer la ligne au centre de Marly

Faire circuler des transports en commun d'une longueur de 24 mètres de long sur cet axe tortueux? Sachant qu'il y aura dix passages par heure ce qui en réalité fait vingt. Soit un passage toute les cinq minutes au niveau de l'église. Les feux créés au passage de la Seille ainsi que ceux des ronds-points vont créer un joli capharnaüm.

Les voitures arrivant de la 113A pour se rendre à Leclerc par exemple devront patienter longuement, tout comme celles descendants rue de la gare car ces feux seront activés vingt fois par heure! Les croisements entre bus ne vont pas être évident auquel il faudra rajouter minimum deux minutes d'attente supplémentaires car ces mastodontes ne pourront se croiser au niveau de l'église De quoi justifier après six mois de fonctionnement qu'il faudra créer un sens unique pour les voitures!

Il aurait été tellement plus facile de faire circuler cette ligne par la 113A ce qui aurait l'avantage de faire gagner quelques minutes supplémentaires car c'est l'argument utilisé pour justifier cette nouvelle ligne et de créer des navettes qui déposeraient les passagers au NEC.

Notre édile aura son jouet, de plus il passera devant sa fenêtre (Mairie)

Rien ne justifie cette nouvelle ligne sachant qu'actuellement ça fonctionne très bien.

Gagner dix minutes de transport pour aller au centre-ville, que les élus de Metz Métropole ont favorisé à désertifier en créant une multitude de zone commerciale.

Vous vous faites plaisir avec notre argent

- **Contribution : Roland - Montigny-lès-Metz**

- Le coût du projet est démesuré par rapport au gain de temps entre le départ et le terminus
- L'option de l'ancienne ligne SNCF (dite ligne de Château-Salins) passant par Cuvry, Marly, Montigny et arrivant à la gare de Metz a été écartée d'emblée alors qu'elle offrait une alternative intéressante et moins impactant, surtout sur Montigny.
- Le projet ne prend pas en compte toutes les constructions qui ont vu le jour à Montigny, depuis l'origine du projet : le quartier Lizé (750 logements) ,42 logements rue des Volontaires, 54logts rue de Marly ,300 logts chemin de Blory. Toutes ces constructions vont engendrer un regain de circulation alors que l'axe principal, la rue Franiatte sera

considérablement réduit à la circulation. La seule sortie du quartier Lizé vers les rues Justin Beauqué et ST Ladre, sera déjà source de problèmes, sans parler de la sortie vers Marly, obligatoire vu le sens unique

- Les reports de circulation ne sont pas pris en compte : absence de travaux d'accompagnement, comme l'élargissement des ponts St Ladre et surtout pont de La Horgne qui est déjà un goulet d'étranglement actuellement aux heures de pointe! (Surtout côté Montigny)
- La suppression de nombreuses places de stationnement tout le long du parcours fera disparaître nombre de commerces, les parkings de remplacement prévus étant trop peu nombreux, pas toujours bien accessibles et faisant double emploi entre stationnement résidentiel et stationnement de passage. Le parking en silo rue du XXème Corps sera d'un accès difficile et risque en plus d'enlaidir le secteur !
- La plateforme d'échanges récemment créée sur la zone "Maryse Bastié" (secteur "Infernal" et "Ange") se situe sur l'emplacement prévu par le schéma directeur, de la route de contournement qui devrait rejoindre l'avenue de Magny en prolongement de la route qui longe l'ancienne BA128, en venant de Moulins. Les emprises foncières sont clairement définies. Que se passera-t-il s'il est décidé de lancer ce projet ancien ? On déplacera la plateforme à grands frais ?
- Tous les habitants de Marly et Montigny du secteur haut n'ont pas vocation à se rendre vers le centre de Metz. Nombreux sont ceux qui travaillent à l'extérieur, vers le Luxembourg ou ailleurs mais ont besoin de circuler avec leur véhicule dans des conditions normales de circulation. La rue Franiatte va devenir un axe de fracture dans la ville, déjà coupée par le chemin de fer.

- **Contribution : DUCLOS Gilbert – Metz**

Objet : *Accès à la rue Franiatte et aux bâtiments le long de cette rue pendant les travaux*

Bonjour, comment sera réglé le problème de la circulation rue du XXème Corps et rue Franiatte pendant les travaux ? Pourra-t-on accéder avec des VL aux établissements situés le long de la rue Franiatte en venant de Metz ou de Marly ?

Le Club Sportif et Artistique de la Garnison de Metz dispose au 28, rue Franiatte d'un immeuble avec parking pour une quarantaine de VL utilisé quotidiennement par de nombreux membres des différentes sections sportives et artistiques. Plusieurs de ces adhérents ont une mobilité réduite et ne peuvent venir qu'en VL.

L'accès au parking sera-t-il toujours possible, si non quelles solutions sont proposées ?

- **Contribution : MARCHAND Bernard - Montigny-lès-Metz**

Objet : *Potentiels problèmes provoqués par la mise en place d'un couloir de circulation en site propre rue Franiatte à Montigny les Metz*

La rue Franiatte constitue un axe majeur pour tous les véhicules en direction du sud de Metz et dessert par ailleurs plusieurs sites commerciaux et associations.

Il semble indispensable de maintenir des flux de circulation dans les deux sens (pas de sens unique) ainsi que des possibilités de stationnement et d'accès aux riverains.

Merci de me tenir informé des propositions retenues

- **Contribution : VAL - Metz**

Objet : *Non au sens unique*

Le sens unique allant de Metz à Marly est de la folie.

De nombreux problèmes se posent notamment pour les riverains et les commerçants et salariés de cette axe surtout rue du xx corps américain ainsi que rue Franiatte.

L'accès au garage, cours intérieur, aux commerces ainsi qu'aux livreurs des commerçants est un réel problème. Chaque commerçant de l'axe a le droit de pouvoir travailler correctement et dans

de bonnes conditions sans avoir à subir n'y une perte d'activité n'y des problèmes pour se faire livrer ou se faire dépanner. Chaque spécificité des commerçants doit être prise en compte certains sont soumis à des règles strictes.

Il ne faut pas oublier que dans l'axe il y a de nombreux salariés de PME /TPE qui n'ont pas envie d'aller pointer à France travail car leur emploi est mis en danger par une idée folle et mal orientée. De plus certains salariés ont besoin de leurs véhicules pour aller au travail notamment pour les restaurants de l'axe. Un manque de place de parking déjà aujourd'hui est à déplorer alors avec ce projet fou c'est le suicide assuré des commerces.

Le but de l'opération de la version du sens unique est peut-être de gagner quelques minutes en bus mais va avoir de grosses conséquences sociales, fermetures de commerces avec pour conséquences d'aller remplir les rangs du pôle emploi.

Le double sens est la meilleure des solutions pour tout le monde et non un sens unique.

Aujourd'hui déjà sans la ligne du Mettis devant l'établissement scolaire Jean XXIII c'est une vraie anarchie, les parents ne peuvent plus récupérer leurs enfants normalement en véhicule, Eh oui beaucoup de ses enfants vivent à l'extérieur de Metz où les bus ne passent que très rarement !

De plus pourquoi le Mettis ne passe pas par Amazon ? 4 bus le soir sont mis en place les deux premiers sont bien remplis et les deux autres vident ! Là en revanche on ne parle plus d'écologie.

Mais tuer les commerçants et dévaluer les biens des riverains apparemment cela est possible.

Aucune aide ou indemnisation n'a été mise sur la table pour aider les commerçants.

Nous vous invitons à vous rendre sur l'avenue de Strasbourg afin de faire le constat du passage du Mettis sur les commerçants ! Même si nous savons que notre avis ne compte pas, nous pensons sincèrement que les dégâts vont être énormes sur les commerçants et leurs salariés qui se battent chaque jour pour vivre.

N'oubliez pas que derrière ses commerces il y a avant tout des familles avec des enfants qui n'ont rien demandé !

En période en plus critique d'inflation c'est une mise à mort des commerçants de l'axe !

- **Contribution : CHANÉ Rémi - Marly**

Objet : *Contraintes pour les habitants de Marly de la nouvelle ligne Mettis C*

Bonjour, Nous sommes habitants de Marly, et ce projet va fortement dégrader notre qualité de vie du centre-ville: - Plus de navettes = plus de trafic. Mes beaux-parents habitent Rue de la Croix Saint Joseph. Du bruit supplémentaire va être occasionné et il sera plus dangereux de traverser le route- Plus de navettes avec priorité au Mettis: = circulation des voitures perturbée dans Marly, et perte de temps pour sortir de Marly. Je travaille vers Ennery, et il n'y a aucun transport en commun pour aller à mon travail: voiture obligatoire. Je dois prendre mon véhicule et rejoindre la rocade, il faudrait que je parte plus tôt à cause de la perturbation créée par le Mettis. - La circulation va être perturbée Rue de Écoles par le nouveau feu de circulation du Mettis. Les voitures vont naturellement passer par le Chemin de la Latte, qui est juste derrière chez moi. Trafic voitures en augmentation = plus de bruit chez moi, et que je veux être au calme dans mon jardin (comme c'était le cas pendant les travaux). Accessoirement, j'ai eu 2 chats écrasés par une voiture sur cette route...- Pourquoi le ligne C ne desservirait pas la zone d'activités de l'ex-BA128. Beaucoup de personnes se rendent à pied ou en trottinette électrique pour aller travailler, des personnes peu visibles la nuit, en hiver. Un accident, voire un accident mortel, va arriver tôt ou tard sur cette route !

Il faut être factuel: voilà ce qui est annoncé officiellement par le Maire d'Augny: 4000 personnes sur le site d'Amazon! Mais la ligne Mettis C doit impérativement passer par Marly ?

<https://www.aboutamazon.fr/amazon-a-augny-un-impact-positif-pour-le-territoire-et-leconomie>

Pourquoi faire une enquête maintenant alors que les travaux ont déjà commencé ??? Tout est déjà décidé, même si ce projet est une aberration, pourquoi cette enquête publique pour faire croire que l'on nous demande notre avis?

- **Contribution : Éric - Metz**

Bonjour je rejoins certains avis sur l'absence du plan de circulation alternatif envisagé (?) en particulier pour les riverains des rues adjacentes au tracé dans l'avenue du XX corps (rue vaillant, rue Bamberger) Grosse crainte également sur notre liberté de circuler pendant les travaux notamment pour rejoindre notre lieu de travail qui n'est pas Metz centre pour beaucoup !

- **Contribution : Sofiane - Metz**

Considérant, qu'il est estimé que cette nouvelle ligne permettra un gain de temps sur le trajet actuel de la liane 2 entre Marly (Costes et Bellonte) et République d'environ 6 à 7 minutes dans le sens vers République et de 3 à 5 minutes dans le sens vers Marly. Le projet a donc une utilité publique certaine, et je ne vois donc pas d'opposition pour la déclaration d'utilité publique du projet. Cependant, il reste quand même quelques points du projet sur lesquelles je pense qu'il existait de meilleures alternatives, et notamment : 1) Le passage de la ligne par la république. En effet, je trouve que le choix de faire passer cette nouvelle ligne par la république n'est pas des plus sages, car cela ne fera qu'augmenter le temps de parcours nécessaire pour relier le centre-ville à Marly (perte de temps pour les usagers). Aussi l'explication donnée par la Métropole sur ce point est la suivante : « La Place de la République est l'arrêt le plus important du réseau Le Met'. Afin d'assurer une connexion directe pour les habitants du sud de l'agglomération, comme c'est le cas aujourd'hui avec la Liane 2, il a été choisi d'y amener la ligne METTIS C. » Cependant, certes, il est vrai que le passage de ce bus par la république peut se montrer complaisant pour les usagers de Marly / Montigny-lès-Metz, mais je pense que le simple passage de la ligne par la gare et la place du roi George, pouvait se suffire en lui-même pour les usagers, puisque :- Pour les futurs usagers se rendant au centre-ville, la liaison gare vers république reste aujourd'hui très desservie par de nombreuses autres lignes (donc très peu d'attente) et assez rapide pour ne pas, selon moi, représenter de correspondance contraignante dans l'esprit des usagers. Voire un atout pour arriver à la gare plus rapidement. - Pour les futurs usagers se rendant vers Marly, même argument, mais pour la liaison république vers la place du roi George, puisque la place est elle aussi, bien desservie par de nombreuses autres lignes provenant de la république, pour pouvoir s'y substituer. D'ailleurs ne pas passer par la république permettrait d'éviter de créer une nouvelle station à la gare, en utilisant celle existante ainsi que l'itinéraire jusqu'à la place du roi George. Enfin je trouve qu'avec ce choix, nous nous enfermons encore dans le fameux schéma « en étoile » qui veut que toutes les lignes passent par le centre, et je trouve cela assez dommage. 2) Choix du corridor développé et terminus Ranconval. A la page 6 de la note explicative, la métropole nous présente un tableau des critères d'évaluation des corridors ayant été considérés comme potentiels pour l'implantation de cette future ligne. Dans ces critères nous pouvons retrouver des éléments comme la population, les emplois, etc..... Et ranger dans les catégories leurs correspondants (socio-économique, demande potentielle, contrainte). Cependant, il est assez regrettable de constater que le tableau ne présente les résultats finaux obtenus sur les catégories, et ne présente pas les notes obtenues pour chaque critère. Or, par exemple, j'aurais bien aimé savoir pourquoi la commune de saint julien les Metz n'a eu que la note de 7.7 sur 37.5 en catégorie socio-économique, alors que saint julien les Metz, avec sa zone d'activité, reste un pôle d'attractivité fort de notre Métropole. D'ailleurs je trouve aussi vraiment dommage que le projet de ligne s'arrête à Ranconval, et ne se prolonge pas dans la continuité vers Bellecroix, ou Saint julien, deux territoires qui mériteraient vraiment selon moi d'être reliés à un bus à haut niveau de service, puisque l'un étant quartier prioritaire de la ville, et l'autre, comme vu plus haut, comprenant une forte zone d'attractivité pour les messins. D'ailleurs concernant le corridor de Bellecroix, ce dernier avait été identifié comme l'un des plus adaptés pour le projet, au même titre que le corridor de Marly. Cependant, il est regrettable de constater que nous n'avons pas vraiment d'explication de la part de la Métropole dans leur dossier, sur le pourquoi, ne pas avoir aussi développé ce corridor avec celui de Marly (il est seulement indiqué

dans le dossier que : « Les 2 corridors ont fait l'objet d'une étude approfondie de juillet 2019 à mars 2020, à l'issue de laquelle le tronçon « Franiatte » joignant Marly à Metz a été retenu. ». Cependant cette étude et ses arguments ne sont pas joints au dossier) Et c'est encore assez dommage, car on se retrouve avec la création d'une ligne qui aurait pu être plus optimale en étant traversant pour couvrir un maximum d'usager. En vous souhaitant une bonne lecture

- **Contribution : Christelle - Marly**

Objet : *Un projet messo-messin sans une grande considération des autres communes*

Si on ne peut que saluer le développement des transports en commun pouvant réellement conduire à diminuer le flux de véhicules en centres-villes (pas que celui de Metz !), force est de constater que le projet ne fait les choses qu'à moitié : - très forte gêne des voitures sur l'axe Marly-Montigny vers l'hypercentre de Metz mais sans prise de hauteur : le report du véhicule personnel vers les transports en commun n'est possible que si les transports en commun offrent un niveau de service équivalent. Or la réflexion est faite jusqu'au bout de la ligne et c'est tout. Sans continuité efficace vers les lieux de travail, de services (offres de soins notamment), les citoyens continueront à préférer leur véhicule. La réflexion ne doit pas systématiquement être menée sur un schéma en étoile convergent vers l'hyper centre de Metz mais aussi en transversal. Il est même à signaler un manque de projection sur l'articulation de certains projets : les services de l'État vont regrouper les services sous gouvernance du ministère de la transition écologie avenue André Malraux, ce qui va encore accroître le flux de véhicules sur un axe déjà saturé à certaines heures et dont la situation va être aggravée par la ligne C comme le signale déjà l'étude. L'étude ne tient pas compte de ces éléments et est donc établie sur des projections incomplètes de trafic,

- les conditions de circulation et d'aménagement des axes (giratoires, feux tricolores, sens unique ou voie réservée) sont présentées pour l'axe traversant de l'hypercentre de Metz jusqu'à l'entrée de Marly sans analyse de la situation au centre de Marly. Or, force est de constater que les bus rencontrent déjà des difficultés de circulation au centre de Marly compte tenu du tracé des voies et de leur largeur. Comment des bus plus longs vont pouvoir circuler au centre de Marly sans aggraver une situation déjà difficile (croisement rue des écoles/grand rue, passage devant l'église de Marly qui a été fréquenté avec de nombreuses difficultés lors des travaux de voirie) et créer de nouvelles difficultés pour les riverains, les commerces et services et les habitants ?

- la motorisation envisagée des véhicules est à hydrogène. Or, aujourd'hui, la production de ce carburant implique la consommation de ressources naturelles (eau, énergie, ...) non appréhendée dans le dossier ; son stockage et son utilisation sont non dénuées de risques technologiques importants (explosion, incendie) qui ne sont pas abordés dans le dossier alors que le centre de stockage et de recharge est une opération du projet global tel que défini à l'article L.122-1 du code de l'environnement et aurait donc dû être intégré dans le périmètre du projet,

- la présentation des solutions de substitution raisonnables ne porte que sur des variantes de tracé ou d'aménagement de la circulation : il n'y a pas d'analyse des alternatives à une nouvelle ligne Mettis ni sur les choix technologiques du projet (global). Compte tenu de ces éléments, plutôt que de créer une nouvelle ligne qui va entraîner consommation de ressources pour la construction et le réaménagement des voies, pour la construction des véhicules, pour le fonctionnement des nouveaux véhicules, ... ne faudrait-il pas améliorer le fonctionnement des outils disponibles par une augmentation de la fréquence de passage entre Marly et l'hypercentre de Metz, renforcer les liaisons transversales à partir des arrêts existants de la ligne 2 en particulier vers l'ouest (Montigny, Moulins, zone Actisud) et vers l'est (secteur avenue Malraux) de l'axe Ligne 2. De même, nombreux habitants du croissant sud Augny-Marly-Magny travaillent sur les zones Technopole, Actipôle et CHR sans que des lignes directes ne fassent la liaison.

Un transit via le centre de Metz implique un temps de trajet pouvant dépasser 1 heure alors que le recours à un véhicule personnel permet de diviser le temps de trajet par 4.

Il apparaît qu'une évaluation environnementale (dont l'étude d'impact portant sur toutes les opérations du projet et non pas uniquement la ligne HNS) aurait été préférable et aurait permis une vraie information globale.

- **Contribution : Alexandre - Marly**

Nous ne sommes pas favorables au projet de ligne Mettis entre Metz et Marly. Il nous paraît inutile pour plusieurs raisons :

- La ligne L2 est suffisante aujourd'hui, ce que nous constatons car nous l'utilisons très régulièrement. Il conviendrait seulement d'ajouter quelques bus entre 7h et 9h environ pour les scolaires ainsi qu'en fin d'après-midi et début de soirée en sens inverse. Faire rouler des bus propres en matière d'émissions de Co2
- Il nous paraîtrait plus intéressant de développer des voies de circulation douces et sécurisées pour vélo entre Marly et Metz, et dans Marly, qui permettraient aux collégiens et lycéens de se rendre à leur établissement en toute sécurité.
- Quant au passage en centre-bourg de Marly, celui-ci paraît dangereux et inadapté. Il passe très près des habitations et des écoles. Les trottoirs sont déjà très étroits, les rues sont aussi étroites à la circulation, et il n'existe actuellement aucune piste cyclable dans le centre-ville, ce qui paraît une nécessité. Si le projet Mettis C devait être toutefois réalisé, un contournement du centre-bourg de Marly en passant par le Nec nous paraît plus judicieux, plus rapide et avec moins de problèmes de sécurité.

- **Contribution : Oriane - Marly**

Nous ne sommes pas favorables au projet de ligne Mettis entre Metz et Marly. Il nous paraît inutile pour plusieurs raisons :

- La ligne L2 est suffisante aujourd'hui, ce que nous constatons car nous l'utilisons très régulièrement. Il conviendrait seulement d'ajouter quelques bus entre 7h et 9h environ pour les scolaires ainsi qu'en fin d'après-midi et début de soirée en sens inverse. Faire rouler des bus propres en matière d'émissions de Co2
- Il nous paraîtrait plus intéressant de développer des voies de circulation douces et sécurisées pour vélo entre Marly et Metz, et dans Marly, qui permettraient aux collégiens et lycéens de se rendre à leur établissement en toute sécurité.
- Quant au passage en centre-bourg de Marly, celui-ci paraît dangereux et inadapté. Il passe très près des habitations et des écoles. Les trottoirs sont déjà très étroits, les rues sont aussi étroites à la circulation, et il n'existe actuellement aucune piste cyclable dans le centre-ville, ce qui paraît une nécessité. Si le projet Mettis C devait être toutefois réalisé, un contournement du centre-bourg de Marly en passant par le Nec nous paraît plus judicieux, plus rapide et avec moins de problèmes de sécurité.

- **Contribution : Petry Jean Mac - Marly**

J'estime que lors de la décision de création d'une nouvelle ligne appelée Mettis C qui fait suite plus à un effet de mode... plusieurs variantes auraient pu être proposées de façon à pouvoir comparer en termes de coût et de rentabilité les différentes solutions et également les nuisances et impacts sur les commerces et la vie locale. Je pense que l'on aurait pu faire plus simple et moins coûteux en installant des feux intelligents sur tout le tracé, revoir la desserte de tous les quartiers et passer les bus à l'hydrogène... et en réfléchissant il existe d'autres alternatives ... Marly centre n'étant pas vraiment adapté et structuré pour voir passer un Mettis. Cette nouvelle ligne paraît être plus une question de prestige ... D'autre part cette enquête obligatoire entrant dans une procédure à suivre, on peut se poser la question de la prise en compte et examen des différentes formulations, le projet semblant ficelé au dire des politiques et des articles de presse.

La volonté de voir évoluer les mentalités en termes de déplacements et de créer des nouvelles structures plus adaptées aux enjeux actuels est certes louable mais peut-être pas à n'importe quel prix...

- **Contribution : Marie - Montigny-lès-Metz**

Objet : Conservation du double sens

Nous sommes contre la disparition du double sens des rues XXème corps et Franiatte, qui est une aberration totale, cela est insensé et irréaliste. Les gens n'en veulent pas mais vous vous obstinez car ce projet n'est juste le désir de quelques hommes politiques, pour leur prospérité, et qui s'en fichent royalement des conséquences. Le Mettis, qui n'apportera rien de plus au contraire, nous as déjà été imposé, que d'argent public facilement acquis, encore gâché qui aurait pu servir à autre chose, et pour nous supprimer des choses essentielles. La voiture est indispensable pour la grande majorité des gens qui ont besoin d'emprunter ces voies plusieurs fois par jour et dans les deux sens. Plus de stationnement, plus de route, plus d'accès, plus de commerces de proximité, plus de vie de quartier ! Ce ne sera plus possible de déposer des enfants, des personnes âgées et les récupérer s'il n'y a plus d'accès ! Tous nos trajets quotidiens en seront bouleversés. Vous parlez d'amélioration de la qualité de vie des habitants de qui se moque-t-on ? C'est juste de l'inconscience. Tout le monde ne va pas et ne peut pas faire toutes ses courses et déplacements à pied ou à vélo. De plus la ligne L2 est fréquentée surtout par des scolaires, et les bus sont par moment peu occupés voir vides. Pour un gain de 7 minutes dont on nous parle vous allez ruiner la vie des habitants et la vie locale ! Il n'y a pas de voies de contournement comme on nous le rabâche il y'aura que des problèmes de saturation. Ce ne sont pas les grands axes comme ailleurs à Metz, il y'a beaucoup de petites rues étroites. On va passer son temps dans les bouchons et à faire des détours ridicules en permanence. Le Mettis ne doit pas se faire en défaveur des habitants et usagers. L'enquête publique ne doit être qu'une mascarade, comme si l'avis des gens allait changer quelque chose et faire basculer un projet déjà acté en haut lieu !

- **Contribution : Marianne - Montigny-lès-Metz**

Résidente de la rue Franiatte je soutiens ce projet. Je suis convaincue de l'utilité de mettre en place cette ligne qui apportera une vraie solution de mobilité. La voie propre dans le sens Marly Metz permettra un gain de temps considérable pour rejoindre le centre-ville, les bus actuels étant bien souvent coincés dans les bouchons... La réfection de la piste cyclable et la végétalisation sont également plus que nécessaires à la rue et apporteront modernité et dynamisme écologique.

- **Contribution : Juliette - Montigny-lès-Metz**

Selon moi, la nouvelle ligne C Mettis n'a aucun intérêt pour la ville si ce n'est que d'engendrer des embouteillages au niveau de la circulation routière, des stationnements supprimés et un accès beaucoup trop compliqué en voiture ce qui nuit aux commerces dans les rues principales. Cependant la ligne 2 reliant Metz à Marly fait le même trajet.

- **Contribution : LEGER Alain - Montigny-lès-Metz**

Objet : Opposition au projet

UNE VOLONTÉ UNIQUEMENT POLITIQUE. Les services actuels du réseau "le Met" perfectibles répondent déjà aux besoins de mobilité des marliens et montigniens. Ces bus L2 et autre sont quasiment vides en dehors des heures de pointes où les voyageurs sont principalement scolaires, Une cadence plus rapprochée a ces heures serait une réponse simple., Au fur et à mesure de l'annonce du projet, 10 minutes de gain de temps entre Marly et Metz centre est passé de 10 minutes (gain de 5 minutes pour un montignien) avant 2019 à 20 minutes en 2023, On peut s'interroger sur la sincérité et le l'intérêt de gain de temps pour 20 millions d'euros.

PAS LES MÊMES ATTENTES L'exemple de réussite mit en avant par les politiques des actuelles lignes Mettis A et B n'est pas totalement comparable ni transposable sur la futur ligne C.

En effet le bassin de population est de profile fondamentalement différent par rapport au profil très urbanisé et dense pour la ligne A des quartiers terminus de Borny et Woippy (et universitaire et hospitalier pour les terminus ligne B) alors que pour la futur ligne C, les secteurs est plus pavillonnaire sur Marly et mixte sur Montigny-lès-Metz avec le profil de population inhérent. Le bilan des lignes A et B tiens compte du nombre des voyageurs sans évoquer la croissance d'insécurité au centre-ville et la chute de l'activité commerçante qui est reportée principalement sur la ZAC d'Augny où pour s'y rendre en transport en commun est compliqué et dissuasif, La futur ligne C ne dessert pas ce secteur très dense en activité commerciale mais un secteur moins dense sur la "zone Leclerc" et Marly Frescaty, le secteur est presque en friche de l'ancienne base aérienne 128. LES DIRECTEMENT IMPACTÉS et RISQUE DE DELAIS D'INTERVENTION POMPIERS DE MONTIGNY-LÈS-METZ PERTURBÉ Effets d'annonces du projet ne rassurent pas les commerces ni leurs clients (dont je fais partie) sur le trajet rue du XXème Corps (Metz) et rue Franiatte (Montigny-lès-Metz). Et les nuisances des riverains (perte de terrain et de stationnement DEJA EN SATURATION) Les commerçants sur le parcours évoquent à juste titre une perte de fréquentation. Cet axe principale majeur occupé par le trajet de cette nouvelle ligne détournera le flux automobile sur les axes parallèles déjà engorgés (rue de Marly et rue Saint ladre en particulier). Cela coupera en deux la ville de Montigny-lès-Metz mais surtout entraîne un risque majeur sur les délais de réponses d'intervention pour les 25000 montigniensiens du centre de secours pompiers situé rue de Frescaty qui sera alors directement concerné par le report de circulation. Par ailleurs, cet axe rue de Franiatte et rue du XXème Corps est L'UNIQUE passage possible dans cette zone entre Metz et Montigny-lès-Metz séparées par l'axe SNCF ferroviaire Metz-Nancy (détourner la circulation se fera donc sur le sablon à Metz et rue de Pont à Mousson à Montigny-lès-Metz déjà limite saturé). EFFET DE NASSE pour les automobilistes dans le sens retour si la circulation est maintenue de manière unique sur cet axe sur le sens campagne vers la ville. L'étroitesse du parcours ne permet pas le double sens de circulation dans le projet initial. ECOLOGIE. Un axe vert avec la saturation des axes routiers parallèle, Le Mettis utilisé malgré tout un moteur thermique avec un biocarburant, les bus actuels dont éligibles également à un bio carburant, Un bus accordéon à une capacité supérieure de 10 voyageurs qu'un Mettis et moins long. La futur ligne C serait en adéquation QU'AVEC l'écoquartier Lizé de Montigny-lès-Metz (déjà freiné dans l'évolution des constructions par les promoteurs, faute d'acheteurs) et les projets "lobbyistes" immobiliers et parkings relais. LES OUBLIÉS Et une extension sur le premier employeur local AMAZON n'est même pas envisagée, pas plus qu'une piste cyclable d'ailleurs. Les employés montigniensiens et les marliens prendront toujours la voiture, La chasse aux véhicules thermiques va encore durer, tant mieux mais pas dans le non-sens, d'autant que c'est une espèce en voie de disparition à l'horizon 2035 selon la directive européenne Aucun intérêt à mes yeux d'engendrer un coût énorme pour les bénéfiques ou intérêts annoncés. Cordialement

- **Contribution : NEISIUS Daniel - Marly**

Objet : Passage du Mettis par Marly

Concernant Marly, le passage par le village est une hérésie, les rues empruntées, des Écoles, Croix Saint Joseph) ne sont pas dimensionnées pour faire cohabiter les bus, les voitures, les camionnettes de livraisons, les auto-écoles, les cyclistes et les piétons... La démonstration de cette aberration est quotidienne. Le village va perdre du peu qu'il lui reste comme cachet, les commerces subiront de plein fouet d'abord les travaux, puis une fois ceux-ci réalisés des encombrements supérieurs à ceux vécus actuellement. Et certains ne s'en remettront pas, même si des indemnités sont prévues. Des expériences en d'autres endroits le prouvent (avenue de Strasbourg à Metz). Le permis à 17 ans ne va pas arranger les flux de circulation.

Il eût été plus raisonnable (mais cela a sans doute fait partie des réflexions) de gérer le centre de Marly avec des navettes qui se recentraient sur la RD113A. Ce qui permettrait aussi de redessiner et de redonner une âme au passage par le village, sans bus.

- **Contribution : Josyane PERRIN-KOPPE**

Le sam. 9 déc. 2023 à 17:38, Josyane PERRIN-KOPPE <josyperrin13@gmail.com> a écrit : Bonjour, J'ai assisté à la réunion sur le Mettis C à la mairie de Marly. J'ai réfléchi aux avantages que celui-ci est censé apporter par rapport au système actuel et aux inconvénients pour les riverains et les commerçants. Mettre la rue Franiatte et du 20ème Corps en sens unique est une hérésie: - Désagréments occasionnés pour les résidents et les commerçants tout au long de cette rue, pour accéder chez eux et pour stationner les véhicules. - Circulations augmentée pour les rues parallèles et je ne tiens pas compte du quartier Lizé qui n'est pas encore terminé mais qui va amener 700 résidences supplémentaires. Les rues parallèles les plus proches sont la rue de Marly et la rue de Frescaty. Ce sont logiquement celle qui vont être le plus empruntées. Résidant rue de Frescaty, je suis bien placée pour savoir que la circulation a déjà beaucoup augmenté avec les zones commerciales proches et les bretelles d'autoroute. Lorsqu'on y réside, on s'aperçoit qu'à certaines heures il est très difficile de sortir de son garage. Alors qu'en sera-t-il lorsque la rue Franiatte sera en sens unique? Monsieur le Maire a eu beau me dire que les gens se répartiront sur la voie de contournement de Metz, la rue de Pont-à-Mousson et passeront aussi par Magny, cela me semble complètement irréaliste. Pourquoi ne pas faire un test : mettre la rue en sens unique pendant une semaine et voir sur les rues proches comment cela se passe en comptabilisant les voitures sur celles-ci. Ce serait du concret et non pas des théories qui abondent dans le sens qui arrange le projet tel qu'il est voulu.

Ce projet tel qu'il est conçu me semble beaucoup plus être souhaité par quelques personnes que par l'ensemble des personnes concernées. L'intérêt général ne me semble pas la priorité prise en compte ici. Le coût de projet et le peu de bénéfice qu'il apporte à la population me semble irraisonnable. Voilà, je vous fais part de mes réserves pour ce projet de Mettis C avec surtout un seul sens de circulation pour les voitures.

- **Contribution : Marine - Marly**

Objet : A améliorer

L'idée d'une nouvelle ligne de Mettis est très intéressante. La mise œuvre semble pourtant mal pensée. Actuellement la ligne L2 correspond en partie au tracé prévu pour la ligne C de Mettis. Oui mais cela va mettre à mal les commerces de proximité (il n'est déjà pas aisé de s'y garer actuellement). Il serait plus judicieux de revoir déjà le nombre de bus aux heures de pointe, car il n'y a pas que les lycéens qui prennent le bus. Il faut voir dans quelles conditions surtout, bus bondés qui parfois ne s'arrêtent plus pour prendre des voyageurs. Ce soucis existe depuis au moins 20 ans et à ce jour n'est toujours pas résolu ...Le tracé du Mettis dans Marly n'est pas non plus intéressant : artère principale exigüe (ce n'est déjà pas évident de croiser un bus rue des écoles).Le parcours envisagé n'apporte pas une plus-value (sauf l'arrêt gare mais qui au final sera plus rapide à faire à pied qu'en restant dans le Mettis).Il aurait été plus intéressant de réfléchir à desservir l'ancienne base de Frescaty avec les nombreux travailleurs de chez Amazon qui sont souvent dangereux sur la route (vélo ou trottinette électrique sans équipement de sécurité). Desservir correctement la ZAC d'Augny à la fois pour dynamiser, permettre aux jeunes de se rendre sur leur lieu de travail pour un petit boulot ainsi que de désengorger la Zac (samedi, fin d'après-midi). De l'autre côté de tracé, il y a aussi toutes ces personnes se rendant au technopole, CHR, Actipôle, hôpital Schuman, ...). Même si les lignes A et B peuvent mener à certains endroits, elles sont saturées par les étudiants (fac du technopole, grandes écoles, lycée hôtelier, lycée de la Communication ...). Les personnes actives n'ont pas envie de se retrouver dans des Mettis ou bus bondés, à être debout collés à des jeunes qui souvent se pensent seuls dans les transports en commun et respectent peu certaines règles de vie.

Il serait vraiment intéressant de réfléchir à un tracé qui apporte vraiment un plus dans le quotidien des usagers. Me rendre au Technopole le matin pour arriver à 7h45 me demande de prendre le bus à 6h45 à Marly (alors qu'il me faudrait 10 min en voiture).

En 2023, il n'est pas concevable de devoir encore passer par le centre-ville de Metz pour accéder aux lieux de travail (qui sont connus !!!). De plus, il est clair que la mise en place des différentes navettes (Marly, Augny) n'est pas efficace. J'ai connu Marly quand le L2 (à l'époque le 16) faisait encore une boucle dans Marly. Je suis une grande utilisatrice de transports en commun (pro / perso). J'aime privilégier le train et le bus. Mais il est clair que ce n'est pas efficace sur la Métropole messine comparé à d'autres métropoles. Une réflexion plus globale est à mener pour le bien des usagers. Si l'on souhaite aussi mener les personnes à faire attention à la planète et souhaiter qu'ils prennent les transports en commun alors il faut proposer des solutions efficaces.

- **Contribution : Vincent Jean-Pierre - Metz**

En complément de ma contribution, déposée à Metz Métropole ce jour, je propose l'alternative suivante au projet actuel.

- Ligne de bus classique, avec priorisation des feux aux carrefours, quand cela est possible.
- Report du terminus à e Place Mazelle intégré, avec desserte de la gare et de la Place de y République
- Création de fréquences supplémentaires entre 22h30 et minuit.
- Augmentation, si nécessaire, de la fréquence, avec passage de 12 à 10 minutes, pour améliorer l'offre en capacité.
- Si nécessaire, création de services partiels, entre Place de la République et Costes et Bellonte, pour les besoins scolaires (Jean XXIII et lycées)
- Exploitation, comme actuellement, avec des bus articulés classiques. Le passage aux véhicules à hydrogène étant reporté de quelques années pour attendre une montée en charge de cette technique et une diminution inéluctable des coûts afférents.

Ce redimensionnement du projet permettrait, à mon avis, des économies impôt et, malgré tout, un service sensiblement amélioré.

- **Contribution : Maggy - Marly**

Je suis pour le départ/ arrivée place Jules Ferry à Marly car le parking est suffisamment grand pour accueillir les nombreux utilisateurs du bus. Le passage du bus par la RD113a est plus sensé : le passage par le centre-ville de Marly abime la route qui n'est déjà pas en bon état et de plus 2 bus ne peuvent pas se croiser, il faudrait dans ce cas de figure revoir la liaison avec le bus N82.

- **Contribution : WEBER Angèle - Marly**

Je suis à 100% favorable à ce projet. Je suis une utilisatrice régulière de cette ligne. Elle a besoin d'être améliorée pour être plus attractive. Plus de rapidité, plus de connexions avec les autres lignes et des bus moins bondés aux heures de pointe.

- **Contribution : Laurent - Montigny-lès-Metz**

Bonsoir Je suis totalement contre le projet du Métis C dans sa configuration proposée. Je suis en désaccord sur le projet d'une voie de circulation pour les voitures dans le sens Metz-Marly, un non-sens pour les habitants de Montigny pour aller à Metz centre et faire un détour de plusieurs km est un non-sens, une privation de liberté manifeste et écologique nuisible. Cordialement

- **Contribution : Philippe - Marly**

Objet : *modification de la traversée de Marly*

Pièce(s) jointe(s) Document : contribution DUP

Bonjour, Vous trouverez ci-joint ma contribution. Cordialement,

Contribution à l'enquête publique relative au projet de la ligne C du Mettis

• Si le projet de cette ligne reliant Metz, Montigny et Marly est effectivement maintenu, je propose que **le tracé de la ligne METTIS C dans Marly emprunte la RD113a** (selon schéma ci-dessous), au lieu de traverser le centre ville via la rue de Metz et la rue des Ecoles.

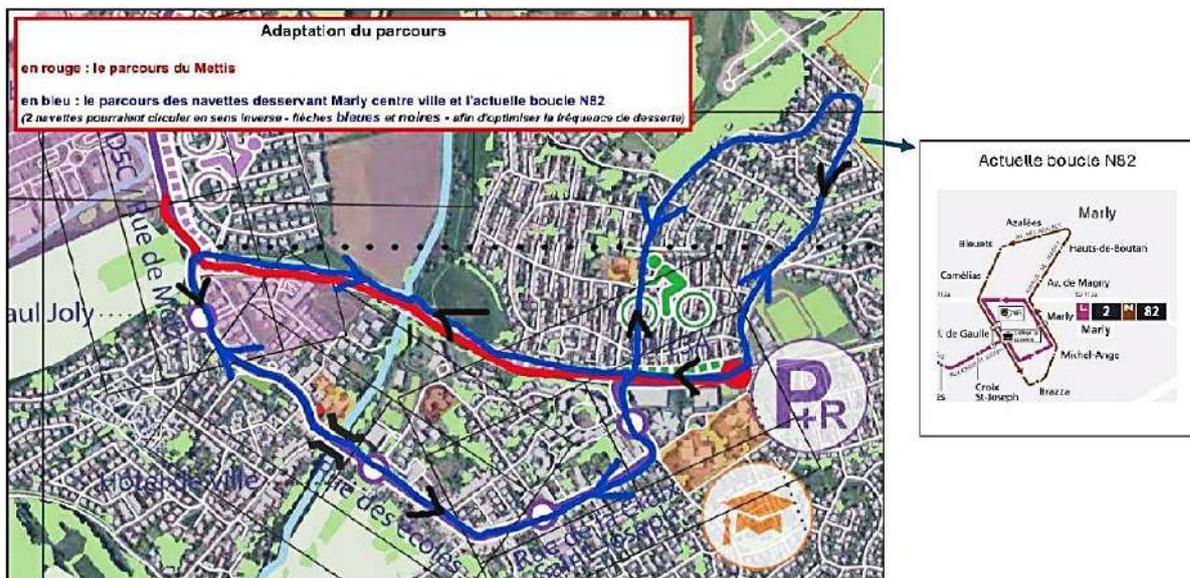
En effet, la traversée du centre ville impliquerait :

- une perturbation accrue du trafic local due à la fréquence plus élevée des bus de la future ligne C par rapport à l'actuelle ligne 2,
- une augmentation des nuisances pour les riverains,
- une diminution possible de la fréquentation des commerces situés sur ce parcours.

Alors que le passage par la RD113a permettra :

- une circulation plus fluide des bus de la ligne C,
- une diminution notable des travaux d'aménagement à l'intérieur du centre ville.

La desserte du centre ville et de l'actuelle boucle N82 sera assurée par des navettes, limitant ainsi la gêne pour les riverains ou le trafic local.



• Par ailleurs ce projet, qui prévoit l'aménagement d'un parking relais rue Saint-Vincent-de-Paul à Marly, aura pour incidence de densifier le flux de véhicules (déjà élevé) de et vers Magny ou la rocade Est, et donc d'augmenter les nuisances sonores pour les riverains de la RD113a :

Des mesures permettant de limiter ces nuisances sont-elles incluses dans le projet ?

(La voie verte réalisée récemment à cette sortie Est de Marly, repoussant la zone limitée à 50km/h de quelques dizaines de mètres à l'extérieur de la ville, n'apporte pas d'atténuation des nuisances sonores déjà existantes)

• Contribution : Alexandre - Marly

Si le projet de cette ligne C reliant Metz, Montigny et Marly est effectivement maintenu, un tracé empruntant la RD113a, au lieu de traverser le centre-ville via la rue de Metz et la rue des Écoles aurait pu être étudié. En effet, la traversée du centre-ville implique :

- une perturbation accrue du trafic local due à la fréquence plus élevée des bus de la future ligne C par rapport à l'actuelle ligne 2
- une augmentation des nuisances pour les riverains,
- une diminution possible de la fréquentation des commerces situés sur ce parcours en raison de la suppression de place de stationnement.

- des arrêts moins nombreux et toujours éloignés de certains quartiers de Marly, alors que le passage par la RD113a permettrait :
- une circulation plus fluide des bus de la ligne C,
- une diminution notable des travaux d'aménagement à l'intérieur du centre-ville. La desserte du centre-ville et de l'actuelle boucle N82, dont le tracé pourrait être redéfini pour desservir la rue des écoles, les commerces du centre-ville voire la zone Bellefontaine ainsi que certains quartiers (ex : Roseraie), pourrait être assurée par des navettes. De plus ces navettes permettraient aux personnes âgées ou à mobilité réduite d'être prises en charge à proximité de leur lieu de résidence et de disposer d'un accès facilité aux commerces de Marly.

- **Contribution : HELENE - Marly**

Je trouve ce projet onéreux pour un bénéfice de 10 minutes, toutefois:

Si le projet de cette ligne reliant Metz, Montigny et Marly est effectivement maintenu, il serait souhaitable que le tracé de la ligne METTIS C dans Marly emprunte la RD113a, au lieu de traverser le centre-ville via la rue de Metz et la rue des Écoles.

En effet, la traversée du centre-ville impliquerait :

- une perturbation accrue du trafic local due à la fréquence plus élevée des bus de la future ligne C par rapport à l'actuelle ligne 2,
- une augmentation des nuisances pour les riverains,
- un passage du Mettis au centre-ville de Marly où la circulation actuelle est compliquée quand 2 bus se rencontrent et qu'aucune sécurité n'est prise pour les cyclistes
- une diminution possible de la fréquentation des commerces situés sur ce parcours. Alors que le passage par la RD113a permettra :
- une circulation plus fluide des bus de la ligne C,
- une diminution notable des travaux d'aménagement à l'intérieur du centre-ville.

La desserte du centre-ville et de l'actuelle boucle N82 serait assurée par des navettes, limitant ainsi la gêne pour les riverains ou le trafic local. Cela permettrait également aux personnes âgées et à mobilité réduite d'avoir un transport à proximité. De plus une navette reliant Marly à la ZAC Belle fontaine aurait été favorablement accueillie Par ailleurs, des places de parking seront supprimées près du NEC ce qui va être pénalisant pour les résidents. Il aurait été judicieux d'avoir une réflexion sur une navette Marly Magny qui manque énormément

- **Contribution : LANDOUR Patrick - Montigny-lès-Metz**

Objet : Mettis vs bus L2

Bonsoir, J'ai lu que le Mettis aurait une capacité de 150 places. Une cadence toutes les dix minutes. Aujourd'hui, à certaines stations, le bus ne s'arrête pas, car il est complet. Et pourtant, aux heures de pointe, la fréquence : toutes les 12 à 13 minutes. Et ce bus L2 transporte 180 passagers. (Pièce jointe) Demain, comment comptez-vous améliorer le service ??? Vous tablez sur une augmentation de clientèle...Vous voulez vendre votre projet, et il le sera. Mais nombre de vos arguments ne tiennent pas la route.

Pièce(s) jointes(s) :



- **Contribution : VALERIE - Montigny-lès-Metz**

Objet : commentaires sur le projets *METTIS C*

Pièce(s) jointe(s) :

Document : CONTRIBUTION ENQUETE PUBLIQUE LIGNE *METTIS C* - PDF page 1 et 2

CONTRIBUTION ENQUETE PUBLIQUE LIGNE *METTIS C*

Le projet *Mettis C* doit s'inscrire dans un réel plan de déplacement urbains (PDU) au niveau de la Métropole.

L'étude des déplacements réels ou possibles des habitants ou des visiteurs est un préalable indispensable pour décliner cet axe simple entre les villes de Metz, Montigny les Metz et Marly ; car il doit être connecté de manière pertinente au reste du réseau de voies de circulation ou de transport.

D'ailleurs, le document de présentation du projet n'explique pas pourquoi ce choix, plutôt que celui de Moulins ou de Magny, à part préciser qu'il était le meilleur sans données objectives et chiffrées.

Remarques sur les différents déplacements futurs suite au projet d'aménagement :

- Déplacements vers le Centre-ville de Metz
 - La priorité de circulation est donné au *Mettis* en site propre
 - Report de la circulation routière vers des rues qui apparaissent mal dimensionnées pour un surplus de trafic : elles sont déjà encombrées par la circulation et le stationnement (exemple : rue des loges, rue de la Marne, rue de Marly, etc.)
 - Qu'en est-il des livraisons avec des véhicules plus imposants ?
 - Des rues plutôt calmes qui deviennent circulantes : tranquillité des riverains, bruit, pollution, etc.
 - Des rues qui deviennent à sens unique et allongent les trajets pour se rendre à point donné et revenir chez soi.
 - Des rues que l'on a déjà « passé » à 30km/h (anticipation ?)
 - Engorgement des points de passages « obligés » tels que les ponts (La Horgne, XXème corps, Saint-Ladre) bouchons aux heures de pointe, isolement de nouveaux quartiers d'habitation, etc.
- Connexions inter-quartiers
 - La voie *Mettis* coupe les communes en deux. (Metz et Montigny)
 - Destructure les circulation habitations/commerces ou services
 - Isole un nouveau quartier en construction qui devait « ouvrir » et relier les quartiers de la commune (Montigny)
 - Allonge les déplacements et les circonvolutions
 - Qu'en est-il des accès et stationnements près des commerces ou services, suivant le côté de la rue.
- Connexions inter-communes
 - Qu'en est-il des possibilités de transport en commun pour des trajets comme Moulins-Montigny ou Magny-Montigny ? (sans passer par le centre de Metz)
 - Déplacement entre Montigny et Marly qui se complexifie (accès commerces, ou visites)
- Connexions vers les grands axes routiers
 - Accès vers A31 (Metz centre) compliqué : il faut préférer un accès vers Moulins Actisud déjà encombré. (Allongement du temps de trajet et nombre de km)

- Accès vers rocade N431 compliqué par Marly : il faut préférer un accès par Cuvry (Allongement du temps de trajet, faux tricolores et nombre de km)

L'intérêt d'un réseau de transport urbain performant repose surtout sur le cadencement et un nombre important de lignes.

Le site propre, s'il n'est que dans un sens, est une solution à moitié aboutie qui ne content personne complètement.

Enfin, on peut s'interroger sur l'ampleur de l'investissement et le faible gain de temps sur un trajet (uniquement dans un sens). Il manque des explications, démonstrations et données objectives et explicites.

- **Contribution : Patrick - Marly**

Je me permets quelques remarques quant à ce projet assez ficelé du Mettis C. Nous sommes un couple de Marly prenant la ligne L2 régulièrement. Cela fonctionne et c'est très pratique, bien que à certains horaires les bus soient surchargés et qu'il conviendrait d'en augmenter le nombre. Également, il y aurait des améliorations peu coûteuses, je pense, à mettre en place pour gagner au moins 5 mn sur le trajet Marly-République. - Remettre en place le système, qui existait il y a quelques temps, des feux passant au vert pour les bus. (Actuellement, le bus démarre de l'arrêt Marly, fait 200m et perd minimum 2mn au 1er feu rouge. Il fait 600m ensuite et perd 2mn à nouveau au feu rouge, et ainsi de suite jusque République.

-La traversée de Marly- village est sportive et dangereuse ; les élus et autres décideurs ne doivent pas trop prendre ce bus. - des dos d'âne à répétition, des virages étroits à angle droit, des endroits tellement resserrés que même 2 voitures ne se croisent pas, des voitures de plus en plus grosses débordant des places de parking ralentissant les bus, des camionnettes de livraison bloquant les bus, un passage sur le pont de la Seille trop étroit pour 2 bus et même peut-être trop fragile, des passages (Largantier) où les bus ne peuvent se croiser sur 700m, un des deux devant rouler sur le trottoir etc...Je précise également que les aménagements pour remédier aux problèmes de la traversée de Marly-village ne sont guère possibles tant les maisons sont proches de la route. On nous dit qu'il faudra mettre des feux en plus aux endroits critiques... Que de perte de temps et d'argent à prévoir alors. Pourquoi ne pas laisser les bus sur la départementale et augmenter des navettes électriques dans la traversée du village ? Du coup, ce projet de véhicules Mettis à grande longueur traversant Marly-village est totalement surréaliste et amènera frais, temps de voyage plus long, et problèmes de stationnements. Le rapport bénéfices-inconvénients n'est vraiment pas en sa faveur. Si le projet devait aboutir, il conviendrait de le faire passer par la départementale, et de mettre en place un système de navettes électriques desservant Marly-village. Là, au niveau gain de temps et frais, cela aurait un peu plus de sens. De même, pourquoi aucun bus, actuellement, ne rejoint Marly à Magny ? 2 bassins de populations très proches non reliés ?

Ne pourrait-on pas profiter de ce projet de Mettis pour envisager un passage Marly-Magny par les départementales ? Le projet actuel très coûteux et semblant un peu bâclé ou à la botte de certains élus, n'est pas satisfaisant et loin d'être à la hauteur des espérances et des gains de temps promis.

Il faudrait, à un moment donné, que les décideurs fassent en sorte que les gens aient avantage à prendre les transports en commun ; je doute fort que ce Mettis actuellement tracé aille vraiment dans ce sens.

- **Contribution : SCHWEITZER Jean-Michel - Metz**

Objet : *Objectifs et impact de la ligne Mettis C sur les mobilités autour et au sein du quartier Outre-Seille à Metz*

La ligne C du Mettis verra dans un premier temps son terminal dans le quartier Outre-Seille, place Mazelle, puis dans un second temps sur sa périphérie proche, la zone Ranconval. Ce tracé aura donc un impact significatif sur les mobilités autour et au sein du quartier Outre-Seille, actuellement marqué par une ceinture dense routière formée par le boulevard Maginot et les rues Haute-Seille et Tanneur (incitant à une coupure pédestre et vélo avec les extérieurs du quartier), et marqué par une forte typicité urbaine héritée des plans médiévaux en son centre (principalement des rues étroites et discontinues inadaptées au trafic automobile). La multiplication des offres de transport en commun par l'arrivée du Mettis C est globalement une bonne nouvelle pour le quartier outre-Seille. C'est un point de départ plus dense et plus proche pour les habitants du quartier, proposant ainsi une offre de mobilité douce vers le sud-ouest messin. C'est une contribution positive pour la vie sociale et économique du quartier, du fait du terminus de ligne qui pourrait engager des usagers à fréquenter ou traverser le quartier. Pour autant, en l'état actuel du projet, nous identifions plusieurs faiblesses, difficultés voire désavantages qui mériteront d'être pris en compte pour mieux concilier les enjeux de la ligne C et les enjeux de mobilité et de vie autour et au sein du quartier Outre-Seille.

1. Mazelle, une place à préserver. La configuration du quartier, sa densité, font qu'il n'existe que deux espaces dont la vocation est la déambulation et le jeu pour les enfants : Charrons et Mazelle. La place des Charrons est pour cela mal adaptée, dans une configuration assez étroite, occupée par de nombreuses terrasses cafetiers et voitures en stationnement sauvage. La place Mazelle est ainsi le seul lieu de respiration pour les jeux d'enfants, attractif en été avec les fontaines d'eau, dont les jeunes arbres gagnent en ombrage, relativement sécurisé (à l'exception du bord de boulevard). Or, une transformation majeure de cette place avec une boucle de demi-tour de la ligne C fait craindre une amputation des rares espaces disponibles pour la détente et le jeu, au profit des voies et équipements de ligne. Par ailleurs, une densification du trafic véhicule bus en limite de place (en perpendicularité de la rue Vigne Saint Avold) induit une discontinuité avec le cœur de quartier et une plus forte insécurité pour les enfants et familles se rendant en autonomie sur cette place. La préservation de cet espace Mazelle, dans ses fonctions sociales et sécurité détente, vert et jeu est donc impératif. Naturellement, nous plaidons pour que le terminal définitif soit rapidement aménagé sur Ranconval.

2. Ranconval, zone à fort potentiel pour le quartier Outre-Seille. Le terminus sur cette zone représente un fort potentiel pour le quartier et sa périphérie. L'arrivée en ce lieu de la ligne C permettrait de dynamiser le quartier, et plus largement. Le potentiel de développement de cette zone est stratégique pour le quartier et pour la ville. Nous repérons a minima les possibilités de : créer un habitat et logements rénovés, en particulier pour des familles, positionner des activités professionnelles adaptées, créer un P+R qui contribuera à la sortie des voitures en stationnement inadapté dans le cœur Outre-Seille, développer un pôle touristique/loisir aux côtés de la Porte des Allemands, des Frigos et du poumon vert de la Seille, convertir la tour de séchage en point tourisme/sport. En résumé, Ranconval couplé au Mettis C offre un potentiel important de développement à coupler à une multimodalité. Pour que ce potentiel soit exploité, il reste important de penser à long terme l'implantation de ce terminus selon les futurs usages de la zone Ranconval : habitat, multimodalité, tourisme, loisirs. Les connexions et investissements multimodaux sont à penser de manière convergente : tracés vélo et pédestre le long de Seille en amont et en aval par exemple. Au regard des bénéfices de la liaison vers le sud-ouest messin, on peut regretter que la ligne C n'ait pas été l'occasion de désenclaver les directions Bellecroix et Saint-Julien-Les-Metz.

3. Développer les liaisons douces Mettis-Outre-Seille-cœur de ville. L'arrivée de la ligne C en son terminus sur Mazelle puis Ranconval questionne les comportements des usagers pour cheminer (principalement) vers le cœur de ville, le quartier Outre-Seille, Sainte-Croix et Coislin.

Les trajectoires sont naturellement conditionnées par l'attractivité et la sécurité des trajets piétons et vélos. Or à ce jour, les entrées pédestres et vélo au sein du quartier Outre-Seille ne sont pas attractives, voire dangereuses. La rue Vigne-Saint-Avoid étroite et réduite par un alignement continu de véhicules en stationnement ne permet pas de remontée piétonne sécurisée. La rue Mazelle n'est pas équipée sur sa longueur de trottoirs conformes, sa remontée jusqu'à la place des Paraiges souffre de discontinuités, en particulier pour les PMR et poussettes ; par ailleurs ce trajet est encombré par des stationnements sauvages multiples sur trottoirs et passages piétons. Enfin la rue des Allemands, dans l'hypothèse d'un terminus Ranconval, est une ZTL qui reste à priorité automobile ; sa qualification depuis juillet 2023 n'autorise pas les vélos à une remontée en contre-sens, elle n'autorise pas les piétons à marcher sur la voie centrale. La rue des Allemands sur sa partie haute souffre de trottoirs étroits et, comme pour Mazelle, d'encombrements par des véhicules en stationnement sauvage. En réponse, afin que le quartier Outre-Seille bénéficie pleinement de la ligne Mettis C, les investissements devraient concerner des transformations urbaines au sein du quartier, en particulier pour que ses usagers piétons, PMR, poussettes et vélos puissent bénéficier d'axes de circulation adaptés et sécurisés. A défaut, le quartier se verra contourné au profit d'un axe déjà problématique par sa densité de trafic et l'absence de voie vélo : Haute-Seille. En conclusion, la ligne Mettis C peut être un avantage pour les habitants du quartier Outre-Seille, sous réserve qu'elle s'accompagne : d'une préservation de la fonction sociale de la place Mazelle, d'un projet urbain complet, ambitieux et intégré de la zone Ranconval, enfin d'une transformation urbaine au sein du quartier dans une trajectoire écologique assumée. Les éléments proposés ici s'inspirent fortement des travaux menés par le collectif "Outre Seille Mobilités", composé de commerçants et d'habitants du quartier, dont les constats et propositions sont posés ici en pièce jointe.

Pièce(s) jointe(s) :



BOUGER DANS NOTRE QUARTIER, UNE PRÉOCCUPATION DE LONGUE DATE

- **Automne 2022**, l'association OUI, Vivre en Outre-Seille reprenait les travaux des Assises du quartier... de 2010. Quatre sujets sur le métier : l'habitat décent, le vivre ensemble, la vie économique et la mobilité
- **Février 2023**, le Président-Maire dit son intention de piétonniser la rue des Allemands, mais aussi la nécessité d'avoir une approche globale et concertée de la mobilité. C'est ce à quoi associations des commerçants et des habitants se sont attelés : analyse critique des mobilités actuelles, recueil des attentes, cheminements sur plan, nouvelles perspectives...
- **Fin mars 2023**, un plan de mobilité globale à l'échelle du quartier est proposé. Le voici !

ANALYSE URBAINE

Outre-Seille est un village urbain dont les premiers habitants datent du III^e siècle, et la structure urbaine actuelle du XII^e siècle. C'est dire le fort potentiel historique, la typicité du quartier, mais aussi ses problématiques liées à sa densité et à l'urbanisation plus large de la ville de Metz.

AUTOMOBILES ENTRE CEINTURE ET PETITES MAILLES.

Schématiquement, la mobilité dans le quartier est fortement impactée par 3 caractéristiques urbaines :

- **Ceinturé** par des voies automobiles et bus à forte densité de circulation, dernier maillon pour accéder au centre Saint-Jacques en cœur de ville. Cette ceinture a pour effet de « couper » le quartier du reste de la ville et des espaces verts et eau côté Seille. Bien encourage à y entrer pour déambuler ou commercer.
- **Encombré** par un flot incessant de véhicules à moteurs, poids lourds, camionnettes, mais surtout voitures. Nombre d'entre elles traversent le quartier pour accéder au parking Saint-Jacques (Grande Armée et Mazelle) ou pour en sortir (Paraiges, Allemands et Champé).
- **Impacté** par les 30 places de stationnement sur voirie, mais dont l'occupation est inadaptée aux besoins des commerces et des habitants : voitures ventouses, livraisons non respectées, densification de la circulation... In fine, des trottoirs encombrés et une impossibilité de s'y arrêter.

Pourtant, la structure du quartier et la nature de petites mailles (Champé, Mazelle, les Allemands) sont inadaptées à ce transit intense. Les effets sont un encombrement du cœur de quartier, un découragement à y déambuler et y marcher en sécurité, une dévalorisation du patrimoine...

ENTRE DÉSIRS DE MOBILITÉ, DE SÉCURITÉ ET DE QUALITÉ DE VIE

- Outre-Seille, un quartier à très forte densité de population, au sein duquel sont implantées des écoles (Saint-Eucaire et en cantine Saint-Maximin), des structures petite enfance (Turme) et périscolaire (Arc-en-ciel). On aspire ici à des voies de circulation apaisées, à la sécurité des enfants, mais aussi à la possibilité de les déposer en voiture.
- Outre-Seille, concentration de bâtiments remarquables (Saint-Eucaire, Burtaligne, Saint-Maximin, Porte des Allemands...) mais aussi de curiosités architecturales à chaque recorn de rue. La déambulation y est propice et nécessaire pour cela des voies apaisées et ouvrant à des points de vue qualitatifs.
- Outre-Seille, la commerce en difficulté où les échoppes closes se multiplient. Entre-deux peu fiable, on y entre à pied déçu de l'hygiène présente de la voirie... ou on y entre en voiture déçu de ne pouvoir s'y arrêter pour passer chez les commerçants. Une nouvelle régulation est attendue, à l'échelle de l'ensemble du quartier.

PIÉTONNISATION DE LA RUE DES ALLEMANDS ?

Proposition est faite par la ville en février 2023 de piétonniser la rue des Allemands sur toute sa longueur.

Mais cette seule option poserait plusieurs difficultés qu'il faut avoir à l'esprit :

- Une impossibilité pour les commerçants de bénéficier d'un accès clients en automobile à une distance raisonnable.
- Un report complet de circulation de la sortie de la trémie Paraiges vers la rue du Champé, puis vers l'école St-Eucaire, dont l'aguram a pointé le haut niveau de dangerosité.
- Le report de circulation sur le trajet Wad-Billy - Turmel - Glots - Epaisse muraille - Gieve, inadaptable, et qui coupé à un report rue du Champé mettrait en danger les écoles de Saint-Eucaire.
- Un nouvel éton problème qui découragerait au niveau de la place des Paraiges, toujours encombrée par les flux automobiles entrants et sortants du quartier.

Enfin, la seule piétonnisation de la rue des Allemands n'est pas de nature à révéler l'ensemble du potentiel du quartier, en particulier les petites rues les médiocres et à rue Mazelle, offrant pourtant une magnifique perspective sur la cathédrale de Saint-Etienne lorsqu'on y entre par la place Soccau.



Rue du Champé : les véhicules sortant de la trémie Saint-Jacques, les piétons et les poussettes s'engagent à une dangereuse cohabitation.



Place aux Lièvres : une forte densité de passage problématique associée à une impossibilité de stationnement ponctuel pour commercer ou livrer.



Rue Saint-Eucaire : encombrée de quelques places de stationnement non sécurisées, sa vocation se fait à l'arrêt la déambulation. Ici un véhicule endommagé du fait de l'étroitesse de la voie.



Le principe général du plan de circulation Outre-Seille est de qualifier chacune des voies en fonction des usages qui leur est le mieux adapté. Tenant compte ici des besoins d'accès aux commerces, de déplacement sécurisé vers les écoles, de possibilités de déambulation auprès des lieux historiques...

OUTRE-SEILLE MOBILITÉS PLURIELLES

LA CEINTURE ET LES PORTES OUTRE SEILLE

Les voies de circulation entourant le village urbain forment une ceinture complète. Elles sont principalement réservées à la circulation automobile et bus, moins adaptées aux deux roues. Afin de préserver la circulation périphérique au quartier tout en incitant à entrer dans le quartier, la ceinture est flanquée de « portes », des lieux de passage transformés permettant des mobilités douces prioritaires sur les véhicules.

La ceinture : Basse Seille, Victor Demange, Tanneurs, Haute Seille, André Maginot.
Les portes : Pont de la Grève, Paraiques, Grande Armée, Pont-à-Seille, Croteau, Porte des Allemands.

LES VOIES PARTAGÉES

Ce sont les axes structurants du quartier, caractérisés par les voies les plus larges et globalement rectilignes. Elles sont « partagées », c'est-à-dire qu'elles permettent à la fois la circulation, par ordre de priorité, à pied, à deux roues puis en automobile. Cette démarche doit s'accompagner de la transformation d'une majorité de places en voirie au profit d'un stationnement temporaire.

Les voies partagées : Mazelle (n°2 à 95), Grand Armée, La Haie, Allemands (n°23 à 77).

LES RUELLES, IMPASSES ET PASSAGES

Traces vivantes de la structure moyenâgeuse d'Outre-Seille, ponctuées de points remarquables d'architecture, le réseau des ruelles, impasses et passages à pied sont des voies prioritairement dédiées à la marche à pied et aux mobilités douces. Les véhicules y sont autorisés exclusivement pour les habitants et les ayants droits. La plupart de ces rues ont déjà été transformées et ont une forte typicité (Wad Billy et Gaudrée par exemple), d'autres méritent une transformation profonde (Saint-Eucaire et Champé en particulier).

Les ruelles, impasses et passages : Vigne Saint-Avold, Boudet, Courde, Saint-Etienne, Aux Ossons, Bouc, Wad Boucon, Grand Wad, Wad-Billy, Charmons, Turmel, Mazelle (n°2 à 12), Allemands (n°2 à 60), Favade, Imp. Allemands, Minimes, Couraux Puits, Petit Champé, Champé, Meisac, Pont de la Grève, Epaise, Maraille, Gisors, Mabilie, Saint-Eucaire.

LES DÉPÔSE-MINUTE

Ils ont pour fonction de passer de la ceinture au cœur de quartier en sécurité et facilité, sans être obligé d'y pénétrer en voiture. Places majoritairement libres, elles permettent un arrêt court pour effectuer dans le quartier une activité brève (déposer ses enfants au périscolaire Arc en Ciel, école Saint-Eucaire par exemple).

Les déposer-minute : contre allée du boulevard Maginot, bas de la rue Haute-Seille, rue des Tanneurs en vis-à-vis école St-Eucaire.

UN NOUVEAU RENDEZ-VOUS AVEC L'HISTOIRE !



■ On veut pouvoir continuer à recevoir nos clients en voiture, sinon c'est la mort de nos commerces. ■

■ Les « Wads », c'est typiquement des rues à fermer pour laisser jouer les enfants. ■

■ Les Tanneurs à double sens ? Aucun bus ne pourra passer quand le parking Saint-Jacques est saturé. ■

■ Finalement, pourquoi ne pas envisager la totalité du quartier piéton ? ■

■ Il faut mettre un arrêt à l'intersection pour sortir la voiture du quartier. ■

■ On veut des rues plus calmes pour tous, agréables, et où on se sent en sécurité. ■

■ La fermeture de la trémie des Paraiques est décisive pour supprimer les pollutions automobiles du quartier. ■

■ Il ne suffit pas de fermer les rues, il faut aussi réaliser des aménagements urbains qui changent naturellement nos habitudes. ■

Bienvenue Outre-Seille

Les voies partagées, entre apaisement de la circulation automobile et nouvelles mobilités, Mazelle (n°2 à 95), Allemands (n°23 à 77), Grande Armée, La Haie constituent ces voies de cœur de quartier permettant à la fois la circulation automobile des habitants, l'accès automobile aux livraisons et clients des commerces, mais aussi une circulation à pied et à vélo de manière apaisée. Comme on peut le révoir par cette perspective, la rue des Allemands pourrait par exemple être aménagée en ponctuant la voie de places de parking à deux roues, permettant aux habitants de déposer leurs affaires, aux clients de se commercer, aux livreurs de déposer sans encombrer les trottoirs.

Les voies partagées offrent aussi une alternance de « poches » incitant à la pause, l'échange, la découverte ou la déambulation : terrasses devant des galeries d'exposition, des commerces ou des cafés... Enfin, des incrustations de verdure, en façade ou en rue... et la restauration de la Bonne Fontaine au 72, rue des Allemands.

Les Paraiques, un rendez-vous retrouvé avec l'histoire, par la création d'une nouvelle place réservée à la déambulation, la rencontre et la mobilité douce. Cela est possible par la suppression de la trémie ou la déviation vers Haute Seille, la piétonisation des rues Mazelle (2 à 12), Allemands (2 à 34) et Champé.



- **Contribution : BECKER Georgette - Montigny-lès-Metz**

Madame, Monsieur, Domiciliée à Montigny-Lès-Metz depuis 92 ans, je ne suis pas en accord avec le projet proposé d'un cout faramineux pour le peu d'usagers sur une ligne déjà desservie. De plus, des arrêts vont être espacés voire supprimés, les riverains de l'axe Franiatte ainsi que les professionnels rencontreront des difficultés à accéder. D'autre part, comment traverser en sécurité cette future avenue très large dédiée aux vélos et au Mettis quand il y a des problèmes de mobilité? A-t-on pensé au 3eme et 4eme âge? Je pense qu'une voie à double sens pour les véhicules légers serait indispensable. Merci pour l'attention que vous porterez à ma contribution.

- **Contribution : VITOUX Frédéric - Metz**

Objet : *Contribution Les Écologistes - EELV Pays messin à l'enquête publique sur la ligne Mettis C*

Nous défendons fortement le développement du réseau de transport en commun et la réalisation d'une troisième ligne Mettis qui dessert le sud-est de la métropole. Nous notons néanmoins le développement d'une nouvelle ligne a minima qui ne correspond pas du tout aux enjeux de notre siècle. - Le tracé initial a été réduit de moitié. Les premières victimes de cette décision seront les habitants de Bellecroix qui sera le dernier quartier populaire de la ville de Metz qui ne sera pas desservi par le Mettis. La bétonisation et l'urbanisation de l'allée Saint-Urbice n'étaient pourtant pas la seule solution pour permettre le passage d'un Mettis dans le quartier. Les autres solutions n'ont pas été étudiées. - Près de la moitié de la ligne sera noyée dans la circulation et non en site propre comme privilégié sur les deux premières lignes Mettis. Cette troisième ligne ne sera donc pour finir qu'une légère amélioration de la L2. Et la fréquence de la ligne, à 10 minutes, n'est même pas revalorisée. (Excepté si on compare aux horaires actuels dégradés du fait du manque de conducteurs de bus TAMM...). Le réseau ne gagne donc aucunement en attractivité. De ce fait, le subventionnement de cette ligne C par l'État est nettement inférieur aux projets des autres grandes agglomérations du Grand-Est (3 millions pour le projet messin, contre 15 à Reims, 30 à Nancy et 40 à Strasbourg).

Concernant la motorisation, la priorité? de nos transports en commun doit être le report modal et non le passage à l'hydrogène. Ce choix technologique fait porter un risque financier important à notre réseau. De plus, des technologies propres, plus développées et testées dans d'autres agglomérations, ont aujourd'hui un coût de fonctionnement inférieur (trolleybus, bus électrique par biberonnée aux arrêts...) - Concernant la desserte de l'hôpital Schuman par la ligne A, elle ne peut aucunement se faire au détriment de l'autre terminus de la ligne (la desserte vers Cora et Metzanne).

A l'heure actuelle, il est prévu une division par deux de la fréquence de dessert de ces arrêts soit une nette dégradation. En conclusion, en dépit de la bonne santé financière de notre métropole, en dépit de notre retard considérable dans les transports, la majorité en place considère que le réseau de transport doit rester à « l'équilibre budgétaire ». Un équilibre budgétaire, sans abondement du budget principal, qui condamne donc le réseau à rester atrophié au vu des besoins considérables de la métropole. Nous considérons au contraire que les moyens du budget principal doivent abonder le budget transport afin de financer plus de véhicules, plus de lignes et une meilleure fréquence pour un réseau plus attractif. Pendant ce temps-là des moyens sont prélevés sur nos bus du quotidien pour financer une navette fluviale estivale à vocation touristique.

Pièce(s) jointe(s) :



GRUPE LOCAL PAYS MESSIN

Enquête publique Ligne Mettis C : Contribution des écologistes du Pays Messin

Nous défendons fortement le développement du réseau de transport en commun et la réalisation d'une troisième ligne Mettis qui dessert le sud-est de la métropole. Nous notons néanmoins le développement d'une nouvelle ligne à minima qui ne correspond pas du tout aux enjeux de notre siècle.

- Le tracé initial a été réduit de moitié. Les premières victimes de cette décision seront les habitants de Bellecroix qui sera le dernier quartier populaire de la ville de Metz qui ne sera pas desservi par le Mettis. La bétonisation et l'urbanisation de l'allée Saint-Urbice n'étaient pourtant pas la seule solution pour permettre le passage d'un Mettis dans le quartier. Les autres solutions n'ont pas été étudiées.

- Près de la moitié de la ligne sera noyée dans la circulation et non en site propre comme privilégié sur les deux premières lignes Mettis. Cette troisième ligne ne sera donc au final qu'une légère amélioration de la L2 . Et la fréquence de la ligne, à 10 minutes, n'est même pas revalorisée. (Excepté si on compare aux horaires actuels dégradés du fait du manque de conducteurs de bus TAMM...). Le réseau ne gagne donc aucunement en attractivité. De ce fait, le subventionnement de cette ligne C par l'État est nettement inférieur aux projets des autres grandes agglomérations du Grand-Est (3 millions pour le projet messin, contre 15 à Reims, 30 à Nancy et 40 à Strasbourg). -

- Concernant la motorisation, la priorité de nos transports en commun doit être le report modal et non le passage à l'hydrogène. Ce choix technologique fait porter un risque financier important à notre réseau. De plus, des technologies propres, plus développées et testées dans d'autres agglomérations, ont aujourd'hui un coût de fonctionnement inférieur (trolley-bus, bus électrique par biberonnée aux arrêts...)

- Concernant la desserte de l'hôpital Schuman par la ligne A, elle ne peut aucunement se faire au détriment de l'autre terminus de la ligne (la desserte vers Cora et Metzanne . A l'heure actuelle, il est prévu une division par deux de la fréquence de dessert de ces arrêts soit une nette dégradation.

En conclusion, en dépit de la bonne santé financière de notre métropole, en dépit de notre retard considérable dans les transports, la majorité en place considère que le réseau de transport doit rester à « l'équilibre budgétaire ». Un équilibre budgétaire, sans abondement du budget principal, qui condamne donc le réseau à rester atrophié au vu des besoins considérables de la métropole. Nous considérons au contraire que les moyens du budget principal doivent abonder le budget transport afin de financer plus de véhicules, plus de lignes et une meilleure fréquence pour un réseau plus attractif.

Pendant ce temps-là des moyens sont prélevés sur nos bus du quotidien pour financer une navette fluviale estivale à vocation touristique.

- **Contribution : NOWICKI Christian - Marly**

Objet : Passage du METTIS dans MARLY

Bonjour, La nécessité d'améliorer les transports en commun, en termes de service, d'économie d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, est indéniable. Le projet de la ligne C du METTIS offre des réponses à ces enjeux, mais soulève également d'autres préoccupations. Le tracé envisagé à MARLY suscite de nombreuses interrogations. Le tracé présenté passe par le cœur de la ville, en empruntant les rues de Metz, des Écoles, de la Croix Saint Joseph et l'avenue du Long Prey. Cependant, ce tracé présente des inconvénients, notamment en raison de sa proximité avec les habitations, ce qui pourrait causer des nuisances pour les riverains. De plus, cela pourrait entraîner des problèmes de circulation pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Le passage du METTIS nécessiterait de traverser 7 ralentisseurs, 24 passages pour piétons, 2 sorties d'écoles, et la mise en place de feux de circulation. Le centre de Marly est fréquenté quotidiennement par des écoliers, des collégiens et des parents accompagnant leurs enfants à l'école. Il est primordial de prévoir des infrastructures de déplacement doux, notamment une piste cyclable, pour assurer la sécurité et le confort de tous. Une autre option consisterait à emprunter le CD 113 A pour atteindre le terminus face au stade DELAITRE. Cette solution présente l'avantage d'éviter les inconvénients d'un passage par le centre-ville et d'être plus rapide, ce qui est l'un des objectifs du METTIS. Cependant, ces deux itinéraires restent éloignés de la plupart des usagers marliens, et il sera essentiel de mettre en place des navettes électriques pour que les usagers les plus éloignés des arrêts puissent bénéficier de ce nouveau service de transport. Une autre solution serait de se rapprocher du parcours de la ligne actuelle L2, mais avec des bus de taille réduite par rapport à ceux prévus, en augmentant les fréquences aux heures de pointe le matin et le soir (transport des collégiens et lycéens) et en conservant les arrêts actuels. Cette solution offre un avantage en termes de service au détriment de la rapidité. Un sondage auprès des usagers me semble primordial pour connaître leurs préférences. Un test du tracé sur plusieurs semaines en situation réelle permettrait de tirer des conclusions fiables pour définir l'itinéraire, tant à Marly que dans la traversée de Montigny-lès-Metz. Ce projet nécessite de gros investissements, il est essentiel de trouver la solution optimale qui offre le meilleur service au coût le plus bas. Bien cordialement.
Christian NOWICKI

- **Contribution : Bénédicte - Marly**

Objet : PASSAGE DU METTIS « C » A MARLY

En m'installant à Marly en 1998, j'ai choisi le calme, la tranquillité, tout en bénéficiant de nombreuses commodités. Une petite ville à taille humaine, charmante et paisible avec la ligne 2 du met pour un accès direct au centre-ville et aux différents lycées pour mes 3 enfants. Alors pourquoi nous infliger tous ces travaux qui vont perturber cette sérénité et qui n'apporteront rien de plus. Un bus toutes les 10 minutes actuellement c'est bien suffisant (et je sais de quoi je parle avec 3 enfants qui l'ont utilisé et l'utilisent encore !!). Nous souhaitons continuer à circuler librement dans Marly et surtout au cœur du village et ce ne sera pas le cas si le Mettis arrive. La seule option acceptable, si tant est qu'il y en a une, est un passage par la départementale avec un arrêt au Nec. Cela générera déjà bien assez de nuisances : travaux, installation de feux tricolores..... Mais quel enfer de penser à tout cela Quand on voit ce que cela a engendré à Metz, avenue de Strasbourg, quartier Belle ile....

- **Contribution : Francis – Marly**

Objet : Opposition au projet METTIS C

Mesdames & Messieurs les commissaires enquêteurs, Comme pour donner suite à la réunion que vous avez organisée, au sujet du METTIS Ligne C, à la mairie de Marly le 13 décembre dernier et à laquelle nous avons assisté, vous nous avez conseillé de consigner nos commentaires et questionnements par écrit. Ils figurent ci-après : Cette nouvelle ligne Mettis est inefficace, onéreuse et surtout inutile car à l'heure actuelle fonctionne une ligne de bus (la ligne 2) qui satisfait tout le monde. L'affluence et le gain de temps apportés par la nouvelle ligne sera insignifiant puisque, à partir du lycée Louis Vincent, cette ligne prendra le couloir Mettis déjà en place. Inefficace car tous les commerçants qui sont du mauvais côté du parcours (celui qui interdit tout stationnement de proximité) seront pénalisés et, pour la plupart d'entre eux, obligés de cesser leur activité; la ville de Metz en a déjà eu l'expérience avec ce qui s'est passé avenue de Plantières à Metz. Inefficace & inutile aussi en raison de l'absence de vision sur ce qui va se passer au niveau de la circulation : croire ou vouloir faire croire que les gens prendront le bus est au mieux naïf et, au pire scandaleusement hypocrite. Or, en plus de la circulation actuelle qui sature déjà les parcours concernés (rues Franiatte, du XXème Corps, St Ladre, et de Pont à Mousson) aux heures de pointe, la plupart de ces axes vont être mis en sens unique, et ceci va s'ajouter à la circulation supplémentaire les 800 logements du quartier Lizé, les 103 logements de l'ancien site Karm, les 30 logements PMR de la rue St Ladre, sans compter les projets qui sont encore à l'étude dans le même secteur....etc.....Dans l'hypothèse où la moitié de ces nouvelles résidences s'intégreront au flot de circulation, ce sont près de 600 véhicules supplémentaires qui vont engorger la circulation, et, par la même, augmenter l'insécurité, car sur ces différents parcours se trouvent plusieurs établissements scolaires importants (lycée Jean XXIII par exemple). Onéreuse car le coût global est démesuré et cette facture sera, bien entendu, imposée et réglée par le contribuable...Pour conclure, ce projet n'a pas été suffisamment réfléchi sur les conséquences qu'il génère et manque complètement de la vision à long terme que l'on est en droit d'attendre des gestionnaires concernés ! Aussi et pour toutes ces raisons, je m'oppose à ce projet et son annulation serait une décision de bon sens. Je vous remercie par avance de bien vouloir prendre en compte ma contribution.

2. THEMATIQUE DESSERTE DU BUS

- **Contribution de Gilles de Marly :**

Le nouveau tracé entraîne la suppression des arrêts "Largantier" et "St-Brice". Quelle solution est apportée pour la desserte des quartiers desservis par ces arrêts (Domaine de Largantier, Hameaux du Bois, Hameaux de la Roseraie) ? Les arrêts, actuellement non utilisés, présents "Rue du Chemin de Fer" vont-ils être mis en service à l'occasion de la mise en place du Mettis C ? Avec quelle ligne seront-ils utilisés ? Une dérivation de la P101 ?

- **Contribution de Mme SCANDOLA Christine :**

Bonjour, très belle initiative, dommage cependant que les arrêts saint Brice et Largantier soient supprimés. Mon fils est en situation de handicap et utilise le bus L2, en le prenant à l'arrêt Lagartier. Il ne pourra plus se déplacer en autonomie, l'arrêt Paul Joly étant trop loin de notre domicile. Bien cordialement.

- **Contribution de Martine de Marly:**

Il existe déjà une ligne de bus sur ce trajet. Il aurait été plus judicieux de relier Metz à Marly en passant par Magny. En effet aucune liaison entre Magny et Marly !!!!!

- **Contribution de Chris de Marly :**

Totalement inutile à Marly, le Mettis va engendrer beaucoup trop d'aménagements, de coûts. Nous avons suffisamment de bus L2 en semaine et le WE qui dessert parfaitement la commune, le projet du Mettis est incompréhensible : le coût est phénoménal pour un service moindre puisqu'il ne va pas desservir toute la commune, sans compter les problèmes pour le faire passer notamment dans le centre si l'option retenue est qu'il ne passe plus dans Marly cela veut dire que bcp de personnes ne prendront plus les transports en commun, moins de services pour plus de coûts, nous nous opposons à ce projet.

- **Contribution : Bernadette - Marly**

Il est important que le Mettis circule jusqu'à Marly et ne s'arrête pas à Costes et Bellonte.

Cet arrêt est effectivement un lieu d'échange multimodale mais les correspondances ne sont pas forcément assurées comme peut l'indiquer l'application. En effet, par exemple, la ligne 2 arrive 30s après l'horaire indiqué, la c13 part avant que la correspondance ne puisse se faire.

Le Mettis circulant jusqu'à Marly facilitera l'utilisation et permettra le renouveau du nec. Les tableaux numériques d'affichage avec indication réelle de temps d'attente seraient un plus pour le Met. Quant à la suppression d'une voie de véhicule rue Franiatte me semble bien complexe à appliquer. Même si le Mettis facilitera le trajet jusqu'au centre de Metz c'est quand même un axe très fréquenté et l'accès à certains lieux risque d'être véritablement complexe.

- **Contribution : Bertrand - Metz**

Objet : Retour sur 10 ans de pratique quotidienne du réseau le Met

Je pense que quelle que sera la solution retenue, ce qu'il faut c'est donner aux usagers un niveau de service qu'ils n'ont pas actuellement à Metz.

Il faudrait surtout augmenter la fréquence de passage de toutes les lignes existantes, ce qui permettrait:

- de pouvoir prendre un transport quand on en a besoin sans avoir à se demander si le bus n'est pas là parce qu'il est en retard (aux heures de pointe) ou parce qu'il est passé bien avant son horaire (aux heures creuses);

- ne pas être comprimé contre ses voisins parce que le bus est sous-dimensionné (une haute fréquence répartirait la masse du public)

La cerise sur le gâteau serait de faire en sorte que les arrêts affichent l'heure réelle de passage des bus, comme le faisaient les arrêts de Mettis jusqu'à il y a quelques semaines (depuis on est passé en mode ?? en permanence, allez savoir pourquoi). Si on savait à quelle heure passe le suivant, on pourrait parfois se rabattre sur le suivant et laisser les gens qui sont en retard s'entasser dans le bus déjà plein. Actuellement, on n'a aucun moyen de savoir si le suivant est dans 1 minute ou dans 15.

Avec ces améliorations, peu importe si le trajet complet prend 10 minutes de moins en tout. Si je veux arriver plus tôt, il me suffit de partir plus tôt.

A l'heure actuelle, étant donné que je prends 2 lignes pour mon trajet et qu'il n'y a aucun concept de correspondance, si je pars 25 minutes plus tôt de chez moi, je n'ai aucune garantie d'arriver plus tôt à mon terminus. Parfois oui, parfois non, c'est une pure question de chance.

Bref, pour arriver à ça, un point clé est de réussir à mettre un chauffeur dans chaque bus et comme vous n'arrivez déjà pas actuellement à en avoir assez pour le réseau actuel, il faudrait sérieusement réfléchir à comment faire pour en avoir dans la nouvelle configuration.

Ah un autre point: la bonne surprise des travaux de cet été-automne sur l'axe 20ème corps/Franiatte, c'est qu'en effet les automobilistes se sont très vite redirigés vers d'autres itinéraires, comme vous l'aviez prédit. En revanche il faut voir aussi que les usagers qui n'avaient plus leurs bus habituels sur cet axe ont aussi trouvé des moyens de substitution et ne sont pas tous revenus sur le bus maintenant qu'une partie des lignes a repris son ancien itinéraire.

Après 3 ans de travaux de Mettis sur cet axe, il y a fort à parier que les anciens usagers de cet axe auront trouvé d'autres moyens d'effectuer leurs trajets et qu'une bonne partie ne reviendra pas. Donc la hausse de fréquentation prévue me semble assez hypothétique. Et le principe de l'augmentation de l'aire de rayonnement des arrêts me semble assez fantaisiste aussi, vu que les arrêts seront aussi plus espacés donc moins nombreux en tout.

Bref en résumé, je suis 100% pour une amélioration du niveau de service sur le réseau (au lieu de rêver au plus grand marché de Noël, on pourrait essayer de se rapprocher du niveau de Strasbourg en termes de réseau de transport en commun, par exemple) mais une nouvelle ligne de Mettis ne me semble pas indispensable pour ça: il suffirait d'augmenter la fréquence des bus sur les lignes existantes (et apprendre aux usagers à rejoindre le fond du bus pour permettre aux autres de monter).

- **Contribution : Justin – Metz**

Objet : *Desserte de la rue de Sarre*

Est-il possible d'envisager de faire passer le Mettis C par le rue de Sarre avant de rejoindre l'hôpital Schuman? Un ou deux arrêts dans cette rue seraient les bienvenus étant donné que beaucoup de gens se rendent sur ce site pour des consultations auprès de professionnels de santé notamment.

- **Contribution : Pierre – Metz**

Objet : *Un projet inachevé.*

Sans contester le bien-fondé du projet présenté, on ne peut que regretter l'absence d'une branche desservant le quartier de Bellecroix et au-delà.

A tout le moins aurait-on dû la mettre en pointillé. Les avantages d'un prolongement vers Bellecroix : un plus pour la Politique de la Ville, une meilleure insertion de Bellecroix dans la ville, une diamétralisation de la ligne comme cela est la norme pour les TCSP... Les objections de destruction d'espaces verts ne tiennent pas : partout où des TCSP sont implantés, la trame verte est améliorée.

Le choix de l'hydrogène est sans doute celui de l'avenir mais aujourd'hui l'équation économique de cette propulsion ne semble pas très approfondie. Il serait prudent de prévoir un plan B dans le cas où cette solution serait prohibitive ou même irréaliste.

- **Contribution : ERNESTI Roberto - Saint-Julien-lès-Metz**

Objet : *Ligne METTIS C*

Je m'étonne que cette nouvelle ligne commence (ou s'arrête) place Mazelle : pourquoi ne pas la prolonger vers la zone de loisirs de Saint-Julien-lès-Metz ?

D'une part, cela permettrait de réduire le flot de véhicules vers cette zone ; d'autre part, cela permettrait le raccordement du réseau de pistes cyclables messin aux voies vertes situées entre Chieulles et Antilly.

- **Contribution : JACQUES-MALTAVERNE Elisabeth - Montigny-lès-Metz**

Objet : *rapidité et desserte rue de pont à mousson*

Heureuse que le Mettis C voit le jour, le choix de la rue du 20e corps est certainement justifié par le nombre de personnes concernées qui doit être certainement supérieur au choix d'un passage rue de pont à mousson. Je suppose aussi que le site propre ne sera pas préjudiciable à la sortie de la ville.

La rue de pont à mousson est, depuis 2013 et la refonte du réseau, desservie par des bus simples - L1 - et plus des bus articulés. Les usagers, que je suis, sont entassés plus encore depuis la baisse récente de fréquence de la ligne.

Est ce qu'il est prévu d'améliorer la desserte de cette rue de pont à mousson? : le Mettis C pourrait-il passer par le centre-ville de Montigny, rejoindre un temps la rue de pont à mousson, puis reprendre la rue Franiatte?

Ceci permettrait aux personnes habitant au centre de Montigny de bénéficier d'une meilleure desserte. Par exemple : passer par rue Mr Heintz, rue de l'hôtel de ville à Montigny, prendre la rue de pont à mousson et la quitter ensuite par une rue suffisamment large.... Ou, Montigny centre (arrêts Europa Courcelles, Nation, Litaldus) sera-t-il l'objet d'une étude de desserte?

Vous remerciant pour votre lecture, je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ma demande

- **Contribution : François - Montigny-lès-Metz**

Objet : ARRET ST EXUPERY

Je voulais insister sur la nécessité de cet arrêt car actuellement la Ligne 2 s'arrête à Kennedy puis à Costes et Bellonte ce qui fait une distance beaucoup trop importante entre les 2 et donc pénalise fortement les habitants de notre quartier.

- **Contribution : PATRICK - Marly**

Objet : AVIS FAVORABLE AVEC PASSAGE VERS LE CENTRE DE MARLY ET ARRET PAUL JOLY SINON AUCUN INTERET

Les personnes voulant supprimer l'arrêt Paul Joly pour faire prendre une navette puis le Mettis C sont certainement des personnes qui ne prennent pas le bus chaque jour pour aller travailler. Si c'est pour perdre encore 5 minutes sur le transport autant prendre la voiture chaque jour pour aller travailler mais ce n'est pas très écolo.

- **Contribution : Isabelle - Marly**

Objet : suppression de l'arrêt Largantier

Bonjour; je comprends bien l'intérêt de cette nouvelle ligne, mais alors il me faudra 1km (à pied!) pour me rendre à l'arrêt de bus le plus proche de chez moi; j'aurais alors 70 ans et je ne pense pas que je pourrais améliorer mon périmètre de marche. Quelle solution proposez-vous, hormis la voiture? ou le vélo? que j'utilise lorsque c'est possible, mais pas par mauvais temps (peur de tomber, à mon âge davantage de risques de fractures) et pas sur tout trajet (manque de pistes cyclables par endroits) Et puis les places pour garer les vélos seront-elles assez nombreuses? j'ai des doutes !

- **Contribution : Daniele HAENNEL**

Objet : Enquête Mettis Marly

Quelle absurdité et dépense d'argent inutile ! L'orqu e l'on veut faire une ligne DE BUS HAUT NIVEAU DE SERVICES sur MARLY il faut peut-être d'abord faire en sorte que tous les quartiers de Marly soient desservis. Actuellement quid des quartiers du Chateau d'eau, des bleuets, de la roseraie etc.... Qui ne sont déjà plus desservis. (J'habite rue des glycines et ne sont donc pas concernée mais cela m'afflige de voir ce désintérêt). Il est facile de justifier cette nouvelle création de BHNS par le nombre d'habitants qui « pourrait » être desservi puisque le Mettis est sensé traverser les deux plus grosses agglomérations de Metz Métropole. Mais avez - vous enquêté pour connaître déjà le nombre de personnes empruntant le bus de la ligne à Marly hors les heures de pointe? Car lorsque l'on croise le bus il circule pour ainsi dire à vide hors heures d'affluence. Ce n'est pas parce que le Mettis circulera qu'il y aura plus d'usagers. Quant à la circulation du BHNS il faudra m'expliquer comment un bus de 24 mètres pourra passer dans la rue de la mairie avec l'étranglement au bout de cette rue. Si le but était un HAUT NIVEAU DE SERVICES pourquoi nos élus n'ont pas plutôt penser à rentabiliser le mini bus qui circule aussi à vide. La population de Marly étant une population assez âgée celui-ci pourrait avoir un itinéraire plus étendu et pourrait desservir les commerces, les médecins, les pharmacies, le petit centre commercial etc... et ce peut-être gratuitement ? Cette ligne Mettis à Marly est une absurdité d'autant plus que le service actuel est plus que suffisant au vu de sa fréquentation.

Quant au gain de temps, avec le nombre de stations prévu, la route non dédiée à suivre, les dos d'ânes, la circulation et la vitesse actuelle déjà impressionnante des bus je ne vois pas comment grappiller des minutes. HAENNEL Danielle 43 rue des glycines 57155 MARLY

- **Contribution : FRAISSE André - Marly**

Objet : NON au Mettis

MM les commissaires enquêteurs, Merci de transmettre mes remarques sur le projet METTIS C aux décideurs qui l'ont voulu.

SUR LE FOND :

La desserte actuelle sur la ligne 2 semble suffisante ; en dehors des heures de pointe, les bus actuels sont peu chargés. En augmentant la cadence, on fera circuler en milieu de journée des METTIS quasi vides. Où est le bénéfice ?

Le projet ne dessert aucun nouveau quartier, alors que de nouveaux quartiers importants sont en cours de réalisation à Marly : à la Roseraie, ou à proximité du giratoire menant vers Augny. Si Mettis ne fait que desservir les mêmes quartiers que la ligne 2 actuelle, il ne faut pas s'attendre à une augmentation de clientèle. Pire, des quartiers comme Largentier, desservi par la ligne 2, disparaît du projet Mettis ! Pas de liaison vers Magny alors que la voirie sur l'avenue Malraux est bien plus large que rues Franiatte et XXème Corps.

Les travaux sont commencés alors que :

L'itinéraire définitif dans Marly ne serait pas encore arrêté, selon le dernier Écho de Marly

Les modifications de circulation rue Franiatte imposeraient un nouveau plan de circulation sur des axes parallèles, qui resterait à définir, selon la présentation de ce dossier.

Mais qui donc a lancé l'idée de construire ce Mettis C ? Y a-t-il eu un minimum de « Brain Storming » pour élaborer ce projet ? L'absence de réponses à ces questions pourraient laisser penser qu'on se trouve face au caprice de quelques élus aventureux plutôt qu'à un projet sagement réfléchi ; ne dit-on pas que Gouverner, c'est Prévoir ?

SUR LA FORME :

Le passage dans Marly Village est une monumentale aberration ! On ne peut interdire aux habitants d'accéder avec leur voiture à leur garage, ni aux commerçants de recevoir des livraisons. Le blocage du Mettis par une camionnette de livraison ou un VSL venant chercher ou ramenant un malade sera inévitable.

Au débouché de la Grand Rue sur la rue des Écoles, l'étroitesse du passage oblige souvent les bus actuels à s'arrêter pour laisser passer les véhicules venant en face. Qu'en sera-t-il avec Mettis ?

Alors que les bus actuels tournent rue de la Gare pour desservir le quartier Largentier, et en même temps éviter le passage étroit et sinueux devant l'église, on voudrait faire passer Mettis par ce passage délicat et peu aménageable.

Dans le même secteur les entrées et sorties des élèves de l'école Henrion ne manqueront pas de perturber la circulation du Mettis.

Et malgré tous ces aléas prévisibles et inévitables, on voudrait nous faire croire que Mettis sera plus rapide que les bus actuels. Soyons sérieux !

Ce projet Mettis présente trop d'incertitudes, il doit être immédiatement abandonné avant qu'il ne soit trop tard.

Messieurs les décideurs, vous avez bien mal engagé ce projet, au coût pharaonique de 85 millions HT pour un gain illusoire inférieur à 5 minutes sur le temps de trajet Metz/ Marly, reconnaissez l'erreur en arrêtant les frais, vous gagnerez l'estime de vos électeurs contribuables, plutôt que de passer à la postérité pour de bien médiocres amateurs, dilapidateurs des deniers publics et responsables de l'envolée des impôts locaux.

- **Contribution : Catherine - Marly**

Objet : *Utilité de cette nouvelle ligne*

Bonjour, Usagère de la ligne 2, je ne comprends toujours pas l'utilité de mettre en place cette nouvelle ligne. Elle va pénaliser de nombreux passagers qui devront aller plus loin prendre leur bus (je pense aux personnes d'un certain âge entre autres) car certains quartiers ne sont plus sur le tracé. Je ne pense pas que gagner 10 minutes sur le trajet aura de gros impacts pour le passager car cela induit principalement une réduction du nombre d'arrêts. Cordialement

- **Contribution : Daniele HAENNEL (43 rue des glycines, 57155 MARLY)**

Par courriel :

Le 5 janv. 2024 à 11:28, Danièle Haenel a écrit : Quelle absurdité et dépense d'argent inutile ! Lorsque l'on veut faire une ligne DE BUS HAUT NIVEAU DE SERVICES sur MARLY il faut peut-être d'abord faire en sorte que tous les quartiers de Marly soient desservis. Actuellement quid des quartiers du Château d'eau, des bleuets, de la roseraie etc. qui ne sont déjà plus desservis. (J'habite rue des glycines et ne sont donc pas concernée mais cela m'afflige de voir ce désintérêt). Il est facile de justifier cette nouvelle création de BHNS par le nombre d'habitants qui << pourrait >> être desservi puisque le Mettis est sensé traverser les deux plus grosses agglomérations de Metz Métropole. Mais avez-vous enquêté pour connaître déjà le nombre de personnes empruntant le bus de la ligne à Marly hors les heures de pointe? Car lorsque l'on croise le bus il circule pour ainsi dire à vide hors heures d'affluence. Ce n'est pas parce que le Mettis circulera qu'il y aura plus d'usagers. > Quant à la circulation du BHNS il faudra m'expliquer comment un bus de 24 mètres pourra passer dans la rue de la mairie avec l'étranglement au bout de cette rue. > Si le but était un HAUT NIVEAU DE SERVICES pourquoi nos élus n'ont pas plutôt penser à rentabiliser le mini bus qui circule aussi à vide. La population de Marly étant une population assez âgée celui-ci pourrait avoir un itinéraire plus étendu et pourrait desservir les commerces, les médecins, les pharmacies, le petit centre commercial etc. et ce peut-être gratuitement ? Cette ligne Mettis à Marly est une absurdité d'autant plus que le service actuel est plus que suffisant au vu de sa fréquentation. Quant au gain de temps, avec le nombre de stations prévu, la route non dédiée à suivre, les dos d'ânes, la circulation et la vitesse actuelle déjà impressionnante des bus je ne vois pas comment grappiller des minutes.

- **Contribution : Roland - Montigny-lès-Metz**

Objet : *Ligne Mettis C secteur Montigny*

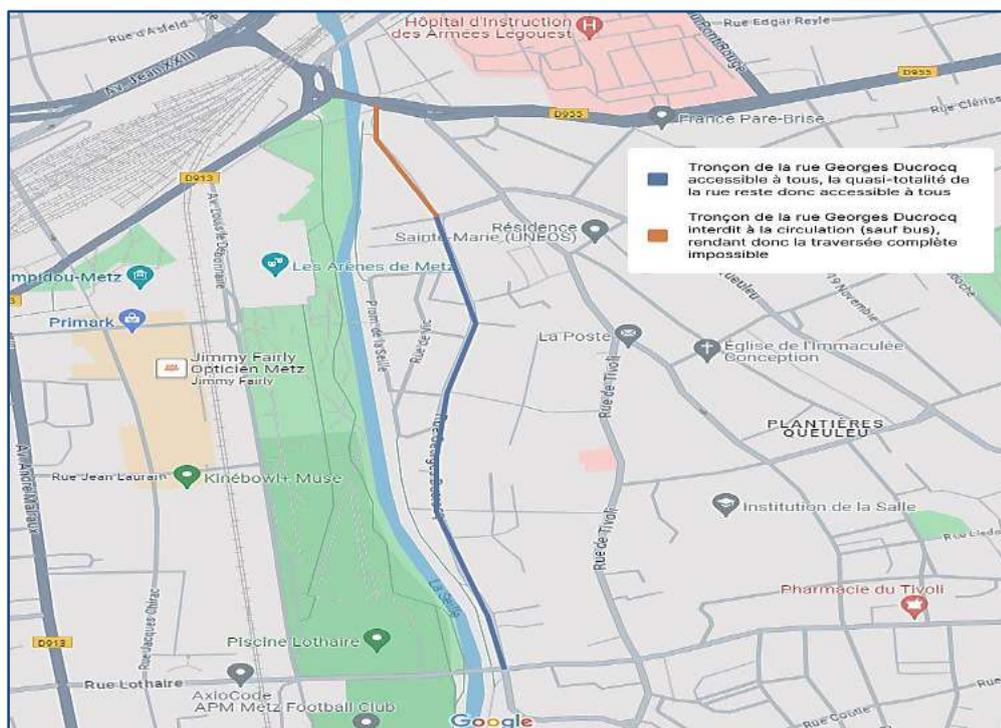
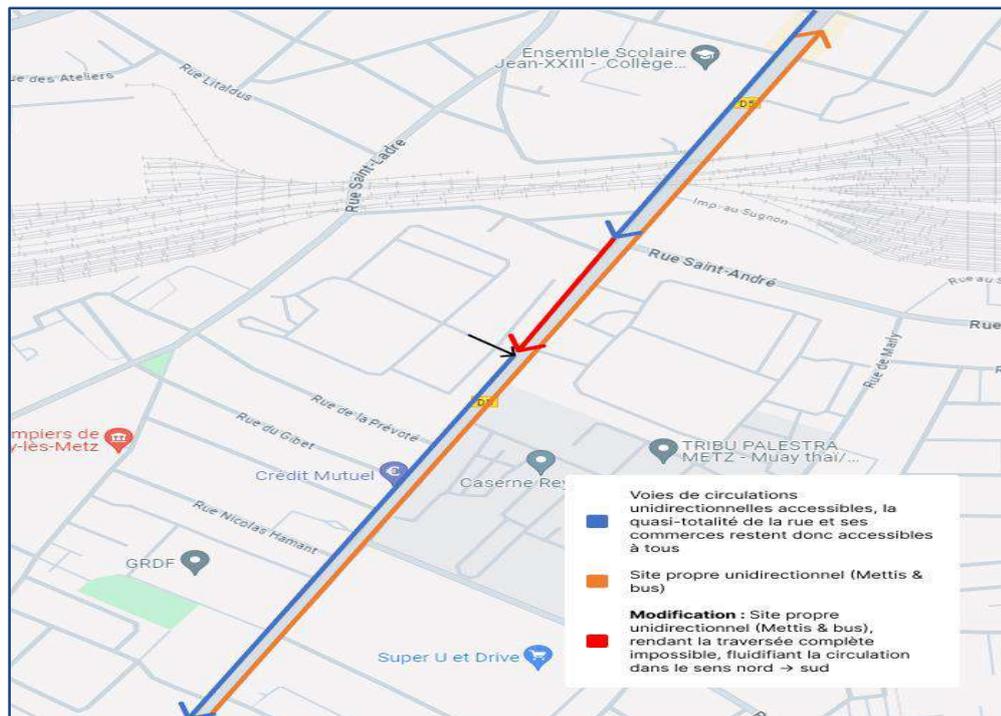
Bonjour, J'ai déjà déposé une contribution, mais je m'aperçois que j'ai commis une erreur sur l'emplacement de la plateforme d'échanges multimodale que j'ai située rue Maryse Bastié alors qu'elle se trouve dans le prolongement de la RD 5. Mes remarques concernant cette zone restent valables, à savoir, utilisation d'un espace prévu pour la création d'une nouvelle voie inscrite de longue date sur le schéma directeur et qui pourrait soulager la circulation entrant vers Montigny. Autre remarque la rue des Volontaires est actuellement en sens interdit à son débouché sur la rue Franiatte. Le projet Mettis C semble mettre la rue à double sens ce qui ne se justifie pas compte tenu du sens de circulation imposé vers Marly .Le maintien du sens interdit serait bienvenu ,les deux rue adjacentes étant déjà à double sens de circulation (rue de Nomeny et rue St Exupéry)_La ligne 17 qui coupe le tracé Mettis au niveau de la rue Blériot pour aller vers la rue St Exupéry sera un problème ._Il faut trouver plus de places de stationnement ,au niveau de la rue Justin Bauqué ,en empiétant sur le périmètre du secteur LIZE et ne pas se contenter des quelques places prévues au projet ,largement insuffisantes. De même dans le secteur de l'église Jeanne d'Arc, il faut chercher des places de stationnement dans la caserne Reymond, domaine militaire à l'abandon et en friches.

- **Contribution : Cyprien - Metz**

Objet : Incitation aux itinéraires alternatifs

Rendre une courte portion de la rue interdite à la circulation aux véhicules dans les deux sens permettrait : - Pour les véhicules souhaitant uniquement traverser les quartiers : incitation à l'emploi d'autres itinéraires. - Pour les riverains et les véhicules souhaitant se rendre dans les commerces de la rue : situation similaire à la variante 2a ou 2b. - Pour tous les usagers restants (Mettis, bus, riverains et les véhicules souhaitant se rendre dans les commerces de la rue) : situation plus fluide. Solution déjà utilisée dans la métropole : un court tronçon à l'extrémité nord de la rue Georges Ducrocq (Queuleu) n'est accessible que par les bus (voir pièce jointe). Proposition découlant de cette analyse : Utilisation de la variante 2b avec interdiction de circulation (hors Mettis et bus) entre la rue Saint-André et l'axe central du quartier Lizé.

Pièce(s) jointe(s) :



3. THEMATIQUE PISTE CYCLABLE

- **Contribution de M. ROCANIERE Christophe:**

Il est important de penser parfaitement l'intégration des usagers les plus fragiles (piétons, cyclistes, etc.). Les aménagements cyclables doivent avoir la priorité au niveau des croisements. De même, il est très important de penser les flux cycles et piétons devant les établissements scolaires, notamment Louis Vincent et Jean XXIII. La rue Mgr Heintz doit disposer d'une voie cyclable pour permettre le flux d'élèves et personnels venant à Jean XXIII. Un système de dépose minute pour voiture peut être imaginé, mais il ne doit pas devenir une zone de stationnement ventouse (un système de verbalisation caméra peut être judicieux).

- **Contribution de M. FRAUND Régis:**

Bonjour, sauf erreur de ma part, je ne vois pas de parking sécurisé pour vélo, à minima sur les P+R. Pouvez-vous me faire un retour à ce sujet. Pourquoi les travaux ne sont pas planifiés en même temps côté Metz et côté Marly ?

- **Contribution de Cédric de Cuvry**

Merci pour cette enquête et ce projet qui ont pour but de simplifier les transports de METZ SUD vers METZ VILLE. Sur le plan que vous fournissez, nous pouvons constater un projet "connexe" de piste cyclable (pointillés vert clair), s'agit-il de la mise en voie verte de l'ancien chemin de fer reliant Metz à Coin-sur-Seille ? Par ailleurs quelle stratégie a été adoptée pour les parkings à vélo à proximité des arrêts et dans les parkings relais?

- **Contribution : d'Emilie de Metz**

Éclairage piste cyclable parc de la Seille. Il n'y a aucun éclairage alors que beaucoup de piétons habillés en noir empruntent la piste cyclable : les sont invisibles. Les virages sont risqués aussi.

- **Contribution de Patrick de Marly:**

Je souhaite vivement voire l'aboutissement de ce projet avec une vraie piste cyclable ainsi que le raccordement de l'ancienne ligne de chemin de fer Coin sur seille -Parking relais Coste et Bellonte - Metz.

- **Contribution de M. CHARLES Jérôme de Metz:**

Dans le cadre de la requalification des espaces publics visant à renforcer l'usage des modes actifs (vélo notamment), il faudrait tenir compte du gabarit des vélos cargos pour faciliter la circulation de ces vélos plus encombrants, et adapter aussi les espaces de stationnement vélo en conséquence.

- **Contribution de M. PERZO Gaëtan:**

La piste cyclable a l'air de s'arrêter, place Philippe de Vigneulles. Qu'est-il prévu pour aller jusqu'à la place de la république à vélo de manière sécurisée, il faudrait une véritable continuité de piste cyclable sécurisée de la place Philippe de Vigneulles jusqu'à la place de la république. Ce serait bien aussi d'avoir une véritable piste cyclable bien délimitée rue Charles Peltre pour rejoindre la super piste cyclable de l'avenue de Nancy.

- **Contribution Anonyme :**

Bonjour, J'ai assisté à la réunion sur le Mettis C à la mairie de Marly. J'ai réfléchi aux avantages que celui-ci est censé apporter par rapport au système actuel et aux inconvénients pour les riverains et les commerçants. Mettre la rue Franiatte et du 20ème Corps en sens unique est une hérésie:

- Désagréments occasionnés pour les résidents et les commerçants tout au long de cette rue, pour accéder chez eux et pour stationner les véhicules.

- Circulations augmentées pour les rues parallèles et je ne tiens pas compte du quartier Lizé qui n'est pas encore terminé, mais qui va amener 700 résidences supplémentaires. Les rues parallèles les plus proches sont la rue de Marly et la rue de Frescaty. Ce sont logiquement celle qui vont être le plus empruntées. Résidant rue de Frescaty, je suis bien placée pour savoir que la circulation a déjà beaucoup augmenté avec les zones commerciales proches et les bretelles d'autoroute. Lorsqu'on y réside, on s'aperçoit qu'à certaines heures il est très difficile de sortir de son garage. Alors qu'en sera-t-il lorsque la rue Franiatte sera en sens unique ? Monsieur le Maire a eu beau me dire que les gens se répartiront sur la voie de contournement de Metz, la rue de Pont-à-Mousson et passeront aussi par Magny, cela me semble complètement irréaliste. Pourquoi ne pas faire un test : mettre la rue en sens unique pendant une semaine et voir sur les rues proches comment cela se passe en comptabilisant les voitures sur celles-ci. Ce serait du concret et non pas des théories qui abondent dans le sens qui arrange le projet tel qu'il est voulu. Ce projet tel qu'il est conçu me semble beaucoup plus être souhaité par quelques personnes que par l'ensemble des personnes concernées. L'intérêt général ne me semble pas la priorité prise en compte ici. Le coût de projet et le peu de bénéfice qu'il apporte à la population me semble irraisonnable.

Voilà, je vous fais part de mes réserves pour ce projet de Mettis C avec surtout un seul sens de circulation pour les voitures.

- **Contribution : Thomas - Montigny-lès-Metz**

Objet : *Observations plans du projet*

Bonjour, Je travaille dans l'aménagement urbain et de nombreux points m'ont interpellé (voire choqué) sur les plans proposés à l'enquête publique. Je suis même étonné que des plans manquant à ce point de détails et de choses pourtant si évidentes aient été proposés au public... Je vais détailler par Secteur les points qui m'ont fait réagir, en espérant qu'ils seront vite corrigés.

Secteur 01 :

- Dans le secteur de la place Mazelle, les cyclistes sont envoyés sur les trottoirs alors que c'est interdit par le code de la route
- 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)
- La "piste cyclable" actuelle disparaît avec la nouvelle station Mettis, la loi LOM oblige les collectivités à créer des aménagements cyclables, pas à les supprimer...
- Entre la gare et la place de la République, si je comprends bien, il y aura une voie bus / vélo ? Soyons sérieux 2 minutes, cela exaspère les transports en commun et est très dangereux pour les cyclistes
- 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.)
- Il y a un flou autour de la zone de rencontre de la place Saint-Nicolas qui est déjà aujourd'hui une zone anarchique, je n'ai pas l'impression que cela sera amélioré
- La piste le long de l'avenue Schuman démarre au milieu de nulle part, pourquoi ne pas profiter des travaux pour améliorer la situation ?
- Entre la porte Serpenoise et l'Avenue Leclerc de Hautecloque, aucun aménagement cyclable n'est créé... Je ne pense pas que cela soit légal : aucune continuité des aménagements cyclables au regard de la loi LOM
- Il n'y a toujours pas de traversée piétonne Avenue Joffre (le piéton doit donc se taper 3 cycles de feux différents pour aller d'un côté à l'autre...

- Il manque un nombre incalculable de bandes d'éveil aux passages piétons
- A aucun endroit n'est indiqué le stationnement vélo. Est-il bien prévu ?
- Des arbres et plantations masquent les traversées piétonnes

Secteur 02 :

- Liaison piste entre les arbres vers rue pasteur inexistante
- Pas de prise en compte des piétons rue de Verdun sur le terre-plein central au niveau de Bon Secours
- Trottoirs partagés piétons/vélos (en 2023 ?!) au carrefour de la place P. de Vigneulles
- Piste côté bâtiments et trottoirs côté route le long du lycée Louis Vincent
- 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.)
- Il manque un nombre incalculable de bandes d'éveil aux passages piétons
- 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...
- A aucun endroit n'est indiqué le stationnement vélo. Est-il bien prévu ?
- A certains endroits, la piste bidirectionnelle fait moins de 2,00 mètres !
- A certains endroits, le trottoir semble très peu large
- 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.
- Des arbres et plantations masquent les traversées piétonnes

Secteur 03 :

- Encore une disparition d'aménagement cyclable rue M. Heintz, pourtant hyper emprunté par les jeunes allant au collège-lycée... Tout ça pour le remplacer par un dépose-minute. Drôle de vision des mobilités à Metz Métropole
- 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.)
- Il manque un nombre incalculable de bandes d'éveil aux passages piétons
- Aucune traversée cyclable n'est gérée aux carrefours (vers rues M. Heintz, du chemin de fer, J. Beauqué, Gibet, quartier Lizé, etc.) et les entrées et sorties des doubles-sens cyclables dans les zones 30 attenantes ne sont jamais pris en compte...
- La station Lizé est dans le cheminement piéton, où passent-ils du coup ?
- Très bonne idée les trottoirs traversant rues de la Prévôté, du Gibet et Barillot, ce principe devrait être repris sur plus de rues le long du parcours
- Carrefour rue de Nomeny, le passage piéton est mal placé (avant la ligne de feu, c'est interdit par la loi)
- 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.
- A aucun endroit n'est indiqué le stationnement vélo. Est-il bien prévu ?
- Des arbres et plantations masquent les traversées piétonnes
- Il y a un accès piéton-vélo vers le Lidl qui n'est pas pris en compte (traversée de la piste vers le magasin et entrée piétonne notamment)

Secteurs 04 et 05 :

- 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.)
- Il manque un nombre incalculable de bandes d'éveil aux passages piétons
- Aucune traversée cyclable n'est gérée aux carrefours (vers rues du 11e d'aviation, de la ferme St-Ladre, Guarato, des Garennes, etc.)
- Des commerces ont des parkings qui disparaissent (Volubilis)
- Disparition de l'aménagement cyclable depuis le rond-point jusqu'à l'ancienne voie ferrée alors que la rue est requalifiée (s'assoit-on sur la loi LOM ?)
- Au rond-point Costes et Bellonte : des traversées cyclables ne mènent à rien
- Des arbres et plantations masquent les traversées piétonnes
- Au niveau de la station les Clos, une rue arrive sur le trottoir au niveau d'une traversée piétonnes, dangereux et inconscient !
- J'ai entendu dire que l'aménagement cyclable avenue Saint-Privat n'était pas légal. Va-t-il être rénové, supprimé, mis à jour ?
- Au carrefour rue C. Lindbergh, la voie verte devient piste, puis redevient voie verte, quel intérêt ?
- Etonnant que l'aménagement "voie verte" de Marly ne soit pas rénové. Le revêtement est catastrophique, la largeur n'est absolument pas suffisante, et les traversées de rues ne sont clairement pas aux normes et pas bien gérées (cf. clos des sorbiers, rond-point rue de Metz-D113a) où il n'y a que des traversées piétonnes et aucune prise en compte des cyclistes
- Il y a un accès piéton-vélo vers le Leclerc qui n'est pas pris en compte (traversée de la piste vers le magasin notamment)
- Disparition de l'itinéraire cyclable vers Marly-Village...
- Quel est l'avenir du pont sur la Seille ? Trottoirs pas aux normes, absence de cheminement cyclable. Si le passage est géré en alternat par feu, pourquoi ne pas créer une piste et élargir les trottoirs ? Ou comme j'ai lu dans d'autres contributions : créer une passerelle modes doux parallèle au pont
- Les trottoirs semblent en dessous de 1,40 m qui est la largeur légale minimale
- 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
- Une traversée cyclable est créée près du NEC, elle envoie les vélos sur le trottoir...
- Au terminus : aucun stationnement vélo
- 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.

Diverses remarques :

- L'absence de continuité cyclable de Marly vers le centre-ville ne constitue-t-elle pas un frein à ce projet ? **La loi LOM n'est pas respectée, la DUP devrait donc être illégale ?**
- Les cheminements piétons ne semblent pas très bien pris en compte, certaines largeurs sont ridicules
- Le passage de véhicules de 24 m dans Marly village est une aberration (uniquement pour le plaisir du maire de Marly), il devrait passer par la D113a avec des navettes de rabattement
- Il devrait y avoir des stationnements sécurisés pour vélos aux P+R et terminus (abris couverts, box sécurisés)

- Le crochet par la République est inutile, une correspondance à Roi George aurait suffi puis direct vers la gare SNCF

- **Contribution : Françoise - Marly**

Où se situe la piste cyclable entre PR Costes et Bellonte et Garennes ?

- **Contribution : SAUVAGE Ghislain - Montigny-lès-Metz**

Observation -1- : Voies cyclables Mettis C

J'utilise au quotidien le vélo pour aller à mon travail rue Chèvremont à Metz (quasiment 7 jours sur 7) depuis 8 ans avec environ 8000 kilomètres annuels.

J'emprunte les axes rue de Frescaty/rue saint Ladre rue de Loges pour rejoindre la rue de Nancy ou lorsque je passe par le magasin Super U de Montigny (2 fois par semaine) l'axe rue Franiatte que je prends à son angle avec la rue de Nomeny jusqu'au musée de la cour d'Or...en 12 minutes je suis au centre de Metz....

Hormis la sécurité, je gagnerais tout au plus 2 minutes sur le parcours mais il est certain que cela va motiver beaucoup plus de pratiquants du vélo taf à prendre l'axe Marly Montigny Metz.

C'est bien le sentiment de sécurité qui fera et doit faire pencher la balance en faveur des déplacements doux avec la résolution de l'équation circulation vélos piétons.

La loi LOM ne laisse d'ailleurs pas d'autre choix que des aménagements cyclables.

J'ai plusieurs questions à poser par rapport aux voies cyclables.

1. qu'en est-il du comptage de la pratique vélo sur l'axe concerné par le Mettis C?
2. où et combien il y aura-t-il d'endroits pour sécuriser les vélos ?
3. comment seront traitées les transversales par exemple entre rue de Pont-à-Mousson et rue du 20e corps?
4. pourquoi autoriser la circulation vélo sur les voies réservées Mettis C, c'est dangereux et dissuasif pour les cyclistes et stressant pour les conducteurs des rames Mettis?
5. pourquoi n'est-il pas prévu un groupe de réflexion composé de cyclistes qui empruntent au quotidien le tracé dont il est question?

Merci pour des réponses à même de réaliser un réseau cyclable digne des normes actuelles.

Observation -2- : Suggestion transversale cyclable vers voie Mettis C

Complément à mon post du 28 décembre :

Un exemple d'une transversale souhaitée serait celle qui conduirait de la rue de Frescaty vers la rue Saint Ladre pour arriver au niveau du lycée Jean XXIII...elle " ramasserait" le flux de potentiels cyclistes du quartier Lize en partage avec la voie cyclable du Mettis C....ce serait une opportunité pour les élèves voulant joindre le lycée Jean XXIII venant de Montigny bas, Moulins les Metz ou même Augny.

Actuellement ce secteur n'est pas une voie réservée cyclable et surtout rue Saint Ladre pour être en sécurité les vélos doivent circuler entre les places de parking et le double sens pour véhicules et bus... et la Police verbalise. Voir en pièce jointe un exemple datant d'il y a un an.

SUR CE SUJET, le code de la route dit (règle qui date du 1er juillet 2015)

"En l'absence de pistes ou bandes cyclables, les cyclistes circulent sur le côté droit de la chaussée et peuvent s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité."

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039278095/

Pièce jointe : UN AVIS DE CONTRAVENTION

Observation -3- : Secteur 1 planche 103

Bonjour, La liaison de la voie cyclable Rue Vauban vers la gare (intersection avec passage de l'amphithéâtre) est actuellement très difficile pour les cycliste (passage très étroit nécessitant de descendre de son vélo). Cet endroit n'est pas à la hauteur vis à vis du trafic vélos généré par la gare SNCF.

Étant donnée la présence de travaux Mettis C à cet endroit, il faudrait prévoir à cette occasion un vrai passage dédié aux cyclistes. Par exemple entre les arbres actuels (repère S01-03). Gare, il y a beaucoup de place à cet endroit. Je me rends au travail tous les jours à vélo (3500km/an).

Observation -4- : Secteur Planche 108

Bonjour, Les pavés actuels place St Martin sont bruyants, difficilement praticables à vélo et glissant par temps de pluie. Je suis amené à rouler sur une bande de 20cm de large sur les côtés de la voie à cet endroit. Il semblerait que le revêtement de la route va être refait à cet endroit. Pourriez-vous prendre en compte cette remarque en prévoyant un revêtement silencieux et moins glissant ? Cycliste travail domicile/travail tous les jours (3500km/an)

Observation -5- : Secteur 1 Planche 114

Il y a actuellement une rupture de continuité de la piste cyclable au niveau de l'avenue Leclerc de Hautescloque, les cyclistes circulent donc un peu partout sur les trottoirs dans cette zone. Il y a pourtant une place suffisante semble-t-il pour créer une vraie piste cyclable à cet endroit, les trottoirs sont larges. Il faudrait probablement supprimer des stationnements véhicules qui de toute façon n'ont plus de raison d'être à cet emplacement dans le cadre du projet Mettis C.

Observation -6- : Secteur 1 - Planche 114

Le passage en voie centrale de la piste cyclable pose un problème en termes de sécurité car le cycliste est amené à traverser la chaussée deux fois en milieu d'intersection. Étant donnée la complexité de ces ruptures de piste cyclable, aujourd'hui la plupart des cyclistes et de des trottinettes circulent sur les trottoirs piétons placés de part et d'autre.

- **Contribution : KNOLL Denis - Metz**

Objet : Contribution à l'Enquête Publique relative à la création de la Ligne C du METTIS en demandant la création d'une piste cyclable et des plantations

J'ai l'honneur de déposer la contribution suivante dans le cadre de l'Enquête Publique relative à la ligne de bus Mettis C de l'agglomération de METZ-METROPOLE, desservant plus particulièrement les Communes de METZ, MONTIGNY, et MARLY. Mes observations sont faites dans une démarche éco-responsable concernant le maintien des Espaces Verts, arbres et, corrélativement le développement ou le maintien de manière sécurisée des déplacements entre ces 3 Communes à vélos de manière continue et sans interruption entre les deux terminus de la Ligne que sont la place Mazelle à METZ, et la NEC à MARLY, y compris dans le passage le long de la gare de METZ. En effet, dans l'esprit et les dispositions de la Loi LOM, il est contraire à la légalité, et à la Sécurité Routière, de prévoir des interruptions de la piste cyclable, et des endroits, notamment Avenue Leclerc de Hautescloque, ou Rue de Verdun, où les cyclistes devraient, concomitamment avec les transports urbains, ou autobus, prendre la même voie, et même mettre pied à terre pour changer de piste cyclable au risque d'être victimes d'accidents, IL EST EN CONSEQUENCE INDISPENSABLE DE PREVOIR ET DE MAINTENIR UNE PISTE CYCLABLE SUFFISAMMENT LARGE EN CONTINUE ENTRE LES DEUX TERMINUS DE LA LIGNE C DE METZ ET DE MARLY AFIN DE PERMETTRE UN DEPLACEMENT ALTERNATIF AUX TRANSPORTS EN COMMUNS ET A L'AUTOMOBILE ECORESPONSABLE ET COMPLEMENTAIRE AUX TRANSPORTS AUX TRANSPORTS, SANS INTERRUPTION DE CETTE PISTE CYCLABLE, COMME AUX PAYS-BAS, AFIN D'ASSURER LA SECURITE DES PERSONNES. DANS LE MEME ESPRIT ET LE MEME OBJECTIF ECORESPONSABLE, IL CONVIENT DE PLANTER OU DE MAINTENIR DES ARBRES, MEME EN LES DEPLACANT, AFIN DE CONSTITUER UN PAYSAGE VERDOYANT ET DE DES Puits D'ABSORPTION NATURELS DE CO2 LE LONG DE LA LIGNE DU METTIS C ET DE LA PISTE CYCLABLE EN CONTINUE RELIANT LES DEUX TERMINUS DE LA LIGNE ENTRE METZ ET MARLY. Je vous prie d'agréer Mesdames Messieurs les Enquêteurs, l'expression de ma considération distinguée.

- **Contribution : Stéphanie - Metz**

Objet : Améliorer l'accès et la circulation à vélo en toute sécurité des 6000 jeunes fréquentant des établissements scolaires sur le parcours du Mettis

Madame, Monsieur, Conformément à la loi LOM, des aménagements cyclables sont prévus dans le cadre du projet de réalisation de la ligne C du Mettis. Le parcours de la ligne du Mettis C est par ailleurs un axe structurant identifié dans le schéma directeur cyclable de l'Eurométropole de Metz. L'Eurométropole développe le Savoir Rouler à Vélo pour les écoliers sur le territoire. C'est une très bonne chose, l'enjeu est maintenant de passer du "Savoir Rouler à Vélo" au "Rouler à vélo" pour les jeunes. Pour cela il est indispensable (toutes les études le montrent) d'avoir des infrastructures cyclables sécurisées (pistes cyclables séparées du trafic automobile, largeur suffisante, continuité des pistes, signalisation claire pour tous les usagers,). L'axe du Mettis C est un peu un cas d'école, c'est le cas de le dire parce qu'on trouve sur son parcours de très nombreux établissements scolaires (écoles, collèges, lycées,), ce qui représentent 6000 élèves environ ! (Ensemble Jean XXIII, lycée Louis Vincent, collège et lycée Georges de la tour, école Sainte Thérèse, collège Jean Mermoz, écoles de Marly,). On peut souligner dans le projet la présence d'une piste cyclage bidirectionnelle sur plus de 3 km sur le parcours qui répond aux exigences de sécurité pour les cyclistes. Toutefois cela ne représente qu'une partie du tronçon concerné par les travaux du Mettis C .Des points noirs subsistent et doivent être résolus pour sécuriser nos jeunes (et l'ensemble des cyclistes) sur l'ensemble du parcours :- la piste bidirectionnelle présente après le lycée Louis Vincent en allant vers Marly doit être prolongée (sans passer par la courte piste centrale prévue rue de Verdun qui oblige à croiser les voies de Mettis et des voitures, ce qui représente un risque d'accident non négligeable) jusqu'à la porte Serpenoise. La circulation des vélos sur la voie de bus telle qu'elle existe actuellement et dans le projet proposé n'est pas satisfaisante (accidentogène, peu sécurisante) - les accès et la circulation à vélo aux alentours de la gare de Metz ne sont pas satisfaisants et ne sont pas suffisamment traités dans le projet. La gare de Metz est un important carrefour multimodal. Aujourd'hui la signalisation, matérialisation de bandes/pistes cyclables, voire l'existence même de bandes/pistes cyclables fait défaut. Il est nécessaire de profiter de l'opportunité des travaux du Mettis pour améliorer la cyclabilité aux alentours de la gare (itinéraire cyclable continue, meilleure séparation des pistes cyclables/trottoirs, marquage au sol peinture verte au croisement/passage piétons, panneau indiquant le parking sécurisé,). Des parkings vélo supplémentaires seraient également les bienvenus (à proximité des établissements scolaires aussi)- Nécessité de créer une vraie piste cyclable rue Monseigneur Heintz (accès à l'ensemble scolaire Jean XXIII) et mettre un passage piéton au niveau de l'entrée de l'établissement dans cette rue (et pas de stationnements voiture à moins de 10 m du passage piétons, conformément aux recommandations du CEREMA).- Nécessité de prévoir la continuité de la piste cyclable dans le secteur Costes et Bellontes Des aménagements complémentaires pourraient également être réalisés : - des barrières métalliques de part et d'autre des abris bus qui seront créées, lorsque la piste cyclable jouxte l'abri bus- un passage piéton pour traverser l'avenue Joffre, notamment pour les collégiens qui viennent de la place de la République et qui vont au collège lycée George de la Tour. Je vous remercie, Madame, Monsieur, de l'attention que vous porterez à cette contribution.

- **Contribution : FRANCOIS Philippe - Metz**

Objet : observations et questions sur les aménagements

Quelques observations / questions :

- les plans sont lacunaires et manquent de précisions avez-vous des éléments plus précis disponibles ? - place Mazelle, les cyclistes sont déplacés sur les trottoirs, il me semble que ce n'est pas conforme au code de la route, que pensez-vous faire ?

- A de nombreux endroits, des arbres sont en plein milieu des cheminements piétons, comment vont faire PMR, malvoyants, poussettes, etc. Prévoyez-vous d'améliorer ?
- les bandes d'éveil manquent à de nombreux passages piétons ???
- la piste bidirectionnelle fait moins de 2,00 mètres sur de nombreux secteurs est-ce que vous prévoyez de les mettre en conformité ?
- le stationnement vélo n'est pas indiqué pensez-vous le faire et si oui de quelle manière ?
- secteur 04 et 05 il n'y a pas d'aménagement cyclable depuis le rond-point jusqu'à l'ancienne voie ferrée alors que la rue est requalifiée (voir loi LOM) comment ferez-vous ?
- il n'y a pas d'aménagement cyclable de prévu entre la porte Serpenoise et l'Avenue Leclerc de Hautecloque est-ce conforme avec la loi LOM dans le cadre de la continuité des aménagements cyclables ???
- les traversées cyclables ne sont pas gérées aux carrefours (vers rues Mangin, des Roses, Bégin - vers rues M. Heintz, du chemin de fer, J. Beauqué, Gibet, quartier Lizé etc.) et les entrées et sorties des doubles-sens cyclables dans les zones 30 attenantes ne sont pas pris en compte... le ferez-vous ?

Contribution : FRANÇOIS Sylvie - Metz

Objet : observations ligne Mettis C

Bonjour, J'ai participé à la réunion publique au lycée L. Vincent en mars 2023. Je constate que les nouveaux plans prennent en compte certaines propositions émises en faveur des cyclistes notamment sur l'axe rue du XXème corps – rue Franiatte, merci pour cette avancée ! Mais en pratiquant en vélo cargo, ou avec des jeunes cyclistes (plus de 5000 pourront emprunter ce trajet pour se rendre à leur établissement scolaire !) On observe que plusieurs tronçons restent encore dangereux ou difficiles à suivre par manque d'identification nette d'une piste ou de trottoirs adaptés à tous. Voici mes observations ou questionnements : Place Mazelle, les cyclistes seront sur les trottoirs ? Quid du code de la route !? Rue Vauban, près de l'entrée du tunnel : comment faire passer un vélo cargo et croiser une poussette d'enfant ou un fauteuil roulant ? Est-il possible d'élargir ce passage par emprise sur la butte du parking de la SNCF ? ? La place de la gare n'a pas de piste cyclable avec la nouvelle station Mettis C, pourtant s'il y a des travaux de voirie, la loi LOM oblige à créer des aménagements cyclables. Toute la place de la gare est à travailler en tenant compte de la fluidité et sécurité pour les piétons et les vélos ou autres engins à mobilité douce. ? Vers la place de la République, le secteur est difficile à comprendre sur le plan ! Le partage de la voie du Mettis C par les vélos est très anxiogène et dangereux pour de jeunes ou très anciens cyclistes. Ce partage de voie entraînerait aussi une confusion sur l'usage des autres voies des Mettis A et B et risques de verbalisation pour des cyclistes de toute bonne foi !? Avenue Schuman : mieux signaler l'espace dédié ou partagé pour les cyclistes ? Aucune continuité de la piste cyclable entre la Porte Serpenoise et l'avenue Leclerc de Hautecloque alors que bcp d'élèves se rendent à vélo à la cité Barbot (collège et lycée G. de la Tour + collège Barbot) A toutes les intersections, aux ronds-points (ex. Place Ph. de Vigneulles) et sur tout le parcours, veiller davantage aux bandes d'éveil podotactiles et à la sécurité des passages piétons ? La piste entre les arbres (le long de l'ancien Bon secours) est dangereuse à son entrée et à sa sortie, de plus il n'y a pas de liaison avec la piste de la rue Pasteur. ? la piste cyclable le long du côté des bâtiments de Louis Vincent est-elle suffisamment large et bien distinguée ou bien signalée du trottoir pour éviter les collisions avec les piétons (élèves, parents et enfants de la maternelle, etc.) ?? Annoncer les traversées cyclables aux carrefours vers les rues adjacentes (rue Mangin, des Roses, Bégin, etc.) comme ça a été fait pour la nouvelle piste rue Joseph Henot? Tout le long de la piste bidirectionnelle, une largeur inférieure à 2,50m présente un danger (au vu du développement des livraisons à vélos larges et de l'augmentation certaine du trafic à mobilité douce) A certains endroits, la piste est rétrécie à 1,40m.

Quels dispositifs de protection de la piste et des trottoirs sont prévus sur ce secteurs pour éviter par exemple le stationnement inopiné des voitures ? ? Comment sont gérées les traversées cyclables aux carrefours (vers rues M. Heintz, du chemin de fer, J. Beauqué, Gibet, quartier Lizé, etc.) et les entrées et sorties des doubles-sens cyclables dans les zones 30 attenantes ne semblent pas avoir été prises en compte Idem aux carrefours (vers rues du 11e d'aviation, de la ferme St-Ladre, Guarato, des Garennes, etc.) ? Les trottoirs traversant rues de la Prévôté, du Gibet et Barillot, sont sécurisants, pourquoi ne pas en faire tout le long de ce parcours ? ? Pas de piste cyclable au rondpoint vers l'ancienne gare or, cette rue sera retravaillée donc la loi LOM devrait s'appliquer ? Ou passent les cyclistes ?? Au rond-point Costes et Bellonte, des bouts de pistes sont sans issues ? Au carrefour rue C. Lindbergh, la voie verte devient piste, puis redevient voie verte, pourquoi pas tout en voie verte ? Avec une signalétique efficace aux traversées.? Disparition de l'itinéraire cyclable vers Marly-Village... ? Un aménagement pour les piétons et les cyclistes est-il prévu sur le pont de la Seille ?? Dans Marly village, certains trottoirs semblent de largeur inférieure à 1,40 m qui est la largeur légale minimale, un élargissement est-il prévu ?? Une traversée cyclable est créée près du NEC, mais où vont les vélos ?

- **Contribution : BELE Bertrand - Metz**

Objet : *continuité et forme des pistes cyclables après les travaux du Mettis C*

Bonjour, à l'occasion des travaux du Mettis C, une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle sera créée. On trouve déjà de très nombreuses pistes cyclables non continues dans la métropole. A nouveau ce sera le cas après ces travaux : la nouvelle piste cyclable bidirectionnelle sera interrompue avenue Leclerc de Hautecloque ou les vélos devront circuler sur la voie de bus : bus et vélo ont des dimensions incompatibles pour rouler ensemble en toute sécurité, et pourtant la place existe à cet endroit pour aménager un espace propre aux vélos !

Voir recommandation n°3 du CEREMA <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>)

De même la piste est interrompue rue Costes et Bellonte. Les cyclistes veulent se déplacer au plus vite d'un point à un autre : ils ne vont pas faire un détour pour retrouver une autre piste cyclable, qui d'ailleurs est souvent invisible et mal signalée. Il faudrait que la piste bidirectionnelle du Mettis C soit continue sur toute sa longueur, donc y compris rue Costes et Bellonte. Secteur 1 planche 115 du plan général des travaux, secteur 2 planche 200 par exemple, les vélos devront prendre leur virage à angle droit pour rester sur la piste : aucun rayon de courbure n'est prévu, alors que la place est disponible. Il faudrait suivre la recommandation n°6 du CEREMA pour optimiser les déplacements et éviter que les cyclistes ne sortent de la piste. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>. Secteur 5 planche 510 : la piste cyclable bidirectionnelle fait tout le tour du rondpoint. Il faudrait qu'il en soit de même pour les autres rond points : secteur 4 planches 413, 411, 408, 406, 402, ...Où sont les connections aux autres pistes cyclables existantes ou futures, notamment celle qui sera construite sur l'ancienne voie ferrée qui relie Marly à Montigny jusqu'à la Seille ? La qualité des pistes cyclables peut faire de Metz une ville bien plus agréable et attractive qu'aujourd'hui !

- **Contribution : RIBON Hervé - Metz**

Objet : *Contribution de l'association Metz à Vélo*

La contribution de l'association Metz à Vélo est composée de 3 parties :

Partie 1 - Approche générale et axes principaux d'amélioration

Partie 2 - Les améliorations proposées par thème

Partie 3 - Analyse plan général

A consulter dans la partie PIECES JOINTES : PJ1 Metz à Vélo

- **Contribution : TSCHUDY ERIC - Thionville**

Objet : *Limiter la place pour la voiture pour augmenter celle pour le METTIS et les modes actifs*

Habitant rue du XXE Corps Américain à Metz, je soutiens pleinement le projet d'une nouvelle voie le MET, et demande la variante qui diminuera le plus les nuisances et dangers liés aux voitures. Bien au-delà du lieu où j'habite, je contribue aussi pour demander une ville plus apaisée, plus agréable, plus sûre et qui répond aux enjeux écologiques du XXIe s. Sur la forme : La lecture en double page sur ordinateur avec un écran de taille classique est pénible. Lecture aussi laborieuse sur les cahiers de continuités cyclables, en l'absence du nom des routes. Les documents mis à l'EP doivent faciliter la lecture et la compréhension, ce qui n'est pas le cas. Points généraux : La création d'une nouvelle voie de METTIS est positive, en particulier sur un axe si important de la ville. Les TC doivent être au cœur de la nouvelle mobilité avec les modes actifs. Il est regrettable que le projet ne desserve par le QPV de Bellecroix comme prévu initialement, les habitants les plus défavorisés étant abandonnés et assignés à résidence. L'enjeu pour le futur est de diminuer la place de la voiture en ville et donc de privilégier les variantes qui augmentent la longueur du METTIS en site propre et diminuent les places de parking voiture le long du tracé. Ainsi les mises en sens uniques de certaines portions de voies voiture sont bienvenues. De parking il est question, mais uniquement pour les véhicules polluants. Il serait préférable de limiter les places de parking voiture et de rajouter des parkings vélos totalement oubliés. La construction d'un parking en super structure devant Auchan rue du XXE Corps Américain est un non-sens, contrairement à l'augmentation de places aux parking relais aux extrémités de la ligne, qui est très limité. Piste cyclable : Metz à VELO et l'ADEVMA ont apporté des contributions à l'enquête publique. Le maître d'ouvrage doit suivre les recommandations de ces deux associations. En substance, la création de la piste cyclable, obligation légale, doit être une opportunité pour créer un itinéraire de haute qualité, pour que les cyclistes puissent circuler rapidement en parfaite sécurité, et accéder facilement aux voies adjacentes et aux équipements sur le parcours (école,). Or, la proposition actuelle ne tient pas ces promesses, pourtant essentielles à une vraie voie de circulation cyclable. Il faut donc corriger le projet pour obtenir :

- un tracé sans discontinuité (existante sur projet actuel : à la gare, à l'arrivée dans la zone commerciale de Marly (boulangerie Ange, etc.) et surtout sur le tronçon messin entre le collège Georges-de-La-Tour vers le lycée Louis-Vincent)
- un accès sécurisé et matérialisé aux équipements le long du parcours (notamment les écoles sur tous le parcours)
- Un accès sécurisé et matérialisé aux voies cyclables adjacentes, sans discontinuité
- une largeur minimum de 3,5 m de la piste cyclable (les goulots d'étranglement de 1,5 m du projet actuel sont inacceptables) A l'heure du dérèglement climatique et de l'augmentation notable du nombre de cycliste dans les villes qui créent des infrastructures cyclables de qualité, il convient de créer un projet ambitieux qui attire les cyclistes et qui ne soit pas sous dimensionné quand ils seront présents. Ces pistes cyclables seront dès leur ouverture un atout pour Metz pour la qualité de vie, le service qu'elles offrent et l'augmentation de l'attractivité des quartiers desservis.

4. THÉMATIQUE DES AVIS GÉNÉRAUX, DIVERS ET SUJETS MULTIPLES

- **Contribution de Remy de Metz:**

Faire tous ces travaux pour gagner quelques minutes n'a pas de sens. S'il faut transporter plus de monde, il suffit de mettre plus de bus en fonctionnement ! Demandez donc aux patrons des commerces de l'avenue de Strasbourg s'il sont contents du Mettis en plus ils fonctionnent au diesel ... encore bravo, ça me rappelle le G7 de l'environnement à Metz en 2019 où ... les bus électriques sont arrivés de Rouen par camion diesel ... voilà la belle image de Metz ... Encore une belle image, c'est celle des antennes-relais que vous ne verrez pas ... car cachées ... ! Eh oui, ça s'appelle l' "intégration paysagère" ! ! Véridique ! Pour savoir s'il y en a une près de chez vous, même si elles sont cachées : <https://www.cartoradio.fr/>

- **Contribution de Mme Patricia COLLE :**

Metz n'ai pas Paris. Surtout qu'il faudra construire un nouveau dépôt à cause des normes sur les stockages de l'hydrogène. Un simple bus way est suffisant comme à Nancy ligne 2. en plus c'est le contribuable qui payent.

- **Contribution de Boris de Montigny-lès-Metz :**

Je ne souhaite pas l'aboutissement de ce projet, et dans le cas où il se ferait j'espère ne pas avoir d'arrêt de bus sous mes fenêtres avec les désagréments du passage de personnes, du stationnement, et bruits !

- **Contribution de M. ANTOINE Gilbert :**

Si g bien lu, la future METTIS C partira de la place MAZELLE pour aller à la gare puis place St THIEBAULT, REPUBLIQUE, ROI GEORGES, AVENUE LECLERC DE HAUTECLOQUE, XXème CORPS AMERICAIN... Du coup, la place MAZELLE tel qu'on la connaît (banc, jets d'eau...) sera refaite. C'EST N'IMPORTE QUOI. Pour aller de la GARE à la REPUBLIQUE, vous avez choisi de passer par la PLACE St THIEBAULT. Je ne vois pas très bien comment vous allez faire. En effet, il faudrait que les METTIS C passe par les rues FRANCOIS DE CUREL, du NEUFBOURG, LASSALLE et DU COETLOSQUET pour rejoindre donc LA REPUBLIQUE. CE QUI EST DU GRAND N'IMPORTE QUOI

- **Contribution d'Emmanuel de Lorry-les-Metz:**

Alors que l'Eurométropole de Metz à préférer supprimer 33% de Liane L2 depuis le lundi 04 septembre 2023, je reste mitigé concernant le cadencement réel du METTIS C. De mémoire, lors du projet du METTIS A et B, les médiateurs présente place de la république à Metz noua avez promis 1 METTIS A toutes les 4 minutes et 1 METTIS B toutes les 4 minutes. En réalité, c'est 1 METTIS A toutes les 10 mn et 1 METTIS A en semaine en heure hyperpointe. Le dimanche c'est 1 METTIS toutes les 30 mn tout comme en soirée dès 21H00 et cela 7/7jours. Ce qui est ridicule. Un METTIS en retard ne peut pas dépasser un autre METTIS. Or un bus en retard peut dépasser le bus. Un METTIS en panne n'est pas remplacer, car manque de matériels roulants. Cette absurdité est grandiose. Rien ne remplacera un bus dont le cadencement est cohérent.

- **Contribution de Ben de Metz :**

Bonjour le problème des transports de Mettis il faut revoir les tarifs de transport trop cher

- **Contribution de Be de Montigny-lès-Metz :**

Finalement, on rajoute une couche sur un réseau de bus urbains qui aurait besoin d'une refonte complète. Ce projet ne sert qu'à renflouer les poches des élus et à les enorgueillir. Ce serait plus judicieux d'avoir des quartiers mieux desservis, des fréquences soutenues aux heures de pointe pour éviter l'afflux de voyageurs et de poussettes, d'avoir des bus adaptés aux personnes en difficulté de mobilité...

Et éventuellement supprimer abonnements et tickets (plus de caisses et plus de perte de temps pour les chauffeurs, plus d'horodateur en panne...) Et quitte d'avoir une nouvelle ligne de Mettis, autant la faire passer par la rue Pont-à-Mousson, la prolonger jusqu'à la zone commerciale de Moulins Les Metz- Waves et la faire remonter par Augny.

- **Contribution de M. Dominique TURPIN:**

- ✓ Il est prévu des travaux de façade à façade sur le trajet du Mettis C. Les grilles d'aération des caves se situant sur les trottoirs qui seront refaits, seront-elles harmonisées afin d'avoir un visuel cohérent.
- ✓ Les points d'apport volontaire des déchets, seront-ils enterrés ou maintenus en la forme? Ceux si disposeront-ils de composteur collectif ?

- **Contribution de Mme NAOUEL BEZZOUH :**

Bonjour, lors de la signature d'un bien neuf, le notaire m'a informé qu'il y aurait la création d'une ligne Mettis au Chemin de Blory. (côté champs d'asperges) sachant que plusieurs bâtiments sortent de terre et que le nombre d'habitants grandit. Savez-vous me donner les informations sur la future ligne à cette adresse ?

- **Contribution de M. RAMON Serge:**

J'approuve la variante 2b (site propre de Marly vers Metz), car il me paraît plus judicieux de favoriser la régularité et la vitesse en direction de la gare de Metz ou de la plupart des emplois. En sens inverse le retour au lieu d'habitation peut supporter des aléas comparables à ceux qui existent actuellement.

- **Contribution de Mme ADAMANT Sophie:**

- coût financier trop important pour le contribuable
- les écoles à proximité Jean XXIII, Ste Thérèse, Crèche, trop gros chantier et dangereux et trop compliqué de les déposer surtout pour nos plus jeunes qui ne sont pas autonomes
- plus de stationnement déjà trop compliqué de se garer
- trop d'impact sur nos commerçants très nombreux dans la rue du XX corps américain

- **Contribution d'Isa de Metz:**

Le réseau existant est tout à fait suffisant et la ligne C n'apporte aucune valeur ajoutée. De plus cela risque de nuire à la vie commerciale des rues Franiatte et du XXe corps. Sans parler des nuisances que cela va occasionner à la circulation des rues adjacentes. Et les coûts faramineux que cela va induire pour un gain de 10 mn!! Aberrant !!!

- **Contribution de Mélanie de Metz:**

Je suis défavorable au projet d'un point de vue écologique, économique et organisationnel.

- **Contribution de Vincent de Marly:**

Bonjour. Je viens de prendre connaissance du plan général des travaux, et l'option ainsi retenue par le maître d'ouvrage me semble pertinente au regard des enjeux de cette ligne C. Je souhaite cependant attirer l'attention dudit maître d'ouvrage sur les nuisances liées à ces futurs travaux. Il serait à mon sens judicieux d'intégrer au cahier des charges, une charte afin de mettre noir sur blanc les engagements qui seront pris, en particulier pour accompagner les nuisances que pourrait générer ce projet pour le monde économique et les habitants concernés.

- **Contribution : RENAULT Stéphane - Florange**

Objet : Végétalisation

Je travaille Rue du général Franiatte j'emprunte ce trajet 2 à 3 fois par semaine. Souhaitant qu'à l'occasion de ces travaux une place pour des arbres soit prévue (en prenant en compte l'ensoleillement de la chaussée)

- **Contribution : Chris - Marly**

Totalement inutile à Marly, le Mettis va engendrer beaucoup trop d'aménagements, de coûts. Nous avons suffisamment de bus L2 en semaine et le WE qui dessert parfaitement la commune, le projet du Mettis est incompréhensible : le coût est phénoménal pour un service moindre puisqu'il ne va pas desservir toute la commune, sans compter les problèmes pour le faire passer notamment dans le centre si l'option retenue est qu'il ne passe plus dans Marly cela veut dire que bcp de personnes ne prendront plus les transports en commun, moins de services pour plus de coût, nous nous opposons à ce projet

- **Contribution : CERNA Audrey - Metz**

Votre projet est de détruire le secteur. Tout est bien comme ça. Petit commerce votre subir ce projet. Nous habitant ne voulons pas d'une ligne Mettis qui traverse notre secteur. à trop urbaniser la ville. Ça devient n'importe quoi...Metz à son charme pour son authenticité et sa verdure. Nos lignes de bus suffisent amplement...arrêtez cela. Ça va être invivable. Circulation stationnement déjà assez compliqué...faut préserver nos casernes...notre charme de cette ville...Pompidou muse Kinopolis. Vos bâtiment bon secours dégueulasse, une serpentine qui ne sert à rien...faites revivre notre centre-ville à l'époque de nos grands-parents...un vrai investissement on attend ...pas un budget dilapidé dans des choses inutiles. Réagissez-vous urbanisez trop notre ville

- **Contribution : LEBOTTE Nadia - Metz**

Bonjour la ligne Mettis c'est une mauvaise idée. Problème de circulation. Ville urbanisée mais n'est plus dynamisée au centre-ville. Des projets inutiles qui détruit notre ville et son charme...nos lignes de bus et notre quartier sont très bien ainsi. Quel intérêt de tout casser et en faire une vielle parisienne. Écologie ? Mais vous faites fausse route ...Metz devient mal fréquentée et morte.et vous continuez à en faire une ville dégueulasse

- **Contribution : GUEGAN Vanessa - Metz**

Détruire les quartiers pour un bus alors qu'on a déjà ce qu'il faut et qui fonctionne très bien comme s'est.

Le charme du quartier est à préserver et non à détériorer.

La circulation sera de plus, bien compliqué pour les habitants qui devront faire un détour inimaginable pour se rendre dans le centre ou pour rejoindre l'autoroute.

Pour les emplacements de parking seront amoindri ce qui amènera une pénurie de place à la longue.

Quand on voit déjà ce que ça donne avec les Mettis en fonction et que les structures ne sont pas fiables, nous redoutons fortement la même chose.

Une perte de commerce a été remarqué avec l'installation des autres Mettis A et B et dans le tracé prévu, nous sommes pauvres en commerce ce qui va amener un désert.

- **Contribution : MARC – Marly**

Marly et Montigny sont déjà bien desservis par L2, quel est l'intérêt de ce projet couteux qui n'apporte rien une fois fini et qui n'apportera que des nuisances insupportables pendant les travaux, sans compter sur le problème de la traversée de Marly centre qui est inextricable (déjà pour le L2) Je ne comprends pas pourquoi la majorité municipale que je soutiens habituellement s'engage dans cette dilapidation inutile des fonds publics

Avis très défavorable

- **Contribution de M. MARMORAT Denis de Metz:**

je trouve stupide que cette ligne ne monte pas à Bellecroix ce qui est une erreur majeure pour les milliers d'habitants de ce quartier

- **Contribution : MARIOLI Laurence - Montigny-lès-Metz**

Pour gagner quelques minutes...je trouve que ça ne vaut pas le coup! Personnellement, je n'utilise pas les transports en commun, fatigants, chers, pas pratiques, rester debout avec ses courses, ça ne fait pas rêver! manque de sécurité, lieu d'incivilités en tous genres, nids à microbes et épidémies !!!

On n'en a vraiment pas besoin, c'est juste pour que vous répondiez à un cahier des charges lancé par un gouvernement hors sol! cela coûte très cher, un gaspillage monstrueux !!! vous ne pensez pas que ça suffit tout ça maintenant !!!!

Metz a été complètement défigurée et désertée avec ce Mettis, vous allez faire de même à Montigny ??? comme ça, on va être embêté pour aller de Montigny bas à Montigny haut. Je fais mes courses à Leclerc Marly...oui les gens font des courses...vous le savez ça ??? donc ils ont besoin d'une voiture !!!!!!! Pas vous ? Archi archi contre ce projet inutile!

Merci de gaspiller l'argent !!!!!!!

- **Contribution : MORY THIL Anne - Marly**

Objet : *difficile de se positionner fermement pour ou contre*

Chacun voit METTIS à sa porte ! (... ou loin de chez soi !) J'ai survolé le dossier complexe et parfois peu "lisible" et j'ai lu avec intérêt toutes les contributions.

Quelques réflexions :

- Je suis très favorable à limiter l'usage de la voiture, il est néanmoins difficile d'évaluer si le gain de 10/12 mn va inciter beaucoup de gens à utiliser (ou plus souvent utiliser) ce transport en commun. De mon côté c'est sûr, surtout si la cadence des passages est plus élevée.
- L'arrêt à la gare est un plus. Oui, on peut marcher depuis la place du roi Georges mais quand on est chargé, ou à mobilité réduite, c'est tout de même bien pratique d'arriver devant la gare
- Eviter le centre de Marly paraît très raisonnable (voire indispensable) mais à condition de renforcer le système de navettes pour mieux desservir tous les quartiers de Marly. Il faudra prévoir une meilleure communication pour connaître les horaires et arrêts de ces navettes.
- Très bonne idée de prévoir une passerelle vélo sur le pont de la Seille (que le Mettis passe ou non par-là !)
- Dubitative sur les répercussions sur le trafic routier. Bonne idée de tester pendant plusieurs semaines les effets des sens uniques sur Montigny
- Dernière remarque : Les travaux des METTIS A et B avaient créé des levers de boucliers (notamment des commerçants impactés par les travaux et c'est bien légitime). Les résultats (gains pour le climat, usagers satisfaits et plus nombreux ...) ont-ils compensé favorablement le temps et l'argent perdus ?

- **Contribution : VINCENT William - Montigny-lès-Metz**

Cette ligne C est une aberration.

Elle va coûter des millions d'euros, faire chier les commerçants, foutre la merde à la sortie des classes et bureaux, plus d'autres désagréments sur les routes pour finalement pas grand-chose.

Au lieu de créer une nouvelle ligne, augmenter le nombre de passages du L2, embaucher des chauffeurs etc...

Mais de toute façon, quoi que vos concitoyens disent, vous ne les écouterez jamais...c'est comme pour les horaires et correspondances des bus, on dirait que les gens qui s'en occupent n'ont jamais pris le bus ! Puis avec vos périodes orange, bleu et compagnie, encore une belle connerie !!!

Cordialement.

- **Contribution : PATRZEK Franck - Terville**

Objet : Voie de *METTIS C*

Propriétaire du local sis 1 rue de la ferme Saint Ladre. J'ai été informé de de la volonté de la métropole de procéder à l'expropriation des parcelles cadastrées section 33 N°448 et 449. A priori, cette expropriation aura pour effet d'enclaver le bâtiment sur la parcelle 449. Je vous propose donc 2 solutions afin d'éviter d'interminables procédures.

La première, serait de déplacer les gares prévues en face de mes bâtiments. Il me semble judicieux à plusieurs titres de les déplacer en face du lycée André Citroën. Cette option est d'autant plus intéressante puisque les terrains appartiennent déjà à la Métropole. Cette option faciliterait aussi l'accès au Mettis pour les lycéens et leur sécurité.

La deuxième solution serait de trouver un accord entre le Lidl et la mairie de Marly. En effet, Lidl possède une extension qu'il ne peut exploiter faute de places de parking suffisantes. Si la mairie de Marly acceptait de façon dérogatoire de supprimer la bande de verdure située à l'arrière de mes bâtiments pour la transformer en places de parking. Si ces places de parking étaient accessibles à mes clients, moyennant un accord avec Lidl, l'expropriation serait alors envisageable. Afin d'avancer sur ce projet, je me tiens à votre disposition.

- **Contribution : BOSSERELLE Émilie - Metz**

Objet : *Satisfaction*

Très bon projet, cela manquait, trajet incontournable. Reste maintenant à passer à la gratuité des transports en commun pour favoriser la mobilité et les gains de pollution.

Également une aide de la ville pour l'acquisition des Vélos électriques en plus de celle de l'état serait d'actualité car les premiers concernés sont les communes.

- **Contribution : LINTZ Alain - Marly**

Objet : *Contribution Mettis ligne C*

Document : PROJET LIGNE C METTIS

1- Dossier

- Quelques incohérences Nbre d'habitants concernés 1x 38000 , 1X 60000 ??

- Pièces 10 Annexe 9 Estimation clientèle : incompréhensible

- **Questions :**

○ Quelle est la fréquentation actuelle de la ligne 2 par tranche horaire ?

○ L'estimation haute étant de 9200 voyages, quelle est l'estimation basse ?

○ Ne serait-il pas mieux d'avoir des bus plus petits aux heures creuses ?

○ Pourquoi un nouveau dépôt ?

○ Quid de l'ancien ?

○ Si maintien de l'ancien pourquoi en avoir 2, il vaudrait mieux optimiser l'organisation et les coûts ?

○ Où se situeraient les citernes d'hydrogènes

2- Aspect financier

- Coût global annoncé : 84.8 M€

- PAI 4.6 M€

- Plantations et autres : 3.5 M€

Soit plus de 110M€ avec les dépassements et l'inflation par rapport au chiffrage de 2022

- Budget EMM : 278M€

- Endettement transport : 88M€

- Augmentation de la taxe foncière 2023 à METZ : +15%

Le coût de cette ligne C n'est pas cohérent avec le budget de l'Eurométropole et va doubler l'endettement de la ligne transport !!!

Pour un Gain sur parcours Marly/Centre-ville de 5 minutes soit 10M€ la minute et moins de 9000 voyages par jours soit pour 4000 personnes !!! (et encore car c'est l'estimation haute, l'estimation basse n'est pas indiquée dans le dossier)

- **Questions :**

- Ne serait-il pas mieux de réduire de moitié l'investissement de cette ligne pour développer une autre ligne ou de nouvelles vraies pistes cyclables
- Est-ce l'intérêt général de consacrer 110 M€ pour un potentiel de population de 15% de l'EMM ?
- N'y-a-il pas meilleure utilisation de l'argent du contribuable ?
- Est-ce que le coût des citernes est inclus dans le chiffrage des 84.8M€ ?

3- Environnement

Questions :

- Quel est le bilan carbone de ce projet :
 - Équipements achetés, bus, stations ...
 - Travaux
 - Exploitation
- Quelle quantité de particules fines (PM5,PM10) seraient émises (provenant des pneus, du freinage et des poussières)?
- Un comparatif a-t-il été fait entre des bus plus petit et ceux envisagés de 24m pour les périodes creuses en terme :
 - D'émission de particules fines
 - D'endommagement des voiries

4- Marly

La traversée du centre de Marly aurait pour conséquence :

- Un aménagement spécifique pour permettre le passage en alternance des bus
- La suppression des ralentisseurs
- Des vibrations dues au passage de bus de plusieurs tonnes pour les riverains
- Une intensification de la circulation

De plus **cette rue est coupée tous les ans pour cause d'inondations**, chose qui ne fera que s'amplifier avec l'imperméabilisation des sols pour cause d'urbanisation (voir PLUi) et le dérèglement climatique.

En conséquence je propose de modifier le parcours en utilisant la D113A jusqu'au P+R et passage entre le COSEC et le collège et ensuite à droite l'avenue du Long Prey avec l'utilisation de navette dans Marly (voir plan ci-dessous)

Ce parcours présente plusieurs avantages :

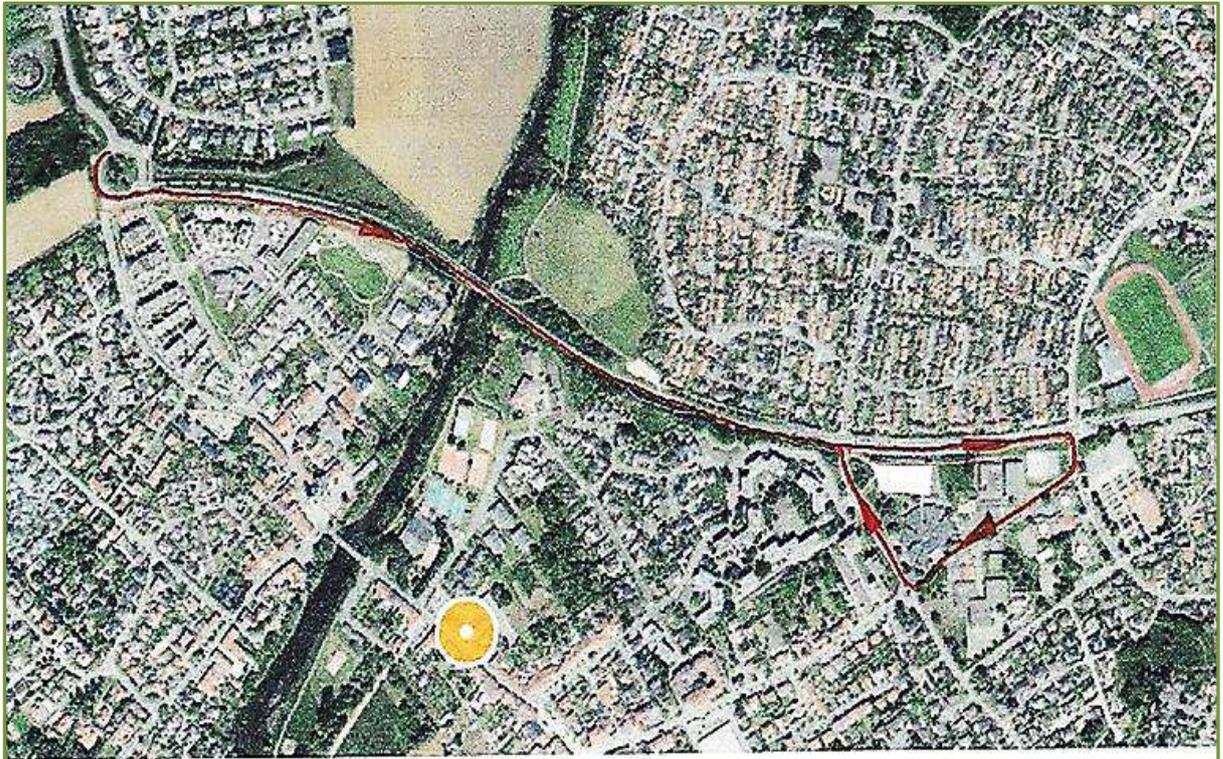
- Evite les passages délicats de l'église, du pont et au niveau du cabinet dentaire
- Evite la déviation en cas d'inondation
- Limite les travaux
- Réduit les nuisances pour les riverains
- Maintien des ralentisseurs pour réduire la vitesse des voitures
- Le parcours sera plus rapide

En conclusion :

- Le gain de temps sur le parcours n'est pas significatif
- Le projet est trop coûteux, conséquence le développement du réseau est plus lent (15 ans entre lignes A,B et C)
- Il générerait trop de contraintes pour les riverains, commerces par la durée des travaux, la problématique stationnement et les emprises nécessaires.

Pourquoi ne serait-il pas possible :

- D'augmenter le cadencement actuel
- De se limiter à quelques aménagements :
 - Pilotage des feux
 - Pistes cyclables indépendantes
 - P+R
 - Achat des billets aux stations
- De limiter les travaux au strict nécessaire, c'est mieux pour la planète, les commerces, les riverains, les finances de l'Eurométropole et donc des nôtres



• **Contribution : Pascal PERAN - Metz**

Organisme : Vice-président du Conseil de fabrique de la paroisse Saint Martin

Objet : Risques pesant sur un bâtiment classé "Monument historique"

Contribution déposée par le Conseil de fabrique de la Paroisse Saint Martin.

Ce projet fait peser des risques sur l'église Saint Martin, monument historique fragile, au droit de la rue Lassalle. Son clocher a déjà été l'objet de travaux importants de consolidation en 2020-2013. Le passage de METTIS C le long de cette église pose trois problèmes.

1. Travaux préliminaires : à limiter au strict nécessaire pour éviter des trépidations qui pourraient entraîner des désordres structurels sur le bâtiment.
2. Augmentation du trafic bidirectionnel de véhicules lourds, le METTIS 4 essieux s'ajoutant aux deux lignes de bus déjà existantes et maintenues dont un bus articulé 3 essieux. De plus, l'alternat envisagé au "virage Saint Nicolas" pourrait engendrer aux heures de pointe des "remontées de file" avec arrêt de bus et METTIS moteur en marche devant l'église, augmentant les trépidations devant le bâtiment.
3. Cérémonies d'obsèques : l'église ne possède pas de parvis. Le véhicule des pompes funèbres stationne le temps de la cérémonie sur la voie de bus montante (tolérance). Le conseil de fabrique demande le maintien de cette tolérance, sachant que la gêne occasionnée sur le trafic augmentera.

Une étude particulière associant l'Architecte des bâtiments de France nous semble nécessaire.

- **Contribution : Alan - Woippy**

Objet : Matériel roulant METTIS C + itinéraire

Je trouve le choix d'un autobus bi-articulé inutile et trop coûteux pour cette ligne METTIS C. Un autobus bi-articulé a une capacité d'environ 155 places et le prix à l'unité d'un Exqui.City 24 Hydrogène du constructeur de Van Hool est de 2 millions d'euros à l'unité. Tandis que le choix d'un autobus articulé aurait été plus judicieux puisque sa capacité est presque égale à celle d'un autobus articulé, beaucoup moins coûteux (environ la moitié moins), plus fiable (les METTIS actuels sont régulièrement en panne, et l'hydrogène n'est pas encore au point. La ville de Pau en est un exemple puisqu'ils étaient les seuls à avoir des Van Hool Exqui.City, cependant en 18 mètres et pour le manque de fiabilité, la ville a décidé d'arrêter cette énergie) et un passage plus facile dans des zones étroites ne nécessitant pas ou très peu d'aménagement. A cela, la fréquence aurait pu être augmentée considérablement faisant le plaisir de tous. Le constructeur français Iveco Bus à Annonay ainsi que le carrossier Heuliez Bus à Rorthais proposent d'ailleurs des véhicules propres et des autobus BHNS avec de très bons équipements, fiables, ce qui aurait en plus permis d'avoir des véhicules Made in France.

Le croisement devant la mairie de Marly sera d'ailleurs assez difficile et probablement aussi devant l'église au vu de la difficulté parfois présente déjà avec des autobus articulés.

- **Contribution : Pascal et Marie-Christine - Montigny-lès-Metz**

Le projet a des aspects positifs: un bus à hydrogène est sans doute plus écologique (même si nous ne sommes pas assez spécialistes pour en juger vraiment), une amplitude horaire plus grande, surtout le soir.

Mais il y a aussi beaucoup d'aspects négatifs:

- 84 millions pour gagner 10mn, est-ce bien raisonnable? D'autant que la ligne n'étant pas en site propre tout le long, ce gain de temps n'est pas garanti
- le trajet est à peu de choses près celui de la ligne L2. Il eût peut-être suffi de rallonger le trajet et d'augmenter la fréquence
- les parkings de dissuasion vont-ils vraiment diminuer le nombre de voitures, compte tenu de la construction de nouveaux quartiers 5Lizé, Chocolaterie, Grange le Mercier ?
- le trafic vers le centre-ville ne passera plus par l'avenue Franiatte, et on peut craindre un engorgement de la Horgne et de la rue Saint-Ladre (avec son pont étroit, qui risque de devenir très inconfortable pour les piétons seniors et pour les vélos)

En résumé nous ne voyons vraiment pas l'intérêt de consacrer autant d'argent public à un projet qui, en définitive présente beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages.

- **Contribution : DERRMANN René - Marly**

Objet : réclamation

J'ai déposé mes avis sur cette ligne Mettis 3, en désaccord complet. Je constate ce jour que mes avis ne sont pas notés dans les contributions, sommes-nous sous un régime totalitaire ou on choisit les textes ? Je conteste cette enquête publique et je vais faire valoir mes droits,

- **Contribution : MOCRILORN - Metz**

Objet : Contribution Mettis C - Mocrilorn

Parce que le dossier est conséquent et qu'il peut être lu sous de multiples aspects, il était plus aisé de réaliser un document illustré. La contribution est donc envoyée en pièce jointe en format PDF. Elle fait 10 pages mais comporte de nombreuses infographies.

En résumé:

- Dossier peu lisible, difficile à appréhender et qui n'incite pas à l'intérêt.
- Ambition du projet réduit de moitié, sacrifice de Bellecroix.
- On n'y trouve pas le projet de desserte de l'hôpital Schuman par débranchement de la ligne A (qui est une très mauvaise idée).

- Problème spécifique à Marly où l'on veut un Mettis sans les infrastructures qui vont avec ...
- **Avis favorable.**

A consulter dans la partie PIECES JOINTES : PJ2 Contribution MOCRILORN

- **Contribution : Catherine - Metz**

Dans le dossier figure le nombre de personnes concernées par le projet de ligne C, soit 5537 pour Montigny les Metz ,10109 pour Marly et 20376 pour Metz (chiffre qui peut être ramené à 5228 si l'on se concentre sur l'axe le plus impacté XXème corps Franiatte.

Donc un chiffre entre 20 et 30000 habitants.

La lecture de cette somme est très intéressante en termes d'impact sur la faune et la flore, on en saura beaucoup sur le lézard argenté l'écureuil roux le départ puis heureusement le retour de certaines espèces.

A contrario rien de documenté sur le report de circulation et le stationnement, énormes points noirs du projet Deux phrases " risque certain d'entraîner un report de circulation sur l'axe Pont à Mousson "et "les émissions de gaz à effet de serre augmenteront légèrement sur les rues où le trafic se reportera "

Impossible d'imposer un tel projet qui touchera au quotidien autant de population et transfigurera des quartiers entiers. Une consultation populaire serait la bienvenue avec les éléments d'impact précités qui manquent au débat.

- **Contribution : AMELIE - Montigny-lès-Metz (2 contributions identiques)**

Objet : *opposition projet*

Organisme : *habitante*

1. Faire tous ces travaux par ailleurs très couteux pour gagner quelques minutes n'a pas de sens. Pourquoi ne pas mettre plus de bus en fonctionnement ! De nombreux commerces de proximité se trouvent sur cet axe (rue Franiatte et XXème corps). Ils vont être impactés par la création de cette ligne, ils risquent de mettre la clé sous la porte. Nous pensons aux commerçants de l'avenue de Strasbourg...De nombreuses places de stationnement vont être supprimées ce qui va générer des problèmes pour les habitants. Il est absolument nécessaire de repenser ce projet qui n'a actuellement aucune utilité publique
2. Faire tous ces travaux par ailleurs très couteux pour gagner quelques minutes n'a pas de sens. Il suffit de mettre plus de bus en fonctionnement. La rue Franiatte constitue un axe principal pour tous les véhicules en direction du sud de Metz et dessert par ailleurs plusieurs sites commerciaux. Ils risquent de mettre la clé sous la porte. Nous avons en tête la disparition des commerces de proximité avenue de Strasbourg. Il est indispensable de maintenir des flux de circulation dans les deux sens (pas de sens unique) ainsi que des possibilités de stationnement et d'accès aux riverains. Ce projet n'a aucune utilité publique.

- **Contribution : Jean-Luc - Montigny-lès-Metz**

Quelques remarques sur une enquête publique pour un projet "ficelé" d'avance : - 70 millions au départ, 85 millions à ce jour et à coup sûr plus de 100 millions à l'arrivée... quelle gabegie d'argent public. Ce n'est pas grave, il suffira d'augmenter les impôts des contribuables. Cela viendra s'ajouter au déficit du centre des congrès, au siège de Metz Métropole et de son parking implanté en plein centre-ville (pour fluidifié la circulation urbaine !!!!!), à la perte de la taxe transports de l'Hôpital Claude Bernard que l'on n'a pas su retenir (alors que l'on a bien fait venir Amazon) ...- Et ces 100 millions pour gagner entre 7 et 12 minutes...Cela fait cher la minute. Alors pourquoi pas remplacer ces travaux par la gratuité pure et simple des transports en commun ? Cela doperait sûrement plus le taux d'occupation des transports en commun...et sans "tuer" les petits commerces situés sur le tracé de la ligne C.

- On rallonge la distance entre les stations : Quid du temps de déplacement pour les personnes âgées, les familles avec enfants ?
- Du fait de la circulation en sens unique sur certains axes, cela va engendrer un report de trafic sur les rues environnantes (rues St ladre, Pont à mousson et chemin de Blory, goulot d'étranglement du Pont de la Horgne) et compensera largement "l'effet site propre" de la ligne C.
- Plus de 1000 logements sont en cours de construction sur Montigny les Metz !!! Cela va engorger encore plus la circulation et surtout poser un énorme problème du stationnement (nombre de places de parking en inadéquation avec le nombre de véhicules potentiels en plus des places de parking supprimées pour le trajet du Mettis, des trottoirs et des pistes cyclables créés).

- **Contribution : Gilles - Montigny-lès-Metz**

Je ne comprends pas l'intérêt d'un investissement aussi conséquent pour un résultat décevant un bus qui n'est en site propre que dans 1 sens Une circulation qui va se reporter sur les rues adjacentes au détriment des riverains Un réseau déjà fortement déficitaire et portant des tarifs prohibitifs Est-il nécessaire de faire ce type de travaux alors qu'il vaut mieux investir sur l'enseignement et les logements étudiants

- **Contribution : COSSUREL Mathieu - Metz**

Objet : Mettis C - Critique et amélioration possible

Je suis totalement favorable à la mise en place d'infrastructure de mobilité douce entre la ville de Marly et Metz. 1ère remarque : Il y a beaucoup trop de déplacements en voiture entre ces deux espaces de vie si proches (<8km), ce qui contribue à un réchauffement climatique important, un coût du quotidien de moins en moins supportable et des trains de vie peu agréables à cause des aléas de la voiture (bouchon, accident, incivilité, énervement au volant, etc.). Améliorer cette mobilité peut donc passer par le développement d'une ligne de Mettis C au détriment de la place que l'on donne actuellement à la voiture (rue, stationnement, etc.) mais ne doit pas être fait au détriment des continuités cyclables. Le projet en l'état ne permet pas d'avoir un parcours vélo 100% continu et en sécurité puisqu'il y a plusieurs endroits de discontinuités (pistes aboutissants sur aucun aménagement pendant des centaines de mètres, etc.) et certaines pistes prévues ne sont pas réglementaires (largeur trop faible pour accueillir des vélos en double-sens), entre autres. L'idée n'est pas d'interdire aux voitures d'accéder au cœur de ville mais de limiter l'espace attribués à la voiture qui est considérable aujourd'hui alors que les bus et les vélos n'ont que des miettes. Il faut impérativement changer de méthode pour réellement partager l'espace et améliorer la vie des habitants. 2ème remarque : De plus, il est prévu de mettre en place des bus à l'hydrogène vert. Sachant que l'hydrogène vert doit être produit avec des énergies renouvelables (ou nucléaire selon la définition de chacun), je tiens à rappeler que l'UEM, fournisseur locale d'énergie, ne produit que 13% de l'électricité qui est distribué sur son réseau. De plus, une partie non-négligeable est encore produite avec du gaz d'origine fossile et les investissements dans les énergies renouvelables sont faibles sur la métropole ou pensés sur des zones naturelles alors qu'il existe des gisements importants (photovoltaïque en toiture, biogaz en méthanisation, éolien, géothermie/aqua thermie). Promettre de produire de l'hydrogène vert alors que le territoire ne produit que si peu d'énergie lui-même est peu réaliste et le territoire va sûrement devoir soit acheter de l'hydrogène à l'étranger, soit produire de l'hydrogène à partir d'électricité du réseau national comme tout le monde ce qui gonflera la facture des usagers. Il serait préférable de développer des solutions de méthanisation pour produire du biogaz local à partir de nos déchets ménagers et agricoles afin d'avoir une flotte de bus roulant au bioGNV et rendre la vie moins chère pour les usagers. Je vous remercie de prendre en compte mes remarques qui vont dans l'intérêt de l'utilisateur et des habitants du territoire.

- **Contribution : Blanche - Longeville-lès-Metz**

Bonjour, la mise en place de la ligne C du Mettis, telle que décrite dans l'avis d'enquête publique, est une excellente nouvelle, en particulier pour diminuer la circulation des véhicules en périphérie urbaine et au centre-ville de Metz. Il serait judicieux de créer des parkings à Marly où de vastes espaces disponibles peuvent accueillir des milliers de véhicules et favoriser ainsi un mode de déplacement respectueux de l'environnement en encourageant les personnes qui souhaitent se rendre en ville à laisser leurs voitures sur ces parkings et à prendre le Mettis C pour rejoindre une destination centrale. Cela se vérifierait notamment lors des moments marquants organisés en ville, comme les matches du FC Metz, les soldes, la fête de la Mirabelle, la Saint-Nicolas, les marchés de Noël, etc. La ville s'inscrirait ainsi dans les métropoles visionnaires ayant pris des décisions tournées vers l'avenir qui favorisent des modes de déplacement mixtes et innovants. Il est temps que les décisions politiques concernant la mobilité aillent dans ce sens pour faire de Metz une ville moderne et luttant contre le réchauffement climatique. Il est urgent de faire preuve de courage politique pour miser sur un réseau de Mettis, et notamment le Mettis C, performant et répondant aux attentes de la majorité de la population qui souhaite bénéficier d'une atmosphère dépolluée et se déplacer dans une ville où il est simple de prendre régulièrement les transports en commun. Les investissements doivent être octroyés au développement de la ligne du Mettis C, accompagné de la création de parkings sur les espaces disponibles à Marly (Google Map permet aisément d'avoir un aperçu des espaces disponibles sur lesquels des milliers de véhicules peuvent être stationnés). Les décideurs politiques doivent faire preuve de courage et penser aux générations futures. Construire des parkings à proximité de la ville, comme le projet de parkings à Longeville-les-Metz (cf. articles de l'Est Républicain) va à l'encontre des besoins de la population et ne peut voir le jour, car il s'agit là, encore une fois, d'une solution du passé qui aggraverait les problèmes de circulation des véhicules en créant des embouteillages conséquents dans les quartiers proches du centre-ville et à l'entrée de ville. La ligne du Mettis C, couplée à la construction de parkings à Marly, est une solution idéale pour fluidifier la circulation. Je vous remercie de faire figurer ces observations dans vos conclusions à l'enquête publique et de les relayer auprès des décideurs politiques. Cordialement.

- **Contribution : Unis pour Metz - Metz**

Objet : Contribution groupe politique "Unis pour Metz et la métropole"

Veillez trouver ci-joint la contribution de « Unis pour Metz », le groupe politique d'opposition d'union de la gauche et des écologistes à la mairie de Metz et la métropole

Pièce(s) jointes(s) :



Enquête publique Mettis C : Contribution du groupe d'opposition de gauche et écologistes à Metz et sa métropole UNIS

A - Favorables à la ligne C, mais...

Nous avons toujours défendu la réalisation d'une troisième ligne Mettis qui dessert le sud-est de la métropole. Malgré les réserves décrites ci-dessous, nous sommes **favorables** à ce projet qui contribuera à redynamiser notre réseau de transports urbain.

Parmi les points positifs, nous notons le traitement environnemental et paysager du parcours et des stations (adaptation au changement climatique etc..), ou encore l'insertion des pistes cyclables a priori plus sécurisées que certaines actuelles (reste à prévoir des parking vélo sécurisés, sur les P+R).

Pour autant, **ce dossier appelle à plusieurs lourdes critiques.**

Son tracé est bien trop court ; le projet vers l'est dont la version privilégiée était une reprise de la ligne 1 a été éliminé du projet. Les premières victimes de cette décision : les habitants de **Bellecroix**.

Et non, la bétonisation et l'urbanisation de l'allée Saint-Urbice n'était pas la seule solution pour permettre le passage d'un Mettis dans le quartier.

Nous notons d'ailleurs que si le dossier mentionne l'étude de ce sillon via Bellecroix et son annulation, il n'explique pas les motifs de cet abandon.

Près de la moitié de la ligne sera noyée dans la circulation. Cette troisième ligne ne sera donc au final qu'une L2 un peu améliorée. Et la fréquence de la ligne, à 10 minutes, n'est même pas revalorisée. (Excepté si on compare aux horaires actuels dégradés du fait du manque de conducteurs de bus TAMM...). Le réseau ne gagne pas en attractivité.

Enfin nous apprenons en 2022 que le subventionnement de cette ligne C par l'Etat était nettement inférieur aux autres grandes agglomérations du Grand-Est (3 millions pour le projet messin, contre 15 à Reims, 30 à Nancy et 40 à Strasbourg). Nous sommes manifestement victime de notre baisse d'ambition.

B- Des questions par rapport à l'hydrogène

Evidemment qu'il faut aller vers des bus propres ; il faut le faire, d'une manière ou d'une autre, tôt ou tard.

Mais la priorité de nos transports en commun, ce n'est pas leur motorisation. Ce n'est pas là que se joue les émissions des gaz à effet de serre, mais bel et bien dans les flux automobiles. La priorité opérationnelle, parce que la politique c'est prioriser, c'est de réduire l'écrasante majorité de déplacements de faible distance qui continue de se faire en voiture, c'est d'augmenter la flotte de bus. C'est le report modal.



D'autre part, malgré une opinion a priori favorable sur l'hydrogène, nous avons une inquiétude grandissante, par rapport à son coût énergétique. L'hydrogène vert a l'avantage d'être propre ; mais l'inconvénient d'un rendement mauvais (autour de 25%). Ainsi, toutes choses égales par ailleurs, la consommation électrique est multipliée par 4.

Sujet à prendre au sérieux : l'hiver dernier Jean Rottner n'avait-il pas envisagé de fermer des lignes ferroviaires à cause de l'envolée du prix de l'électricité ? Vu le contexte, cela laisse craindre un recours à de l'hydrogène gris, très pollué mais moins cher.

C - Au-delà de cette seule ligne C

1) Le prolongement vers l'hôpital Schuman : vers une baisse de fréquence ?

La desserte de l'hôpital Schuman par la ligne A sera prélevée sur la desserte vers Cora et Metzanne. Résultat : la desserte vers Schuman reste quasi identique, avec un passage toutes les 20 minutes, comme la ligne C14 aux heures de pointe. Par-contre, les usagers qui veulent aller vers le secteur de Cora Borny et Metzanne passeront d'une fréquence de 10 minutes à 20 minutes, soit une nette dégradation.

2) Offre de service stagnante voire en baisse

En dépit de la bonne santé financière de notre métropole, en dépit de notre retard considérable dans les transports, l'équipe en place considère que le réseau doit rester à « l'équilibre budgétaire ».

Un équilibre budgétaire, sans abondement du budget principal, qui condamne donc le réseau à rester atrophie au vu des besoins considérables de la métropole. Nous considérons au contraire que les moyens du budget principal doivent abonder le budget transport afin de financer plus de véhicules, plus de lignes et plus de passages, pour un réseau plus attractif.

Pendant ce temps-là des moyens sont prélevés sur nos bus du quotidien pour financer une navette fluviale estivale à vocation touristique ; tandis que les tarifs ont subi récemment des fortes hausses

Autre regret : le recours permanent à des navettes de convenance, souvent affrêtées par les TAMM d'ailleurs, qui ont pour conséquence de dévitaliser le réseau et de générer des problèmes d'organisation au sein des TAMM. Ce sont les lignes structurantes qui doivent faire l'objet de tous nos soins, avec Mettis.

- **Contribution : CAMBIANICA Guy - Metz**

Objet : *Souligner les points d'amélioration de ce demi-projet structurant de METTIS C*

- 1- En préambule, le projet de METTIS C est selon moi un demi ou un tiers projet, en ce sens qu'il lui manque une bonne part de ce qui faisait le projet initial (nommé BHNS 3) et qui reliait la ville de Marly à l'Hôpital Schuman. Ce projet ne prend donc en compte qu'une partie de son utilité public en oubliant les quartiers de Metz-Bellecroix à 95% constitué de logement sociaux, Metz-Corchade et Metz-Borny, perdant au passage la capacité de s'interconnecter avec une desserte de Saint-Julien et du quartier Hauts de Vallières via une déqualification et le prolongement de la ligne N18 (très intéressante par les infrastructures urbaines desservies) vers Borny, ce dernier pouvant accueillir à terme si on en croit le projet de PLUi un surcroit de plus de 700 logements...Il sera très difficile ensuite de réaliser des interconnexions autres que radiales alors que ce qui est demandé par la population, ce sont des liaisons transversales pour s'affranchir de passer par le centre de la métropole...De plus les habitants qui s'étaient prononcés contre le projet d'origine de passage à Bellecroix sous un prétexte fausement paré de vertus écologiques, n'était pas la cible visée par le projet d'origine. Hors dans l'enquête METTIS C il n'est nullement fait mention d'une prolongation voire d'une partie de projet reporté pour une raison X ou Y... Est-ce encore un transport structurant ?

2- L'idée de faire faire un demi-tour au METTIS C, place Mazelle, au droit du croisement le plus fréquenté et le plus chargé de Metz est une aberration technique et pratique en ce sens qu'au-delà de la surcharge permanente de carrefour stratégique de la ville déjà délicat, le positionnement de ce « giratoire Mettis » vient réduire la sécurité des usagers :- au droit du parking Mazelle en réduisant l'espace piétons et cyclistes tout en frôlant la sortie d'un parking très usité- en omettant de traiter la piste cyclable située de l'autre côté du boulevard Maginot alors qu'il était judicieux de faire pénétrer ce METTIS C rue Haute-Seille pour y implanter son arrêt et poursuivre jusqu'au bas de la Fournirue pour y déposer des chalands dans l'hypercentre de Metz, emprunter la rue des Tanneurs puis rejoindre la place Mazelle via Paixhans et Maginot. Pourquoi se priver d'une telle simplification et de cette meilleure desserte pour un transport réputé structurant.3 - Faire passer ce METTIS C devant la gare côté nord de Metz est certes séduisant mais il fait voler en éclat les continuités (très imparfaites) vélos existantes tout en surchargeant la portion gare alors qu'un passage vers la gare sud via une voie dédiée existante aurait l'avantage de s'interconnecter tout autant sur l'arrêt Pompidou et desservir les quartiers Amphithéâtre et Sablon proche en remontant via la rue aux Arènes et remonter via le passage du Sablon en évitant le piège de la rue Coetlosquet, de la place Saint-Martin (et de son église classée qui se dégrade déjà du fait des bus) et de son étranglement pour l'ensemble des mobilités tout en continuant de desservir le Pivot (hub) de la place de la République... en repartant via l'avenue Ney. Pourquoi cette complication qui fait barrage définitif aux autres mobilités ?4 - Plan d'Aménagement Variante 2B Section 02 planche 200 : Pourquoi imposer aux cyclistes ces quadruple intersections ? Alors qu'il serait plus logique et plus sécurisant d'assurer là encore la continuité vélo au plus proche du collège au lieu de mêler METTIS, voitures particulières et lycéens sur ces deux cents mètres. Il y a toute la place voulue sur le profil de voie pour sécuriser les flux et éviter de renvoyer les vélos de l'autre côté de la rue en faisant « sauter » le haricot central. D'autant que la suite pour les vélos est loin d'être clair et que le flux est orienté naturellement vers la rue Pasteur...Il faut voir plus loin que l'opportunisme de gagner quelques euros en augmentant inconsidérément le risque d'accident. ce qui serait pour le coup (coût) bien plus couteux.5 - Côté Marly, la voie verte est certes séduisante sur le papier mais l'avenir est à l'augmentation du trafic vélo surtout vers tangente de la zone Frescaty : ne serait-il pas plus judicieux de séparer les vélos et piétons pour éviter des conflits d'usage et risquer des accidents avec les « vélotafeurs ».Pour le reste, dans l'ensemble, ce demi-projet est bien étudié et devrait restructurer les mobilités dans cette partie de la métropole en réduisant l'empreinte voiture, ce qui n'est pas détaillé ni projeté, me semble-t-il. Les liens avec les transports transversaux (ligne de bus nouvelles ou réaffectées) figurent-ils dans une partie précise de cette étude ?

- **Contribution : Patrick - Montigny-lès-Metz**

Objet : Mettis : impacts, coûts

Bonsoir, Mettis c : Beau projet porté par nos élus. L'image que j'en ai : beau et grand bus de 150 places, à hydrogène vert (écologique), trajet plus rapide, toutes les 10 minutes, des pistes cyclables tout le long du parcours, des arbres plantés.... Les résidents, sur le circuit et à proximité, auront plaisir à prendre ce nouveau bus. Ça, c'est le constat idyllique. En étant plus terre à terre, tôt le matin, dans la journée, et en soirée, ces bus de 150 places tourneront presque à vide. Et nous coûteront une petite fortune. <<Ils nous emmèneront jusqu'à la gare sans y aller à pied comme actuellement (et donc apporter un service plus aux seniors et personnes fragiles)>>dixit M. HORY...Ces gens préféreraient garder les arrêts qui seront supprimés. Aujourd'hui, les seniors et autres, pour aller à la gare, descendent du bus L2 à proximité de la place du roi Georges, et à 100m, prennent Mettis A ou B.

Les contraintes pour les riverains :

- Le stationnement. Vous avez établi un bilan. Actuellement, sur le parcours 443 places, une fois le projet terminé, 577 places, dont 220 sur le parking public Mangin (pièce 6, page 59). J'habite près de la rue Franiatte, aux environs du pont de fer. Donc, entre ce pont et l'église Jeanne d'Arc, vous allez supprimer 78 places de stationnement, et en restituer 10. Par ailleurs, Vous en créez 3 rue Marc Seguin et 10 rue Beauqué. Soit un déficit de 55 emplacements. Certains intervenants (responsables du projet), lors de réunions publiques, nous expliquaient qu'un parking de plus de 50 places serait créé sur le quartier Lizé, rue Beauqué. C'est exact, mais ce parking a été conçu par la SAS LIZE et pour le quartier Lizé. Et non pour compenser, les places supprimées par le projet Mettis. (Surtout, que dans ce quartier, c'est une place de stationnement par logement. Cela m'étonnerait que les gens aillent se garer sur ce parking Mangin. -Sur cette portion, à ce jour nous trouvons 4 emplacements (conteneurs poubelles) et 1 rue Beauqué. Ou vont-ils se retrouver. J'ai posé cette question, toujours lors de réunions publiques, et encore dernièrement à une personne qui gère le projet. La réponse est : C'est en étude ??? Depuis plus d'un an, pas de solutions trouvées ???et rien dans le dossier. Ces emplacements pourraient se retrouver dans les rues perpendiculaires, ce qui supprimerait encore des places. J'espère avoir une réponse précise.
- Circulation -Report de trafics Sud > Nord. Vous savez vous projeter en 2026, pour calculer le nombre de voyageurs avec une analyse assez fine. En revanche, celle sur le report de trafics (pièce 6, page 58) rue Franiatte, et rues proches, est pour moi, tronquée. Vous oubliez que dans 3 ans, ce sont près de 1400 logements qui seront livrés à Montigny, et ce, de part et d'autre de la rue Franiatte. Dont le quartier Lizé avec 750 logements, et au bout de la rue St Ladre plus de 100 logements...Sans compter Marly, qui construit à tout va. Vous oubliez aussi, que les résidents, rue de la Prévôté, vont passer par la rue du Gibet, ceux de la rue Barillot, et les véhicules venant de la rue Kennedy, par la rue Hamant, et tous, se retrouver rue St Ladre. Donc sur vos documents, pont st Ladre, vers Metz, (Heure Pleine Matin) vous prévoyez 70 véhicules supplémentaires, et rue Seguin (sens st Ladre ->Franiatte), c'est 50. Actuellement, combien de passages ? Une étude d'impact pour le quartier Lizé a été réalisée pour la SAS LIZE en 2019, dont une étude de trafic avec comptage dans toutes les rues environnantes. (Voir documents joints). Pont st ladre : 630 véhicules, dont 95 générés par le quartier, rue Seguin : 375, dont 55, et Beauqué : 530, dont 210. Et avec ces chiffres, on ne parle pas du report de flux par suite de l'arrivée du Mettis... Qu'en sera-t-il une fois, celui-ci en service ????? Nos élus croient aux déplacements doux, moi en tant que riverain, je l'espère, sinon, bonjour, la galère. Et, je ne parle pas du pont de la Horgne (Pièce 8, page 143) Rue de la Horgne / Pont de la Horgne:<<La création d'un carrefour à feux en lieu et place du giratoire pourrait permettre une meilleure gestion des flux et des priorités pour les lignes bus. L'ajout de boucles de détections sur la rue de la Horgne pourrait s'avérer utile au vu des reports par ce pont>>-Coût du ou des projets. 65 000 000€, il y a encore peu de temps. Aujourd'hui 84 760 000€ HT ?? pourquoi n'avoir pas noté le TTC ? Donc en 2026, entre l'inflation et les imprévus, nous devrions dépassé les 100 000 000€ HT ou TTC Montpellier a abandonné son projet : Site France hydrogène : Mais tout compte fait (au sens propre du terme), la collectivité estime que la vertu énergétique ne doit pas se faire au détriment des deniers publics. Car c'est bien là que le bât blesse. « La technologie hydrogène est prometteuse, confirmait Michaël Delafosse le 4 janvier 2022. Mais nous étions aidés sur l'investissement mais pas sur le fonctionnement. Or, il reviendrait six fois plus cher qu'avec des bus électriques. Donc, pour le moment, nous renonçons aux bus à hydrogène, on verra en 2030 si l'hydrogène est moins cher. Pau : ville pionnière en la matière, n'achètera plus de bus à hydrogène. L'investissement et le fonctionnement sont très coûteux. Metz Eurométropole, l'Uem, John Cockerill vont investir plus de 40 millions pour la construction d'une usine de production d'hydrogène vert. (Dont 32 millions pour l'Eurométropole).

- Électricité produite : grâce à des énergies renouvelables (panneaux solaires, éoliennes, barrages hydro-électriques de l'UEM). Panneaux solaires, éoliens...production aléatoire...
Faudra-t-il une nouvelle centrale biomasse pour pérenniser la production ? Pour tous ces frais engagés, et les frais de fonctionnements très importants à l'avenir. Deux financeurs :
 - Les sociétés avec la taxe mobilité (taux de 2% appliqué depuis juillet 2023)
 - Une autre caste bien connue, celle qui paie la taxe foncière... Sans compter, l'achat de camions benne à ordures à hydrogène qui coûtent.
- Hors sujet : les autres dépenses :
- Metz'O, qui circule de juin à septembre. Coût dans le budget 2023 : <<La poursuite de la ligne R1 bis (navette fluviale) est également prévue pour 1 M€>> Ce moyen de locomotion est une alternative au bus. Les actifs, les étudiants, prendront cette navette. (Dixit nos élus). A l'avenir, donc, cette navette intègrera le réseau LE MET'. Le déficit noyé dans la masse des transports. Plus de 21000 voyageurs entre juin et septembre 2023 (magazine Eurométropole Janv-fév 2024), mais aucun chiffre sur le nombre de trajets professionnels. Déplacement d'agrément, pour 1.70€. Coût par trajet pour la collectivité en 2023 : est-ce bien (1 000 000€ : 21000) – 1.70€ ? La passerelle Wadrineau, coût 7M€, et finalement combien de personnes vont-elles l'utiliser ? Et 480 000€ pour pistes cyclables au Saulcy. Nos élus : heureux... M. HORY : Mettis fera rayonner Marly. M. BOHL : ECOquartier Lizé + Mettis pour Montigny. M. Grosdidier : Metz'o, la passerelle et Mettis pour Metz. Et nous, l'avenir nous le dira. Bien cordialement.

Pièce(s) jointe(s) :

■ Etude de déplacements – Commune de Montigny-Lès-Metz – Juin 2019

Génération des déplacements : Hypothèses

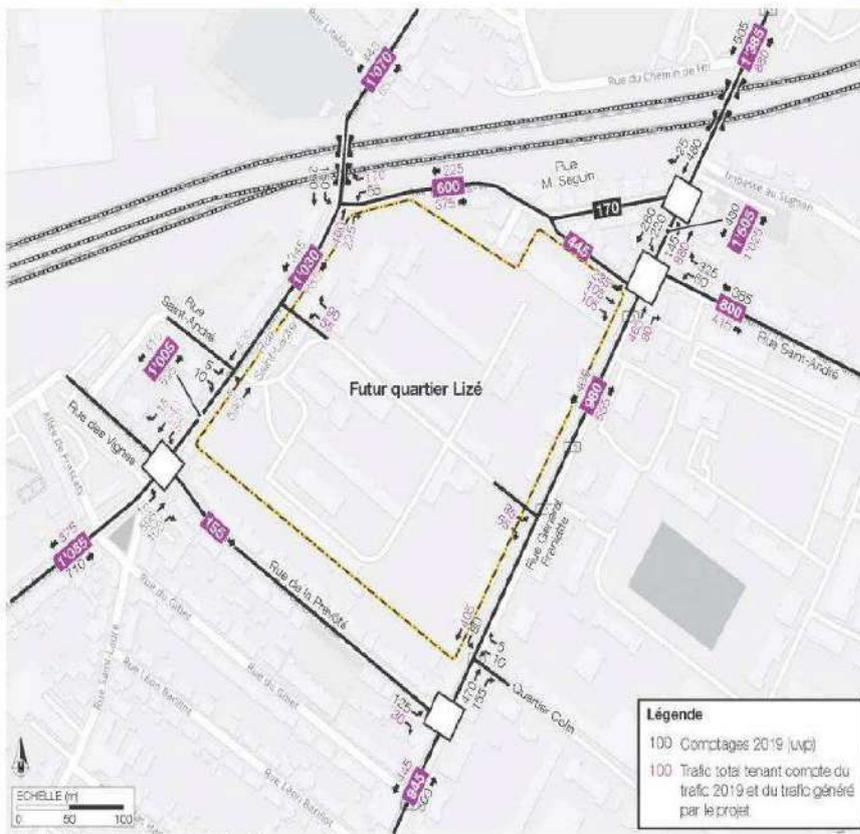
Charges de trafic de dimensionnement aux heures de pointe

5/7

Fonctionnement des carrefours



Charges de dimensionnement à l'HPM : global



Etant donné le nombre faible d'entrées projetées à l'heure de pointe du matin, elles n'ont pas été affectées sur le réseau.

Suite des pièces jointes :



- **Contribution : DEVISME Brigitte - Montigny-lès-Metz**

Je suis riveraine à Montigny-lès-Metz. Je déplore que lors des réunions nos interrogations en arrivant restent les mêmes à la sortie. Je pense que le projet de sens unique est utopique. Domiciliée dans une rue adjacente depuis soixante-cinq ans, nous avons pu constater que le tronçon Franiatte s'est avéré le plus important pour nous et a rendu la ville plus attractive. Il est sûr qu'entre les communes de Metz et Marly, Montigny fait "tampon" cependant personne ne semble se soucier de l'impact du projet sur les commerçants et les paramédicaux. La fréquence du L2 est déjà largement suffisante et le gain de 7 minutes avancé est risible par rapport au désagrément et au coût du projet. Même en agrandissant le parking Lebon, actuellement 22 places dont 1 handicapé, celui-ci n'absorbera pas les besoins des commerces alentours, car tout le monde ne peut pas prendre le Mettis. Pour ma part, je pense que la rue Franiatte doit rester à double sens. Vous n'êtes pas sans savoir que dans d'autres grandes villes, l'achat de bus à hydrogène est aboli car trop coûteux. Ne faisons pas la même bêtise qu'à Metz où des projets comparables ont tué le centre-ville. Je vous remercie de l'attention portée.

- **Contribution : - MOUGEL Alric - Montigny-lès-Metz**

Objet : Défense du patrimoine architecturale

Il semble, à la vue des plans et de ce que j'ai pu entendre, que la belle porte cochère de Jean XXIII qui donne sur la rue Franiatte sera détruite ; Les grilles de la caserne Lizé aussi Pour la porte cochère, il y a assez de place avant et après celle-ci pour installer un arrêt de Mettis, de même qu'en face où il y a un parking ERDF. Au sujet des grilles de la caserne Lizé, qui au-delà d'avoir leur charme, témoignent du passes, celle-ci peuvent être utilisées par exemple, pour délimiter entre les piétons et la voie de Mettis, ou encore délimiter la piste cyclable et mettre les cyclistes en sécurité. Bien Cordialement, M. MOUGEL

- **Contribution : ZBOUDJ Irène - Marly**
Pièce(s) jointe(s) : PDF de l'association Consommation Logement et Cadre de Vie



Marly janvier 2024
Enquête publique METTIS C

La liaison actuelle par la liane L2 donne satisfaction aux usagers de Marly.

D'un point de vue écologique la motorisation hydrogène du METTIS C est un plus, mais le ratio coût/avantage paraît néanmoins disproportionné. Rien ne garantit que les usagers potentiels, même concernés par un environnement plus sain, ne se tournent vers des véhicules personnels électriques au lieu du transport en commun proposé.

Le cadencement de l'ordre de 10 min aura une utilité en heures de pointe uniquement.

Les plages horaires étendues devraient améliorer la fonction multimodale pour les usagers des trains vers Paris. La participation à des événements culturels ou sportifs dans l'Eurométropole pourrait aussi être plus intéressante.

La trajectoire du METTIS C n'a pas suffisamment pris en compte le développement actuel et futur de Metz vers le Sud Est. Actuellement aller de Marly à Metz en passant par Magny est une vraie réussite pour le vélo et même à pied. Quel dommage de ne pas pouvoir faire de même en bus!

Pourquoi faut-il absolument que le METTIS C ait son terminus à Marly ?

Pourquoi ne pourrait-il pas continuer vers Magny et jusqu'à la gare de Metz, puis se greffer sur les voiries déjà existantes du METTIS A et B ?

La ligne L3 déjà accessible actuellement à partir du hub Coste et Bellonte est une alternative intéressante pour « soulager » l'axe Vingtième Corps/Frانيatte très encombré et problématique pour les riverains de Montigny et Metz. Avec le METTIS C ce sont eux qui paient le prix fort en termes de désagrément pour satisfaire un besoin marlien pas vraiment indispensable ni prioritaire. Qu'est ce qui justifie de prioriser Marly ?

Pour inciter à utiliser le METTIS C il reste encore beaucoup de travail à faire si on veut que les gens changent leurs habitudes. Ainsi la présence du NEC n'est pas un argument solide dans la mesure où culturellement on ne connaît pas les objectifs de fréquentation prévisionnels. Comment savoir si sa fréquentation intègre la provenance géographique des utilisateurs? La mairie de Marly devrait s'inspirer des pratiques de la maison de l'Eurométropole en demandant systématiquement à tout visiteur le mode de transport qu'il a utilisé, permettant ainsi de disposer de datas utiles fondées sur les mobilités réelles.

La ville de Marly est très étendue avec 37 kms de voiries, la ligne L2 actuelle n'en dessert qu'un faible pourcentage de 5 kms et le METTIS C en desservira encore moins.

Si l'enquête publique n'intègre pas la nécessité de redéfinir aussi les trajectoires des navettes dans Marly c'est donner un signal très négatif à la population, en particulier aux personnes à mobilité réduite qui composent un très fort pourcentage de la démographie marlienne.

Quel que soit le projet retenu il faudra absolument améliorer la circulation des navettes dans Marly en intégrant les nouvelles implantations résidentielles et commerciales sur la commune.

Autour de Marly. Les projets culturels, scolaires, universitaires, commerciaux, médicaux ... résidentiels de Metz Sud-Est, de Augny, du Plateau de Frescaty, Montigny, Moulins, Cuvry, Pouilly-Fleury ont-ils suffisamment été intégrés dans le projet du METTIS C ?

Une offre de mobilités innovantes / partagées / solidaires devrait être étudiée pour mieux cerner les besoins réels des gens en amont de tout projet. Les politiques publiques fondées sur l'expertise d'usage et l'écoute des citoyens ont tout à y gagner. Les « techniciens » sont experts de leur domaine et connaissent bien leurs métiers mais les politiques doivent s'émanciper de développer des projets « pour les citoyens » ils doivent apprendre à faire « avec les citoyens » seule garantie d'un meilleur usage démocratique, vertueux et structurant des deniers publics.

Consothèque CLCV centre socioculturel Gilbert Jansem, 54 rue de la Croix ST Joseph 57155 Marly

Permanence le vendredi de 14h à 17h et sur RDV 07 54 81 37 00 clcvmarly@gmail.com www.clcv.org

- **Contribution : FOLNY Gérard - Montigny-lès-Metz**

Dans l'objectif de réduire la production de gaz à effet de serre, j'approuve tout à fait le développement de moyens de transport en commun et de déplacements doux, comme les pistes cyclables, pour réduire le nombre de véhicules qui rentrent dans les agglomérations. On ne sait cependant pas de quel type (vert, ...) sera l'hydrogène utilisé par les BHNS. Compte tenu des contraintes foncières peu anticipées qui vont conduire à ne pas retenir un site propre tout au long de la ligne, le projet de METTIS C a toutefois l'inconvénient de ne pas être a priori incitatif au regard des durées de déplacement. L'étude environnementale doit prendre en compte les projets connus au moment de sa réalisation. Par exemple, en ce qui concerne le report du trafic routier, l'étude ne précise pas si les conséquences de la rénovation du quartier LIZE (étude environnementale réalisée) en matière de trafic sur la rue Saint Ladre ont été prises en compte, les comptages faisant référence à l'année 2022. De même, les effets de la création d'un nouveau lotissement sur le site KARM, au bout de la rue Saint Ladre, devraient être évoqués ; la municipalité de Montigny-lès-Metz en a fait une certaine publicité. En résumé, le report de trafic vers les rues de Frescaty et Saint Ladre, aboutissant au feu près de l'Établissement Jean XXIII semble insuffisamment étudié. J'ajoute que l'une des conséquences d'un engorgement éventuel, porte sur les délais de déplacement des secours aux personnes : la caserne des pompiers qui se trouve rue Saint Ladre dessert l'ensemble du secteur concerné par le projet et rien n'a été évoqué à ce propos. En ce qui concerne le report de trafic vers la rue de la Horgne et le Pont de la Horgne, on ne peut qu'approuver la nécessité d'une étude spécifique, car le secteur est déjà bien engorgé à certaines heures. Il est cependant regrettable, (non conforme en droit?), de renvoyer cette étude spécifique après la procédure actuelle d'enquête publique. Comme le projet va interdire des sens de trafic, l'étude environnementale gagnerait à être plus explicite sur les conditions de circulation sur les axes perpendiculaires au projet. Enfin, concernant les places de stationnement, on peut lire dans l'étude environnementale (p145/230) que les 151 places de stationnement seront restituées dans les rues adjacentes. Comment peut-on affirmer cela alors que ces rues sont déjà bien saturées actuellement...avant l'occupation complète du quartier LIZE, sauf à utiliser le secteur situé près de l'unité de biomasse de l'UEM !

- **Contribution : Alain - Montigny-lès-Metz**

Objet : Aménagement de la station LIZE

Les plans d'aménagement figurant dans le dossier d'enquête publique prévoient l'abattage de 7 à 8 marronniers pour la réalisation de la station « LIZE » rue Franiatte. Ces arbres sont répertoriés au PLUI comme étant des arbres d'alignement à préserver, par conséquent, il est demandé d'adapter le projet pour permettre la sauvegarde d'un maximum d'arbres. Cordialement

- **Contribution : BAPTISTE Joël - Marly**

Objet : Artificialisation des sols

Je m'interroge sur l'opportunité d'un tel projet dans la mesure où le coût global estimé en 2022 serait de 110 millions d'euros pour gagner entre 5 et 10 mn sur le parcours proposé de 10 km. Cela fait très cher du km et/ou de la minute !

Peut-on parler de BUS Haut Niveau de Service (BHNS) lorsque :

- Le gain de temps par rapport au même trajet en bus est marginal en regard du coût total du projet ;
- La circulation des bus en site propre n'est prévue que sur 15% du linéaire et que les 85% restants se feront au milieu de la circulation routière ;
- Les quartiers et la population concernés sont actuellement déjà desservis par la Liane 2 du réseau Le Met', au tracé quasi identique sauf en partie terminale vers la gare de Metz ;

- Le projet implique la construction d'un nouveau dépôt au motif que le dépôt actuel qui a moins de 10 ans est trop exigü. En effet, le parc devrait rester identique puisque les nouveaux bus articulés ne feront que remplacer ceux de la ligne existante ;
- Le mode de propulsion proposé implique la production et le stockage d'hydrogène qui ne peut se faire que sur un site dédié, qui n'est mentionné nulle part dans le dossier ;
- Le tracé retenu implique la mise à voie unique pour la circulation routière de l'axe traversant Montigny (rue Franiatte) et Metz Sablon sans qu'un nouveau plan de circulation n'ait été étudié, car « *le trafic devant se répartir harmonieusement...* » ?

Est-ce l'intérêt général de consacrer un tel budget pour un potentiel de 15% de l'Eurométropole de Metz.

Concernant les objectifs et justification de l'opération, il est mentionné en pièce n°3, page 3 que le secteur Sud de l'agglomération, qui regroupe aujourd'hui plus de 60 000 habitants et près de 14 350 emplois, en page 8 : 38 personnes et en page 31 : 38 000 habitants et 27 000 emplois... Quels sont les bons nombres ? Pour cela, l'estimation de la clientèle en pièce 10, annexe 9 est plutôt hermétique et incompréhensible.

Du point de vue environnemental, certes un budget de 3,5 M d'€ est prévu mais qu'en est-il de l'artificialisation des sols, création de 2 parkings P+R, nouveau dépôt des rames, zone de stockage de l'hydrogène, abattage d'arbres du quartier Lizé au prétexte qu'ils sont vieux !

Quel est le bilan carbone du projet en matière d'équipements, bus de 24 m, stations..., travaux et in fine l'exploitation en tenant compte de l'élongation des contournements inévitables pour les véhicules particuliers ou de services ?

Quid de la traversée de Marly centre ? L'incidence sur le trafic routier des usagers devrait être considérable en alternance avec les rames METTIS, sans compter que lors d'inondations cette voie est interdite à la circulation. Quid des stations supprimées par ce tracé ? Des navettes seront sans doute mises en place et compte tenu du taux de remplissage actuel de celles existantes, la desserte des différents quartiers ne paraît pas être un gain de temps pour les utilisateurs.

Quitte à mettre en place des navettes ne serait-ce pas plus judicieux d'utiliser la RD 113A qui elle-même aux heures de pointe est déjà très chargée et nécessiterait des aménagements à moindre coût

En conclusion :

- Le gain de temps sur le parcours n'est pas significatif, seul avantage accès direct à la gare centrale de Metz.
- Le projet est trop cher eu égard à l'estimation haute de transport de 4 000 personnes par jour concernant Marly (l'estimation basse n'est pas indiquée dans le dossier ou non visible dans l'annexe 9 de la pièce 10).
- Ce projet engendrerait beaucoup trop de contraintes pour les riverains et les commerces au long du parcours sans compter la durée des travaux, la problématique de stationnement, les vibrations engendrées par les futures rames et les emprises nécessaires contribuant à l'artificialisation des sols.
- Ne serait-il pas possible d'envisager l'augmentation de la fréquence actuelle de la liane L2 en heures de pointe, d'améliorer le taux de remplissage des navettes en garantissant les correspondances avec L2, étudier la desserte de la gare de Metz, créer des pistes cyclables sécurisées (n'est-ce pas l'objectif de la LOM) dignes de ce nom sur l'ensemble du parcours de 10 km... ?

- **Contribution : Grégoire - Montigny-lès-Metz**

Organisme : Association pour le développement des mobilités actives

Objet : Contribution de l'Association pour le développement des mobilités actives

Veuillez trouver en pièce jointe la contribution de notre association l'enquête publique.

A consulter dans la partie PIECES JOINTES : PJ3 Contribution ADEVMA

- **Contribution : POISSE Jean-Pierre - Montigny-lès-Metz**

Objet : avis sur projet Mettis C

Quand nos élus marchent sur la tête !!! A l'évidence ce projet n'a pas pour objectif premier d'améliorer le niveau de service des transports en commun entre Metz et Marly mais de réduire le flux des véhicules sur cette pénétrante importante de Metz sud .Comment peut-on en effet justifier une dépense de 100 millions d'euros pour gagner 7 à 3 mn de trajet tout en éloignant les stations les unes des autres par rapport à la situation actuelle ?

Il n'a pas non plus l'objectif de promouvoir la cause écologique puisque le report de la voiture sur les modes doux semble inférieur à 10% alors qu'un article du Républicain Lorrain de ce jour nous rappelle que 58% des déplacements se font actuellement en voitures et que faute d'études sérieuses rien ne nous est dit sur l'allongement des délais de déplacements sur les axes de report .Je note également que des projets d'infrastructures lourdes comme le Mettis sont sur une vision de 20 à 30 ans au moment où les véhicules seront très majoritairement propres. Suggestion: Compléter cette étude par un plan de circulation indiquant les trafics et les temps de circulation sur toutes les voies de report et par une étude d'impact sur les riverains concernés j'aurais aimé voir également dans cette étude une mesure de l'impact du projet sur les activités de commerce et de service d'autant que l'exemple des précédents Mettis nous a montré le risque de disparition de ces commerces avenue de Strasbourg .Enfin il est mentionné dans les objectifs du projet une amélioration du sort des piétons dont il n'est fait mention nulle part (sauf erreur de ma part)

- **Contribution : BURCKHART Laetitia - Marly**

Objet : Expropriation Voir document explicatif PDF joint

A consulter dans la partie PIECES JOINTES : PJ4 Contribution IMPRETEX (Burckhardt)

- **Contribution : Anne - Metz**

Objet : Mettis nouvelle ligne

Trop peu d'avantages par rapport aux inconvénients (travaux, changement de circulation, stationnement...)

- **Contribution : Catherine - Metz**

Il faut d'urgence sursoir à ce projet dispendieux, inutile et mal ficelé parce que décidé par les élites locales sans concertation des habitants concernés. Oui les bus sont quasi vides dans la journée, augmenter les cadences aux heures de pointe (à condition de trouver des chauffeurs.) aménager des pistes cyclables favoriser les échanges entre tous les quartiers de la Métropole et l'accès aux centres commerciaux extérieurs, bref répondre aux besoins réels des personnes en les interrogeant voilà un beau projet. Il pourrait devenir un enjeu pour les prochaines échéances municipales, la transition énergétique, pour réussir, doit être accompagnée financièrement auprès des particuliers et à des niveaux supérieurs au local, alors ne sacrifions pas arbitrairement nos quartiers sur cet autel.

- **Contribution : Daniel - Metz**

L'examen du projet de la future ligne C dans le cadre de l'enquête d'utilité publique me conduit aux réflexions suivantes : En première remarque, il semble que cette nouvelle ligne ne soit pas réclamée et ne fasse pas l'unanimité de la population - à l'exception des cyclistes éternels insatisfaits- alors que la ligne 2 fonctionne très bien actuellement, Quant au coût financier, estimé à 66 millions d'euros à l'origine, il vient de monter à 85 millions d'euros, énorme et surprenant ! Pourquoi une telle dépense alors que la rénovation du parc de bus et l'augmentation des cadences aux heures scolaires avec un couloir bus réservé suffiraient ? Pourquoi passer place de la République avant d'aller à la gare et pas l'inverse? Pourquoi restreindre l'espace vert autour de l'église Sainte-Thérèse ? La rue Charles Pêtre croise la rue du XXème corps mais ne permettra pas d'y entrer ?

De manière générale, comment accéder aux rues adjacentes déjà bien encombrées? Le parking Auchan envisagé pose aussi questions: Il sera à étages: pas très pratique pour aller faire des courses avec un caddie...Combien de places prévues? Payant? Il enlaidira le quartier, cachant la vue aux voisins et au supermarché: c'est la mort annoncée d'Auchan qui s'ajoutera à celle des nombreux commerces qui disparaissent un à un ou qui hésitent à s'engager plus avant. Il est même évoqué une fonction de délestage pour les jours de festivités messines, ce qui augmentera la circulation alors qu'on veut la réduire ! Le parking au sol est suffisant actuellement, il est vide la nuit, Pourquoi ne pas en faire un accès payant la journée (avec ticket de caisse pour sortir) et la nuit un accès gratuit réservé aux riverains autorisés? Ou mieux encore créer un parking à étages à la station électrique Total quelques mètres plus loin? Tout cela avec des bus à hydrogène, pas encore totalement au point et très onéreux, qui feront 18 ou 24 mètres de long, qui rouleront jusqu'à minuit alors que les bus actuels sont quasi vides à partir de 21 heures !Et malgré ces inconvénients , en espérant une amélioration de la qualité de vie des habitants de ce quartier après des travaux qui risquent d'être contestés , longs et difficiles....

- **Contribution : PERRINE - Metz**

Objet : Avis sur le projet de Mettis C et aménagements associés

Sur le principe, améliorer les transports en commun est souhaitable pour toute ville et tout citoyen. Cependant le manque d'ambition sur de tels projets transformateurs, engageant un tel temps, de telles contraintes et de tels coûts, est regrettable. Celle-ci aurait par exemple pu s'exprimer à travers un double sens bus en site propre et des arrêts moins espacés, combiné à un itinéraire vélo séparé et sécurisé tout du long, et une végétalisation plus poussée. Pour un projet plus clair, moins accidentogène, plus efficace, plus apaisé et agréable, qui se serait prolongé jusqu'aux quartiers nord-est. Un aménagement cela se pense à 20 ans, 30 ans voire plus, pour des usages en développement et que l'on souhaite favoriser pour le bien-être de tous, et non pour et par rapport aux usages contraints à l'instant t, contrairement à ce que certains semblent croire. Un projet ambitieux nécessite bien sûr une concertation et une communication adéquate. Cette enquête publique est particulièrement confidentielle, et ne touchera qu'un public restreint qui se bat pour aller chercher l'information dans les méandres de l'administration. Vu les budgets déployés, elle aurait pourtant pu faire l'objet de groupes de travail/conventions citoyennes par tirage au sort, de points d'informations dans les lieux de rassemblement (marchés, etc.), de publications (1/semaine) de rappel sur les réseaux sociaux, de résumés et zooms, de projections 3D en réalité virtuelle, d'affichages dans les arrêts de bus et la gare et les arrêts au feu (autant profiter du fait qu'ils soient particulièrement longs pour les piétons), des annonces plusieurs semaines à l'avance et plusieurs fois dans les journaux déjà distribués comme des publicités dans toutes les boîtes aux lettres, etc. Mais rien n'est encore perdu, la période de travaux peut être mise à contribution pour dédommager les enseignes riveraines pénalisées par les travaux, communiquer sur les mobilités douces, accompagner des expérimentations de leur utilisation par les citoyens qui s'en sont éloignés, aider les riverains à s'adapter, faciliter l'achat de vélos, vélos cargos, VAE et caddies ou sacoches vélos, communiquer sur les règles de la route trop souvent oubliées : doubler à 1m en ville (et non ce n'est pas parce qu'il y a un trait au sol définissant une bande cyclable que cela empêche un cycliste de tomber sous les roues d'une voiture et qu'on peut se permettre de le frôler) + si on doit couper une piste cyclable à sa droite en tournant, ce sont bien les vélos qui ont priorité + un sas vélo ça met le cycliste en sécurité et ça lui évite d'avaler du particules fines (et non ce n'est pas fait pour empêcher les voitures qu'ils se mettent devant) + oui les m12 autorisent les vélos à passer aux feux rouges + oui les vélos ont le droit de rouler sur la chaussée même s'il y a une piste cyclable indiquée par un panneau carré, surtout si elles sont aussi dangereuses que celles de Metz car très courtes avec des insertions et sorties dangereuses, etc. etc. Quelques remarques sur ce projet : sur le choix de l'axe en particulier à passer en Mettis, je ne m'exprimerai pas, utilisant très peu cette ligne de bus et y privilégiant le

vélo, très stressant et dangereux aujourd'hui, et pour lequel le projet devrait présenter une nette amélioration- manque de continuité et de sécurité au niveau des pistes cyclables : il en manque à pas mal d'endroits, par exemple entre le lycée Georges de la Tour et la place de la République (pourtant trottoirs suffisamment larges et double sens voiture), ou encore à la gare, alors qu'un tel aménagement devrait être l'occasion d'améliorer ces gros points noirs→ aujourd'hui de nombreuses personnes ne prennent pas le vélo à Metz car les aménagements les rendent vulnérables aux comportements dangereux des automobilistes, avoir un grand axe sécurisé jusqu'au centre serait une aubaine pour ces personnes, et ce sont elles ainsi que les piétons qui pourront faire vivre les commerces de la rue, plus que les usagers du futur Mettis qui finalement y passeront assez vite sur des arrêts très espacés- sur les portions sans voie cyclable, c'est très dangereux pour les cyclistes d'être mélangés à des voitures qui n'ont qu'un sens unique, comme sur l'avenue de Strasbourg où les voitures s'énervent, vrombissent et se collent derrière les vélos qu'elles ne peuvent dépasser à une distance sécurisée- s'il n'y a pas continuité tout du long, il vaut mieux des pistes de chaque côté qu'un double-sens, pour les connexions avec les voies cyclables et routes perpendiculaires, et pour l'identification par les voitures- d'ailleurs à propos des voitures, les croisements où les voitures coupent la piste cyclable devraient faire l'objet de feux séparés et/ ou de stops pour plus de sécurité (à l'inverse de ce qui a été fait sur la rue de Pont-à-Mousson par exemple, ou encore sur le boulevard Paixhans, très accidentogènes aujourd'hui car les voitures coupent les voies vélos sans leur laisser la priorité), avec bien sûr une priorité piétons/cyclistes et une cadence rapide, car ce sont bien eux qui peinent pour avancer et subissent les conditions météo, et pourtant eux pour lesquels on crée les itinéraires les plus morcelées (nombre de traversées incalculables pour des bouts de pistes culs-de-sac) et que l'on fait pourtant attendre jusqu'à 2 mn complètes à certains feux, parfois même non coordonnées quand ils se succèdent comme au rond-point des méduses, ce qui se traduit par des mises en danger et des traversées au feu rouge- par rapport aux aménagements faits jusqu'à présents, il est indispensable que les revêtements soient rugueux pour les piétons et vélos (et non glissants et accidentogènes comme à pas mal d'endroits de Metz, par exemple la piste rue de la Garde où les chutes sont légion dans le virage en descente), qu'il n'y ait pas de rebords pour monter sur les pistes cyclables car cela oblige à ralentir et tenter une entrée en angle droit que les voitures derrière n'anticipent pas, qu'il n'y ait pas en permanence des montées et sorties de piste vers la route, que les pistes soient visiblement séparées des trottoirs, que les sorties voitures soient suffisamment décalées pour avoir une visibilité sur la circulation cycliste, et qu'il n'y ait pas des bateaux en permanence pour celles-ci (il n'y a qu'en France où les sorties/entrées de voitures 2 fois par jour contraignent les déplacements des nombreux piétons, valides ou en situation de handicap, et cyclistes), qu'il n'y ait pas en permanences des trous et bouches d'égouts glissantes et désagréables sur les pistes cyclables, etc.- rendre une rue agréable à vivre, surtout avec les canicules qui s'annoncent croissantes, c'est penser sa végétalisation continue et sur différentes strates, avec des noues et grosses surfaces de sols perméables pour infiltrer l'eau et éviter qu'elle ruisselle, créant des flaques dangereuses et s'ajoutant aux réseaux d'eau, et pas uniquement quelques hautes tiges très espacés dans des conditions difficiles- enfin, un gros enjeux sera de faire respecter les trottoirs et pistes cyclables par la sensibilisation voire verbalisation des automobilistes qui y stationnent et mettent en danger les personnes qui doivent les contourner par des voies sur lesquelles elles ne sont pas attendues et donc pas en sécurité

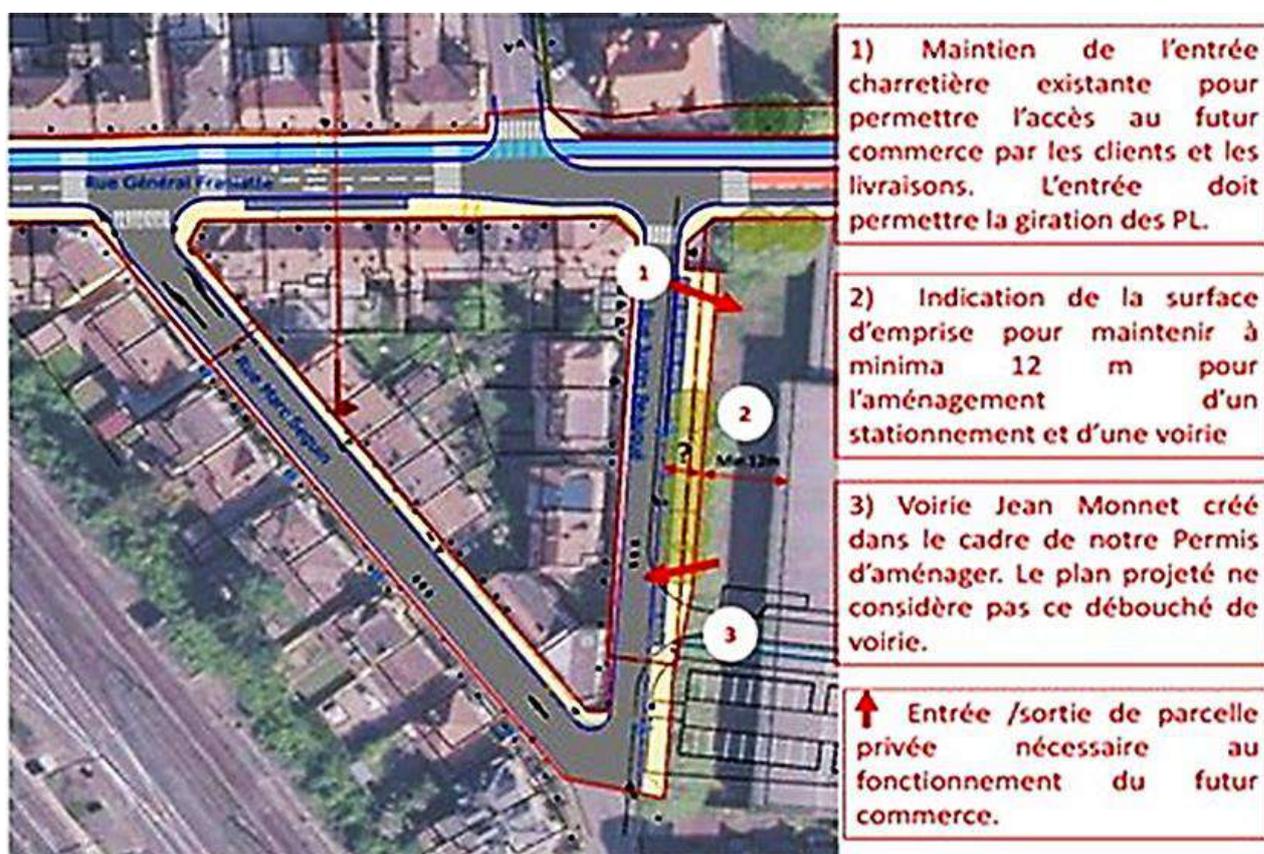
- **Contribution : LARCHER Baptiste - Vélizy-Villacoublay**

Objet : Quartier Lizé - impact projet rue Franiatte et Beauqué

La SAS LIZE aménage la reconversion de la caserne Lizé en quartier d'habitation sur la commune de Montigny les Metz dans le cadre d'un permis d'aménager délivré le 21 janvier 2021. Notre projet est impacté sur 2 voiries, la rue Franiatte et la rue Justin Beauqué . Rue du Général Franiatte : un travail amont a été effectué avec les équipes de conception du Mettis pour faire

concorde les plans des deux projets. Ce travail semble avoir été pris en compte dans le scénario privilégié 2B. Une attention particulière devra être faite dans les étapes ultérieures pour greffer techniquement et qualitativement le projet du Mettis qui sera réalisé postérieurement à celui de Lizé. Un point de vigilance particulier devra notamment être observé sur les altimétries de raccordement, les ouvrages du Quartier Lizé ne pouvant accueillir des eaux pluviales venant des Rues adjacentes. La DUP n'intègre pas l'acquisition foncière de l'emprise sur le quartier Lizé pour l'aménagement d'un trottoir élargi sur Franiatte qui apparaît sur le plan projet. De plus cette limite ne s'étend pas jusqu'à la façade de l'ensemble des bâtiments existants et réhabilités en logements. Ce découpage interroge sur le traitement et la gestion de cette limite parcellaire. Rue Justin Beauqué : Bien qu'en dehors de notre permis d'aménager, notre projet d'aménagement prévoit le changement de sens de circulation de la rue Justin Beauqué. Ce sujet a fait l'objet d'études spécifiques dans le cadre de l'évaluation environnementale menée en amont de la délivrance du Permis d'Aménager. Il a en outre imposé à l'aménageur une organisation interne des flux en cohérence avec le fonctionnement des rues adjacentes. Le projet Mettis n'intègre pas cette évolution. Ce point est à vérifier en matière de flux et desserte des voiries interne du quartier Lizé. Le projet Mettis prévoit l'élargissement de la rue Justin Beauqué sur notre foncier. Or le tableau foncier de la DUP ne fait pas état de cette acquisition qui semble représenter environ 500 m² d'emprise nous appartenant. De plus, l'aménagement projeté sur Justin Beauqué tel que dessiné n'intègre pas notre projet. Il impacte fortement la commercialité et la réhabilitation de la longère existante en moyenne surface alimentaire tel que prévu à notre permis d'aménager. Nous demandons la suppression d'une partie des places de stationnement créées pour maintenir les entrées charretières sur la rue Justin Beauqué nécessaires au fonctionnement du bâtiment. La réduction de la surface impacte l'aménagement d'un parking et des accès à ce futur commerce. Nous avons besoin également de maintenir à minima 12 m de la façade à la rue pour y aménager un parking et une voie de desserte. La rue nouvelle Jean Monnet n'est pas considérée dans le plan projet du Mettis (cf. remarques plan ci-joint).

Pièce(s) jointe(s) :



- **Contribution : WEBER Jean - Marly**

Objet : remarques sur la ligne C du Mettis

La ligne C permettra une nouvelle offre de transport à fréquence raisonnable. En plus des aménagements nécessaires vont être effectués (j'espère). La circulation à travers Montigny les Metz n'est pas encore assez clairement précisée. Cependant des fréquences de l'ordre d'un bus tous les 1/4 d'heure et un temps de transport Marly Metz de l'ordre d'1/2 heure, ainsi que promis, sont intéressantes. Ces points positifs sont à équilibrer avec des interrogations et même des inquiétudes. Le premier soucis est Marly. Quels seront les arrêts et comment les personnes éloignées des arrêts pourront se déplacer ? La traversée de Marly pose aussi un problème. Je ne suis pas certain que la municipalité de Marly soit capable de trouver des solutions satisfaisantes pour toutes et tous. Un autre point est le carburant du Mettis l'hydrogène. L'hydrogène est obtenu à base de produits fossiles (majoritairement) et par électrolyse (très minoritairement). Il existe un excellent rapport du Sénat qui décrit bien ceci. De plus l'hydrogène est un gaz extrêmement volatil et explosif. Donc utiliser de l'électricité pour faire de l'hydrogène et de l'hydrogène pour faire rouler le Mettis vis un moteur électrique semble d'un point de vue scientifique et de bon sens stupide. Il vaut peut-être mieux utiliser directement l'électricité donc les matériels et procédés sont de mieux en mieux au point. D'autant plus que si les batteries nécessitent des matériaux coûteux et rares c'est aussi le cas pour les piles à combustible utilisant l'hydrogène. Enfin nous pouvons très logiquement se demander: pourquoi un nouveau Mettis alors qu'une fois les problèmes de circulation (voie dédiée, sens unique nouveaux aménagements comme piste cyclable etc.;;) résolus les bus actuels (ou électriques bien connus) suffisent. Pourquoi alors se lancer dans l'hydrogène sinon par caprice ou goût du risque ?

- **Contribution : SCHMITT Robert - Metz**

Messieurs les Commissaires Enquêteurs Ce projet inadapté doit être abandonné, avant de dépenser inutilement l'argent public pour un résultat médiocre, qui compliquera plus la vie des citoyens sensés l'utiliser, et surtout celle des riverains, que de leur apporter un bénéfice. Ce projet semble être conçu par les élus pour se faire plaisir, tout comme la navette fluviale, et pour dire que Metz fait partie des grandes métropoles. Il serait utile de commencer à entretenir la signalisation horizontale des voies Mettis existantes, l'inscription "Bus" est souvent peu visible. Également, l'affichage des Mettis est décalé, avec en plus, des « ???? » donc à reprogrammer, il n'est plus possible de se fier à ses horaires...En place d'un Mettis C, une AMELIORATION avec des axes aménagés, des priorités aux carrefours équipés de feux tricolores, des stations type Mettis aux arrêts principaux et aux terminus, sur les cinq Lianes (L1- L2 -L3 -L4 - L5), rendraient service à un plus grand nombre d'usagers. Ces axes pourraient également être empruntés en partie par les Cités, les Proxis, et les Navettes, lorsque leur parcours est commun. Le parcours entre la place de la République et la place Mazelle, par des rues relativement étroites, ne permet pas de créer un TCSP digne de ce nom. La desserte de la place Mazelle n'a pas grand intérêt, il n'y a pas grand-chose dans ce secteur. Le projet de remplacer la caserne des sapeurs-pompiers par un écoquartier ne me semble pas judicieux et ne justifie pas la création d'un terminus de BHNS. Sur l'axe XXème Corps-Frانيatte, il n'existe que peu de possibilités de déviation de la circulation générale, en cause, la coupure créée par l'imposant faisceau de voies ferrées. La construction d'un viaduc entre la rue de Marly à Montigny-lès-Metz, et la rue de la Marne à Metz, serait ruineuse pour les finances de la Métropole. La traversée du centre de Marly (rue de Metz près de l'église St-Brice, pont de la Seille, rue des Ecoles, et rue de la Croix St-Joseph) provoque déjà des difficultés de circulation avec les bus articulés de 18 mètres, donc avec les 24 mètres ! L'utilisation de véhicules biarticulés de 24 mètres ne se justifie pas, ils ne sont pas d'ailleurs pas beaucoup plus capacitaires que les articulés de 18 mètres.

Les autobus fonctionnant à l'hydrogène ne sont pas encore très nombreux en service, certaines villes (Pau - Lens...) ont retiré de leur parc, des véhicules de ce type. En 2006, trente Mercedes-Benz Citaro Fuel Cell Bus, autobus à pile à combustible, ont été testés dans huit villes européennes, dont 3 bus au Luxembourg. Si ces tests avaient donné satisfaction, beaucoup de bus auraient été mis en service avant les années 2020, donc il faut être prudent. Un excellent mode de transport est le trolleybus. Lyon, Limoges, et Saint-Etienne en possèdent, ainsi que de nombreuses villes des pays voisins. Dommage que de nombreuses personnes sont contre le trolleybus, en cause les bifilaires qui soi-disant enlaidissent les villes, alors que les multiples enseignes, panneaux publicitaires, tags, immeubles et bâtiments industriels abandonnés ou en ruine, ne semblent déranger grand monde. La prolongation de la ligne MA vers l'hôpital Robert-Schuman comporte un inconvénient majeur : la desserte vers le terminus Metz-Borny aura une fréquence de 20 minutes contre 10 minutes actuellement. Si les lignes C14 et C17 ne suffisent pas, une navette pourrait être créée entre le terminus et l'hôpital Schuman et l'arrêt Cloutiers, à proximité du Mettis A. Une priorité aux feux serait aménagée aux carrefours, dont principalement à celui des rues : rue du Champ Montoy, rue des Serruriers, et rue du Général Metman. Salutations.

- **Contribution : DEBANO Pierre - Épernay**

Objet : *Observations sur le projet BHNS ligne C Metz*

Voir Observations enquête publique BHNS Ligne C Metz

Pièce(s) jointe(s) : [consulter PJ5 Observations EP BHNS Pierre DEBANO](#)

- **Contribution : HABRAN Susanne - Metz**

Bonjour Je m'oppose complètement à votre idée et projet de METTIS C. Cela n'a pas de sens et coûtera trop pour la ville. Nos bus actuels fonctionnent déjà très bien. Écologiquement je suis convaincu que votre étude ne tient pas compte d'un vrai gain d'écologie. Aussi il me semble que les rues adjacentes vont être engorgées pour compenser la perte de circulation sur l'axe du XX Corps. D'ailleurs il me semble que commercialement cela ne fait aucun sens. Nous avons déjà une centre-ville qui se vide commercialement et maintenant vous étendez cela à la première couronne. Vider les villes de leurs commerces des proximités et un non-sens écologique et économique pour les commerces de notre centre-ville et sa première couronne. Un centre-ville de Metz sera bientôt un dortoir comme en Amérique du Nord. Je sais de quoi je parle et cela fait peur. Bien cordialement, Susanne HABRAN JENSEN

- **Contribution : CAYET aime - Metz**

Objet : *Sobriété énergétique des BHNS*

Pour réduire le poids - donc la consommation de carburant- peut-être serait-il bon de réduire de 3 à 4 mètres l'ensemble roulant ? quitte à augmenter la fréquence aux heures de pointe.

- **Contribution : PARRA Victor – Metz**

Objet : Contribution de la SAS Lizé

Notre contribution est détaillée en pièce jointe

Pièce(s) jointes(s) : Document : Lizé - avis dossier enquête publique Mettis

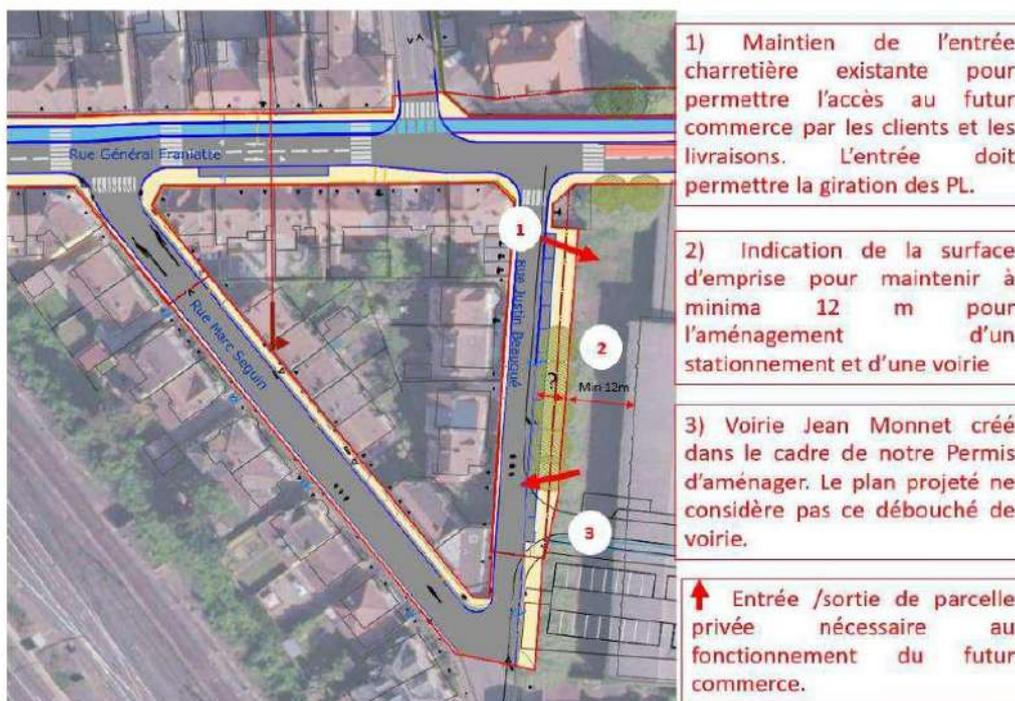
La SAS LIZE aménage la reconversion de la caserne Lizé en quartier d'habitation sur la commune de Montigny les Metz dans le cadre d'un permis d'aménager délivré le 21 janvier 2021. Notre projet est impacté sur 2 voiries, la rue Franiatte et la rue Justin Beauqué.

Rue du Général Franiatte : un travail amont a été effectué avec les équipes de conception du Mettis pour faire concorder les plans des deux projets. Ce travail semble avoir été pris en compte dans le scénario privilégié 2B. Une attention particulière devra être faite dans les étapes ultérieures pour greffer techniquement et qualitativement le projet du Mettis qui sera réalisé postérieurement à celui de Lizé. Un point de vigilance particulier devra notamment être observé sur les altimétries de raccordement, les ouvrages du Quartier Lizé ne pouvant accueillir des eaux pluviales venant des Rues adjacentes.

La DUP n'intègre pas l'acquisition foncière de l'emprise sur le quartier Lizé pour l'aménagement d'un trottoir élargi sur Franiatte qui apparaît sur le plan projet. De plus cette limite ne s'étend pas jusqu'à la façade de l'ensemble des bâtiments existants et réhabilités en logements. Ce découpage interroge sur le traitement et la gestion de cette limite parcellaire.

Rue Justin Beauqué : Bien qu'en dehors de notre permis d'aménager, notre projet d'aménagement prévoit le changement de sens de circulation de la rue Justin Beauqué. Ce sujet a fait l'objet d'études spécifiques dans le cadre de l'évaluation environnementale menée en amont de la délivrance du Permis d'Aménager. Il a en outre imposé à l'aménageur une organisation interne des flux en cohérence avec le fonctionnement des rues adjacentes. Le projet Mettis n'intègre pas cette évolution. Ce point est à vérifier en matière de flux et desserte des voiries interne du quartier Lizé.

Le projet Mettis prévoit l'élargissement de la rue Justin Beauqué sur notre foncier. Or le tableau foncier de la DUP ne fait pas état de cette acquisition qui semble représenter environ 500 m² d'emprise nous appartenant. De plus, l'aménagement projeté sur Justin Beauqué tel que dessiné n'intègre pas notre projet. Il impacte fortement la commercialité et la réhabilitation de la longère existante en moyenne surface alimentaire tel que prévu à notre permis d'aménager. Nous demandons la suppression d'une partie des places de stationnement créées pour maintenir les entrées charretières sur la rue Justin Beauqué nécessaires au fonctionnement du bâtiment. La réduction de la surface impacte l'aménagement d'un parking et des accès à ce futur commerce. Nous avons besoin également de maintenir à minima 12 m de la façade à la rue pour y aménager un parking et une voie de desserte. La rue nouvelle Jean Monnet n'est pas considérée dans le plan projet du Mettis (cf. rqs plan ci-joint).



5. THEMATIQUE SUR L'HYDROGENE

- **Contribution de David de Cuvry**

Bonjour, l'hydrogène est une catastrophe énergétique.

Pourquoi ne pas être parti sur une solution au gaz sachant que l'on a plusieurs stations biométhane en Moselle. Renseignez-vous bien avant de choisir l'hydrogène. Produire 1L d'hydrogène est bien plus polluant que l'équivalent dans n'importe quelle autre énergie.

- **Contribution de Kevin de Metz:**

La ligne de bus à haut de service du Mettis C fonctionnera à l'hydrogène, mais cette solution est-elle la plus vertueuse par rapport à une solution 100% électrique (tramway) :

- L'hydrogène produit actuellement n'est pas décarboné. Nous sommes donc sur un principe de transfert de pollution (diminution des émissions lors de l'usage, mais augmentation pour la production et le transport pour alimenter les stations d'approvisionnement)
- Les pertes d'énergie (rendement) : une pile à hydrogène = 2,3 fois plus d'électricité
- Les infrastructures : il sera nécessaire d'installer des stations d'approvisionnement en hydrogène (ICPE : installation classée pour la protection de l'environnement sur le territoire - > risque d'explosion, de fuites, d'incendie...)
- L'intégration des alimentations électriques (câbles en hauteur) peut se réaliser à l'image du tramway de la ville de Luxembourg : certaines portions peuvent laisser apparaître des câbles et les portions à proximité de bâtiments classées voient les câbles disparaître pour une solution de recharge dans les voies lors des arrêts.
- L'attrait d'un tramway : psychologiquement un tramway facilite une adhésion des utilisateurs grâce une plus grande envergure des engins, une stabilité accrue dans le véhicule, une végétalisation des certaines portions de voies.
- La suppression des pneus sur mesure (surcoûts importants)
- L'utilisation de véhicules produits en France (Alstom ? Plutôt que des véhicules construits aux Pays-Bas)
- La solution électrique permettrait également de renforcer la position d'un acteur fort du territoire : UEM

- **Contribution : Éric - Marly**

Objet : Choix énergie Mettis C

Bonjour, vous faites le choix de l'hydrogène vert, coûteux en investissement et en usage comparativement au choix d'un véhicule électrique sur batterie. Qu'est ce qui justifie ce choix technologique alors que les véhicules électriques actuelles affichent déjà des autonomies supérieures à 300km. La solution électrique avec rechargement en ligne si nécessaire ne serait-elle pas techniquement et écologiquement la meilleure alternative? Je crains un coût de projet et d'usage très élevé pour les citoyens.

- **Contribution : Josiane - Marly**

Objet : Enquête publique METTIS C

Bonjour, Sur le circuit de la ligne 12, un Mettis est très gênant pour les riverains et la circulation en général. Mais si on veut améliorer la qualité de l'air autour de la ligne 12, il suffit de remplacer ses bus à gazole par des véhicules à hydrogène de même gabarit. C'est tout de même plus simple, plus économique et il fera encore bon vivre à Marly.

6. THEMATIQUE SUR LA PERTE DE RECETTES DES COMMERÇANTS

- **Contribution de Mme COUSPERYRE Séverine:**

Les travaux pour le changement des conduites d'eau ont déjà perturbé mon activité, la ligne C risque de causer ma fermeture définitive.

- **Contribution : FORNACIARI Cyndie - Metz**

Objet : Défavorable à la ligne C

En tant que commerçante et enseignante en couture au 39 rue du 20ème corps américain je suis défavorable à la création de la ligne C du Mettis. La durée et l'impact des travaux sur les commerces locaux risquent d'affecter nos activités alors que le réseau de bus est déjà très efficace et fonctionnel aujourd'hui. Mes élèves ont déjà des appréhensions par rapport aux travaux et au parking disponible : aucune solution viable n'a été apportée aujourd'hui. Le centre-ville se meurt et maintenant c'est la périphérie si vous contribuez à modifier toute une artère de Metz.

- **Contribution : PICQUART Arnaud - Metz**

Contre le Mettis C

Les travaux du Mettis seront trop lourds à supporter pour nous les commerçants de la rue je m'oppose à cette ligne du Mettis qui n'a aucun intérêt pour gagner 10 min c'est purement et simplement politique

- **Contribution : Ali - Metz**

Objet : Préoccupations liées à l'impact potentiel de la nouvelle ligne de Mettis sur la rue du XXème Corps Américain

Monsieur/Madame,

Je me permets de vous écrire en tant que commerçant restaurateur implanté depuis plus de 23 ans sur la rue du XXème Corps Américain, afin de partager mes inquiétudes quant à l'impact prévisible de la future ligne de Mettis sur notre quartier.

La rue du XXème Corps Américain a été témoin de nombreux événements au cours de ces 23 dernières années, mais l'arrivée de cette nouvelle ligne de transport en commun suscite des préoccupations légitimes au sein de la communauté commerçante.

En raison de la crise sanitaire et économique actuelle, notre secteur est déjà fragilisé, et l'ajout de contraintes supplémentaires, notamment en termes de stationnement, pourrait compromettre sérieusement la viabilité de nos commerces. Actuellement, la recherche de places de parking est déjà un défi, entraînant des annulations de clients à la dernière minute ne trouvant pas de place de stationnement et impactant directement nos activités.

Bien que la municipalité assure la restauration des places de parking pendant les travaux, le scénario présenté semble peu convaincant et pourrait potentiellement entraîner des préjudices considérables, comme cela a été observé dans d'autres rues, notamment la rue Serpenoise et Avenue de Strasbourg.

Nous, commerçants, sommes confrontés à l'incertitude quant aux conséquences à long terme de ce projet sur nos activités. Les réponses aux questions cruciales sont difficiles à obtenir, car nos tentatives de rencontre ont été refusées, et notre présence lors de réunions publiques semble indésirable.

Nous souhaitons attirer votre attention sur les problèmes potentiels liés au bazar dans les rues adjacentes, aux embouteillages aux heures de pointe, aux menaces de nos fournisseurs de cesser les livraisons et aux difficultés d'accès pour les services d'assainissement.

Certains commerçants souhaitent même vendre leurs commerces, craignant les conséquences négatives du projet sur leurs activités. Les retours de nos clients sont également alarmants sur ce projet, beaucoup d'entre eux exprimant leur intention de ne plus fréquenter notre quartier en raison de la mauvaise accessibilité prévue.

Nous espérons que vous prendrez en considération nos préoccupations légitimes et que des solutions équilibrées seront envisagées pour minimiser l'impact sur les commerces locaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur/Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Cordialement,

- **Contribution : DIMITRI - Metz**

Objet : Voiture

Bonjour, Je voulais savoir si la création de la ligne de Mettis C, ne va engendrer des conséquences pour les commerçants, qui sont en contact direct avec la ligne de Mettis C (moins de place de parking interdiction au voiture de circuler dans un sens, ...). Il y a aussi un autre problème qui se pose le déport de la circulation sur d'autres axes de circulation, comme la rue de pont a Mousson ou encore l'a31 qui est déjà un axe surcharge. Il faudrait je pense dans la traversée de Marly et Montigny. Il faut une variante comme la variante de l'avenue de Strasbourg a Metz Queuleu. Voilà ma contribution

- **Contribution : DEVISME Floriane - Montigny-lès-Metz**

Objet : Projet METTIS C

En tant que professionnel de santé de la rue Franiatte secteur Lebon-Nomeny, je m'inquiète sur différents aspects concernant ce projet: D'une part, la phase de travaux qui entrainera forcément une baisse d'activité liée à la baisse de fréquentation mais à la rigueur cela est temporaire cependant pour ce qui est du sens unique voiture de Metz à Marly retenu et de l'absence de stationnement directement dans la rue, les conséquences en seront tout autre. Comme beaucoup de personnes que ce soient commerçants ou professionnels de santé, avant de m'installer, j'avais regardé si mon futur local de la rue Franiatte était visible c'est-à-dire s'il y avait du passage que ce soit à pied ou en voiture, si les arrêts de bus ne se trouvaient pas trop loin afin que mes patients puissent s'y rendre et s'il y avait du stationnement à proximité, le stationnement était déjà compliqué sans même envisagé une condamnation des places devant mon local, il le sera d'autant plus une fois le Mettis mis en service hors j'ai des patients âgés et/ou handicapés qui ont la nécessité de se stationner proche du cabinet voire devant le cabinet. Pour ce qui est du passage qui participe entre guillemets à notre "pub", il y en aura beaucoup moins et donc il y aura une baisse d'activité vu que la proposition retenue est le sens unique Metz vers Marly pour les voitures. C'est bien beau de vouloir supprimer le stationnement direct de la rue Franiatte et de vouloir recréer quelques places dans les rues adjacentes mais cela ne compensera jamais toutes les places supprimées. D'autre part, je me déplace chez mes patients aux alentours donc comment dois-je faire, me garer encore plus loin à cause de la suppression des places sur cet axe et devoir réfléchir à un itinéraire afin d'emprunter cet axe dans le bon sens en voiture ou arrêter les domiciles sur cet axe car trop contraignants au détriment des patients ... la question se posera. Pour ce qui est des personnes se déplaçant au cabinet, la plupart viennent en voiture par praticité alors que certains pourraient déjà venir en bus donc je ne vois pas en quoi le Mettis les inciteraient à le prendre vu que l'arrêt sera encore plus loin de mon cabinet. Je ne vois pas du tout non plus comment les rues adjacentes peuvent absorber le flot de circulation pendant les heures de pointe notamment j'en ai déjà eu un petit aperçu cet été de juin à septembre (période estivale où il y avait déjà moins de circulation) quand il y a eu des travaux concernant l'assainissement, le stationnement était condamné, les bus déviaient ainsi que la circulation. De ce fait, les rues adjacentes étaient déjà en incapacité de recevoir le flot de circulation de ce petit tronçon en travaux.

D'autre part, le prix du projet qui va encore augmenter avec les aléas des travaux plus l'inflation et tout cela pour gagner 6 minutes de temps trajet qui ont réussi à être grappiller non sans mal car il y aura moins d'arrêts, ils seront plus espacés et la circulation des voitures se faisant à sens unique. Il serait judicieux d'anticiper le désengorgement des rues adjacentes avant de dire que l'accès en voiture sera en sens unique et de se rendre compte que tout le monde ne peut pas aller au travail à pied, à vélo ou en Mettis. A l'heure actuelle et cela malgré les réunions de concertations, nous sommes beaucoup à nous poser les mêmes questions comment va-t-on circuler en voiture? comment va-t-on pouvoir se faire livrer si les livreurs ne peuvent pas s'arrêter? comment les secours, VSL ... pourront circuler? est-ce que l'on arrivera à surmonter tous la baisse de fréquentation? Nous avons vu ce que l'avenue de Strasbourg à donner, une rue morte avec des cellules vides depuis que le Mettis y passe ...En résumé, je suis contre l'option retenue pour la circulation des voitures à sens unique et la suppression des places de stationnement donnant directement dans la rue Franiatte. Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mes inquiétudes.

- **Contribution : LAURENCE – Metz, en double avec CORINE**

Organisme : AUCHAN SUPERMARCHES

Objet : AUCHAN SUPERMARCHÉ RUE DU XXÈME CORPS

Madame, Monsieur, Représentante de l'enseigne Auchan Supermarché, je souhaite vous faire part de nos préoccupations légitimes liées à l'arrivée de cette nouvelle ligne de Mettis sur la Rue du XXème Corps Américain, dont l'impact ne sera pas sans conséquence sur l'activité du Supermarché. La création d'une voie en sens unique sur la rue du XXème Corps Américain va non seulement entraîner la suppression de places de parkings en bordure de voirie de part et d'autre de notre parking mais verra aussi notre parcours client rallongé et obligera notre potentielle clientèle à devoir faire le tour du pâté de maison pour accéder au magasin. Vous nous avez fait part du projet de création d'un parking en super structure (devant) sur le périmètre du parking magasin pour compenser la suppression des places liée à la réalisation de cette nouvelle ligne de bus. Si cette construction voit le jour, celle-ci entrainera une menace qui ne sera pas sans conséquence sur l'activité de notre enseigne car le magasin ne sera alors plus visible de la rue du XXème Corps Américain. Comment deviner un magasin à l'arrière d'un parking même avec une simple enseigne apposée devant ? La métropole couvrira-t-elle les pertes d'exploitation pendant la durée des travaux sur le parking ? Quelles mesures compensatoires sont prévues sur ce sujet ? Nous n'avons aucune information à ce sujet. Le parcours client sera également rallongé et la circulation des caddies pleins très compliquée pour accéder au niveau 1. Quelles seront les modalités de fonctionnement de ce parking ? La société Auchan sera-t-elle sollicitée financièrement pour sa construction ? Comment se fera l'accès des livraisons au magasin, la voirie pour l'accès aux poids lourds sera-t-elle préservée ? (La société Auchan sera-t-elle sollicitée pour sa construction ?) Nous vous rappelons que notre magasin en plus de représenter un véritable service de proximité pour nos clients, habitants ou travaillants dans le quartier, emploie 40 salariés résidents essentiellement dans la métropole messine. Les conséquences économiques de ce projet pourraient avoir une incidence sur l'emploi et la pérennité du site. Notre volonté par ce courrier est de vous partager nos craintes sur un projet dont nous ne connaissons pas les contours précis et dont nous ne pouvons mesurer l'impact. Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération nos doléances et associer la société Auchan à la co-construction de ce projet avec l'Eurométropole pour en définir ensemble son cahier des charges. Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur l'expression de nos sincères salutations.

Laurence DESMOUGINS Directrice Opérationnelle Auchan Supermarchés Lorraine, Bas Rhin
Corinne KHERROUBI Directrice Auchan XXème Corps Metz

- **Contribution : LORAIN BENOIT - Montigny-lès-Metz (L'Alcôve Du Buraliste)**

Objet : REPONSE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Bonjour vous trouverez ci joint mes motivations pour le projet en question Cordialement

Il est prévu la ligne c avec en point d'orgue l'utilité publique, étant commerçants de proximité nous rencontrons 300 clients par jour, nous n'avons à ce jour vu aucun client pour ce projet ! Donc ma première question si c'est un projet qui a une utilité publique, il devrait avoir des usagers demandeurs, NON ? Je m'inscris contre ce projet de 200 millions d'euros qui a pour seule utilité que 3 MAIRES puissent avoir leur nom dans la postérité. En effet nous voyons tous les jours passer devant notre vitrine les usagers du MET, et nous rechargeons les cartes de bus donc nous avons un regard sur les trajets en bus des citoyens de MONTIGNY ET MARLY. Il en résulte que les usagers sont des étudiants, des personnes en situation d'handicap, des personnes à très faibles revenus et des personnes âgées 4 Ilème âges. Cela étant hormis les bus circulants pour déposer les lycéens sur ce trajet matin et soir aux heures d'ouverture et de fermeture des lycées, le taux de remplissage n'excède pas 50 %. J'en conviens que le sommeil des adolescents est un sujet important, mais 200 millions d'euros finalement dépensé pour qu'une poignée d'adolescents de Marly puissent gagner 7 minutes sur leur trajet me paraît dans ces temps difficiles une énorme gabegie. Il serait judicieux de réfléchir la mobilité dans l'agglomération de Metz, pour effectivement proposer une mobilité douce et durable. Pour ce faire il faut d'abord repenser la ville, et la mobilité en général mais surtout changer nos habitudes. Le projet en question aura simplement pour utilité de répercuter la circulation sur les autres axes déjà complètement saturés. La piste cyclable prévue à proximité du métis, va être un réel danger pour les cyclistes, car elle sera déjà prise d'assaut par les trottinettes, des utilisateurs en majorité sans aucuns sens du partage et de la compréhension de l'espace public. Les 400 stationnements manquant dans la rue du général FRANIATTE, vont entraîner des stationnements sauvages et complètement dangereux pour des professionnels ayant l'obligation de se stationner, telles que les infirmières, Pompiers... (Je peux vous prouver mes chiffres) Qu'ils soient infirmiers, aides-soignants livreurs, dépanneurs, portage de repas a domicile, pompiers, déménageurs et les derniers clients des commerçants. Ces personnes ont des impératifs et sans stationnements ils devront les réaliser quand même. Les politiques doivent par leur mission organiser et régler la vie en société, dans ce projet complètement ubuesque, rien n'a été réfléchi, pensé et étudié. Par mes quelques lignes vous comprendrez que je n'ai pas encore soulevé les futurs usagers hypothétiques d'un METIS qui n'existent pas, seul un bus simple à hydrogène en test existe. Malgré les problèmes soulevés, les arrêts tous les 1000 mètres sont un problème pour le 4 Ilème âge, si les bus continus à circuler avec en plus un METIS ce dernier sera bien vide. La ville de Montigny compte une forte majorité dans certains quartiers de personnes qui en aucun cas ont un savoir vivre et une tenue correcte pour le partager dans un lieu exigu comme les transports en commun avec des personnes respectueuses et vulnérables. Vous en conviendrez que pour que les gens puissent prendre les transports en commun il faut un minimum qu'il soit en sécurité. Le vivre ensemble est un concept, mais dans les faits cela reste utopique, le mépris des usagers est certainement de rigueur pour beaucoup de nos politiciens, mais il faut comprendre que les citoyens ont d'abord un réflexe de survie bien avant la volonté d'obéir à des Politiciens hors sols. Le point le plus important reste les commerçants, pour la plupart ils ont emprunté des sommes considérables pour pouvoir vivre de leurs métiers. Ce projet a pour but de faire mourir l'intégralité des commerçants, après avoir passé une période de deux années de travaux sans circulations ou presque (avec une avenue qui se voit circuler plus de 60 000 véhicules jours) ces derniers et moi-même nous perdrons 70 % de notre activité. Je doute que nos charges soient en baisse de 70% !

Peut-être prévoir de racheter les commerçants, 50 millions de plus ou de moins ! sur un projet inutile. Le peu d'entre nous qui résisteront à cette période seront de toute façon privés d'une clientèle de l'extérieur qui nous font vivre.

Je reste persuadé que les personnes s'adapteront, les professionnels ont quand a eu une obligation de rentabilité à l'instant T donc leur survie est impossible. Vous en conviendrez que si ce projet aboutit il entrainera des drames humains, si l'utilité publique se résume au chaos alors ce projet est envisageable. J'attends déjà les réponses à ma missive que le progrès est l'avenir d'une société, je vous répondrais que le chaos et une réponse à l'incompétence. La postérité de 3 élus ne devrait pas influencer le devenir de plus de 150 000 personnes, l'écologie est bien trop importante pour qu'il se résume à une poignée d'irresponsable sur un projet stupide et irréfléchi. Je suis contre car ce projet va nous ruiner, je suis contre car les usagers de tous les axes routiers vont perdre un temps précieux, je suis contre car la ville de Metz va perdre de son attractivité. Pour qu'une poignée d'adolescents gagne 7 minutes, c'est le slogan de nos dirigeants, le jeu en vaut-il la chandelle ? Pour clore, il est important de réfléchir au futur en utilisant des éléments concrets et en envisageant des scénarios réalistes et réalisables, et non des idées utopiques dénuées de sens pratique.

7. THEMATIQUE DES PARKING ET STATIONNEMENT

- **Contribution de Thibault de Metz :**

65 millions d'euros pour un gain de temps dérisoire. Stationnement des riverains : pas de substitution/adaptation prévu. On va encore retrouver des voitures sur les trottoirs ? Qui va prendre le bus avec les augmentations de tarif ? Sans doute ceux qui ont encore la chance d'être subventionnés. Comment vont se déplacer les riverains du XXe corps avec leurs voitures ?

- **Contribution : SALVAING DE BOISSIEUX François Xavier – Metz**

Objet : Trottoir et chaussée dans la rue du XXE Corps Américain - Metz

Je ne sais pas si c'est ici que je peux faire cette observation mais je tente quand même ma chance.

Riverain de la future ligne de METTIS C (dont j'attends l'arrivée avec impatience), j'espère voir un problème de chaussée et de trottoir être réglé avec vos futurs travaux.

En effet, je stationne mon véhicule dans un box en passant par le petit passage entre le 72 et le 74 rue du XXE Corps à Metz.

Le franchissement entre la chaussée et le trottoir est vraiment très évasé, si bien que mon véhicule frotte le trottoir ou la chaussée à chaque fois que je rentre ou que je sors. Et s'il m'arrive de ne pas prendre assez d'élan, mes roues se bloquent au niveau de la rigole, ne me permettant pas de manœuvrer de façon sereine à cet endroit, où le passage est déjà bien étroit.

Aussi, j'espère que la chaussée et le trottoir seront revus lors de vos travaux, afin de rendre le passage plus doux.

Je ne sais pas si les autres riverains ayant des boxes à cet endroit voient les choses de la même manière, mais si c'est le cas, ça pourrait améliorer la vie d'une vingtaine de personnes à cet endroit (soit autant de véhicules stationnés en box).

En espérant que ce message serve. Bien cordialement,

François-Xavier, 72 rue du XXe corps Américain 57000 METZ

- **Contribution de M. Dominique TURPIN:**

Il est prévu des pistes cyclables d'un bout à l'autre de la nouvelle ligne, y aura-t-il des parkings sécurisés pour les vélos comme cela existe aux Pays Bas, de plus pensez-vous créer des stations VELIB dans un futur proche ?

- **Contribution : CASELLI Francesco - Metz**

Objet : *Places de parking voitures rue du XX corps*

Afin de rendre la circulation du Mettis C plus fluide dans la rue du XX corps, il est souhaitable la réduction / élimination du plus grand nombre de places de stationnement de voitures. Un service Mettis rapide et des rues sans voitures (ou avec un nombre très réduit de voitures) rendrait ce service attractif. Limiter fortement la présence des voitures permettrait aussi de sécuriser la rue pour les cyclistes et pour les piétons.

- **Contribution : Maxime - Metz**

Objet : *Stationnements des riverains XXème corps américain*

Il me semble nécessaire de préserver au maximum les places de stationnements des riverains de la rue XXème Corps Américain. De nombreux logements ne disposent pas de parking de sorte que les habitants stationnent dans les rues perpendiculaires à cette axe.

Il semblerait qu'un parking silo est envisagé sur le foncier du magasin Auchan. Ces initiatives doivent être encouragées. Cela favorisera également les commerces de proximité qui sont en difficulté dans le secteur.

- **Contribution : DUNANT Jean - Longeville-lès-Metz**

Objet : *Projets de P+R sous-dimensionnés*

A l'examen de l'annexe concernant le stationnement, on peut constater que 85 places seulement sont prévues pour le P+R Costes et Bellonte et 200 seulement pour celui de Frescaty qui ne serait qu'à l'étude.

Or, le développement du Mettis (qui occasionne lors de sa mise en place de nombreuses contraintes pour les riverains et le stationnement) doit, en contrepartie, prévoir suffisamment de places de parking P+R pour inciter les automobilistes à utiliser le Mettis en toutes circonstances.

Il en est ainsi notamment pour les matches de football du FC Metz qui génèrent dans le quartier Impérial et surtout à Longeville des embouteillages et du stationnement sauvage.

Au lieu de vouloir créer des parkings à Longeville en zone naturelle inondable qui aggraveraient la circulation et la pollution, IL SERAIT PLUS COHERENT D'UTILISER LES ESPACES ENCORE DISPONIBLES SUR L'EMPRISE DE L'ANCIENNE BASE DE FRESCATY POUR Y CREER 1000 à 2000 PLACES DE PARKING, les spectateurs pouvant alors emprunter la ligne C du Mettis jusqu'à l'arrêt VERDUN qui n'est qu'à 500m du stade Saint Symphorien.

Dans la logique de la création de lignes Mettis, il est à souhaiter qu'une ligne D desservant le boulevard Saint Symphorien sera créée à l'avenir, ce qui devrait grandement résoudre les problèmes de circulation et de stationnement aux abords du stade (du moins, on peut l'espérer).

- **Contribution : KULICHENSKI Franck - Longeville-lès-Metz**

Objet : *Création de places P+R en nombre suffisant en bordure du site de Frescaty*

Monsieur Madame KULICHENSKI Franck, Monsieur le Président de l'Euro métropole, Nous sommes résidents sur l'île Saint-Symphorien à Longeville-Les-Metz et nous essayons d'avoir une réflexion globale quant aux projets de création de plus de 2000 places de parking sur l'île Saint-Symphorien. Nous tentons d'apporter des solutions. A la lecture des documents, nous relevons que seulement 85 places de stationnement sont prévues pour le P+R Costes et Bellonte et 200 seulement pour celui de Frescaty qui ne serait qu'à l'étude. Or, le développement du Mettis devrait prévoir suffisamment de places de parking P+R pour inciter les automobilistes à utiliser ce moyen de transport. Il en est ainsi notamment pour les matches de football du FC Metz qui génèrent dans le quartier Impérial et surtout à Longeville des embouteillages et du stationnement sauvage.

Au lieu de vouloir créer des parkings à Longeville en zone naturelle inondable qui aggraveraient la circulation et la pollution, IL SERAIT PLUS COHERENT D' UTILISER LES ESPACES ENCORE DISPONIBLES SUR L' EMPRISE DE L' ANCIENNE BASE DE FRESCATY POUR Y CREER 1000 à 2000 PLACES DE PARKING, les spectateurs pouvant alors emprunter la ligne C du Mettis jusqu'à l'arrêt VERDUN qui n'est qu'à 500m du stade Saint Symphorien. Dans la logique de la création de lignes Mettis, il est à souhaiter qu'une ligne D desservant le boulevard Saint Symphorien sera créée à l'avenir, ce qui devrait grandement résoudre les problèmes de circulation et de stationnement aux abords du stade (du moins, on peut l'espérer). Cordialement. Famille KULICHENSKI Franck

- **Contribution : UNTEREINER Jacky - Montigny-lès-Metz**

Objet : *Entrée de garage du 1 rue Marc Seguin*

Avez-vous pensé à une modification pour l'entrée de la rue Marc Seguin car celle-ci risque d'être dangereuse pour la sortie des véhicules de mon garage et comment rentrer chez moi en revenant par les rues Saint André ou de Frescaty

- **Contribution : FAUGERE Maëlle - Longeville-lès-Metz**

Objet : *Ligne C Mettis et base Frescaty : une solution de parking adaptée*

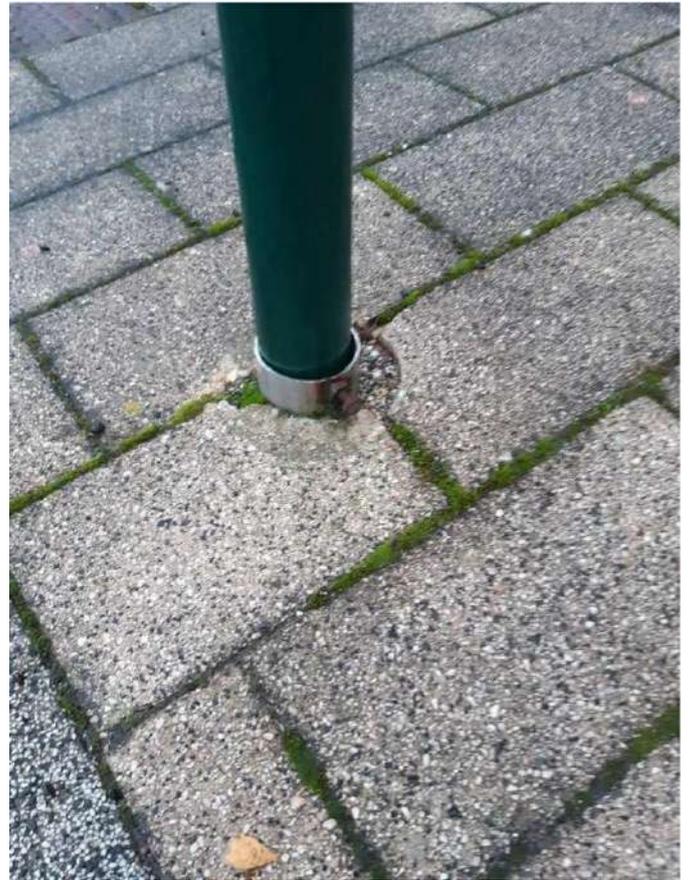
Dans un contexte d'urbanisation plus large, la ligne C du Mettis permet de prévoir les solutions de stationnement sur l'ancienne base Frescaty au lieu de l'île St Symphorien (parcelles 2AUE18-1 et 2AUE18-2), initialement envisagée dans le cadre du PLUI en cours et inadéquate en terme de circulation et d'inondabilité. Les arrêts Costes et Bellonte et Grange aux Ormes à proximité permettront aux spectateurs de garer leurs véhicules sur l'ancienne piste (déjà asphaltée) et d'utiliser le relais Mettis pour se rendre au stade St Symphorien via l'arrêt Philippe de Vigneulles à proximité immédiate. La circulation s'en trouvera facilitée et les axes routiers seront désengorgés. Cette solution de parking et déplacement multimodal moderne, innovante et propre répond aux enjeux climatiques actuels, respecte les lois climat et résilience tout en satisfaisant les besoins de la population de la métropole.

- **Contribution : BAILLOT Bruno - Marly**

Pièce(s) jointe(s) :

- *Photos place de l'église Marly et 32 rue de Metz Marly.*
- *Les textes des correspondance à Mme DORE-SPEISSER, la demande de travaux et les commentaires généraux font l'objet des **correspondances jointes 5.1 et 5.2.***





8. THEMATIQUE TEMPS DE PARCOURS

- **Contribution de Monsieur SARTORI Laurent**

Je suis contre ce projet, Metz n'est pas Paris, et non n'avons pas besoin d'un tel projet, un simple bus way fera l'affaire, tant d'argent dépenser pour gagner 2 minutes sur le temps de parcours, et construction d'un second dépôt obligatoire à cause des normes sur le stockage de l'hydrogène, en tant que contribuable je suis contre ce projet, un simple bus way suffira.

- **Contribution de Catherine de Metz:**

Je suis résidente du quartier concerné par ce projet. Je ne comprends pas comment Metz Métropole peut envisager une dépense de 65 millions d'euros pour un gain de temps de transport présumé ,au mieux de 10mn,de Marly au centre-ville de Metz. Il existe déjà une ligne de bus qui dessert ce trajet .

Ce gain de temps représente si peu par rapport aux conséquences que subiront les riverains. Je ne parle pas des travaux qui seraient tolérés pour une bonne cause. Une voie en sens unique pour les voitures de Marly à Metz va nécessairement créer des itinéraires de substitution sur des routes parallèles , cet aspect n'a été que peu évoqué en réunion publique. Le stationnement ne sera plus possible rue du XXème corps et rue Franiatte, alors qu'il est déjà très épineux dans ce quartier. Il ne s'agit pas de défendre la voiture à tout prix comme aimeraient le faire croire les représentants du projet ,soit les vertueux de l'écologie versus les réacs motorisés; sauf à se dessaisir de son automobile, il faut bien la stationner quelque part. Je signale que mes déplacements vers le centre-ville se font à pied. Bref pourquoi un chantier titanesque pour un tel enjeu? Ne peut-on réfléchir simplement à un bus plus propre en énergie...Pourquoi ne pas lancer une consultation des riverains ,dont très peu sont au fait des bouleversements induits par ce projet.

ANNEXE 3

QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête souhaite recueillir des précisions dans les domaines les plus sensibles et en principe, abordées par une majorité d'intervenants au cours des permanences ou sur le registre numérique.

Pour simplifier cette énumération la commission a classé ses questions en fonction des interventions par mairie, les objectifs et les préoccupations des intervenants étant bien spécifiques en fonction de leur appartenance à une commune bien déterminée.

Questions secteur Marly

- 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 CD 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 ?
- Serait-il possible de connaître **le nombre de passagers qui empruntent actuellement la L2 au départ de Marly ?** Les TAM 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'utilisateurs hypothétique dans le cadre du projet de la ligne METTIS C afin de se projeter ? Si oui sur quel raisonnement repose cette projection ?
- 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 ?
- 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.
- Le METTIS est un bus de 24 mètres qui est plus long que celui de la L2 actuel. 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.

Questions sur Metz – Métropole :

- 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 ?
- 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.
- 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 ?

Questions sur Montigny-lès-Metz :

- De nombreuses observations portent sur le projet de sens unique sur le XXème 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.
- Des études ont-elles été menées sur **l'impact financiers** pour les commerçants ?
- 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.
- 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 ?

Questions Metz-Mairie :

- 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 EM souhaite-elle dispenser dans la continuité ?
- 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.
- 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.
- 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.
- 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 ?
- 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.
- 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.
- Quel plan d'action RH pour anticiper les difficultés actuelles rencontrées au niveau des chauffeurs de bus. (disponibilité, effectif, salaires, grève ...)

PIECES JOINTES AUX OBSERVATIONS

PJ1 : Association Metz à Vélo

PJ2 : Contribution MOCRILORN

PJ3 : Contribution ADEVMA

PJ4 : Contribution IMPPRETEX (Burkhart)

PJ5 : Observations DEBANO Epernay



Avis de l'association "Metz à Vélo" Sur le projet de ligne METTIS C

"Metz à Vélo" est une association représentant plus de 700 adhérents qui, pour la plupart, utilisent le vélo comme moyen de déplacement au quotidien sur l'Eurométropole de Metz.

L'association a pour but :

- La promotion sous toutes ses formes de l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement pratique, économique, non-polluant, silencieux, nécessitant peu d'espace.
- L'étude avec les usagers, les associations et les pouvoirs publics de projets d'aménagements, d'arrêtés municipaux, de campagnes de sensibilisation, destinés à permettre la pratique de la bicyclette en toute sécurité dans Metz et son agglomération.
- L'appui à toute démarche assurant la sécurité du cycliste.

Partie 1

Approche générale et axes principaux d'amélioration pour le futur

Table des matières

L'extension des voies Mettis et son développement futur	3
Prévoir l'augmentation de la place du vélo et ses bénéfices pour la vie urbaine	4
<i>Priorisation, choix des variantes pour les infrastructures futures</i>	4
<i>Analyse coût/bénéfice des variantes des futurs projets transport ou urbanisme</i>	4
Connaissances de l'évolution des flux vélos pour le design d'aménagements futurs vertueux (efficacité, santé, air, climat)	5
<i>Connaissance de l'évolution des flux vélo</i>	5
<i>Design d'aménagements futurs transport/urbanisme vertueux</i>	5

Résumé :

Principaux axes d'améliorations souhaités de l'association Metz à Vélo.

1. **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.
2. Augmenter la largeur des voies cyclables à au moins **3 m voir 3,5 à 4 m** conformément aux recommandations du CEREMA
3. 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.
4. Réaliser une **analyse globale des possibilités de report modal** vers le transport en commun et le vélo sur le long terme et identifier les mesures d'accompagnement nécessaires notamment lors de la phase des travaux.
5. 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...)
6. Installer des **points de mesures** des flux, de l'intermodalité, de l'occupation des stationnements pour améliorer le design des aménagements futurs.
7. 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.

Introduction

Des membres de Metz à Vélo sont allés sur le terrain avec les cartes pour voir quelles étaient les améliorations possibles, que ce soit d'un point de vue de l'approche générale du projet que par thèmes telles que l'intermodalité, la cyclabilité. Dans cet avis, axé sur la pratique du vélo, il a été tenu compte du partage de l'espace public entre les différents modes.

Trois visites de terrain composées de femmes et d'hommes en nombre équivalent et des personnes d'âges et de profils très différents ont été réalisées. Ces visites ont mis en évidence des points qui méritent un meilleur traitement. L'avis de Metz à vélo se présente en 3 documents traitant :

- en **premier de l'approche générale,**
- en **second celle de propositions par thèmes**
- et en **troisième des propositions concrètes d'amélioration expliquées sur les plans** du projet du tracé du Mettis.



L'extension des voies Mettis et son développement futur

La quasi-totalité des transports en commun de l'agglomération fonctionne de façon radiale et oblige à un passage par le centre-ville. D'où l'utilité d'interconnexions hors du centre. Des lignes de bus sont-elles prévues en interconnexion afin de desservir les zones commerciales et économiques adjacentes ? À l'avenir, les projets de transport devraient mieux prendre en compte cet aspect.

Lors du précédent mandat municipal, **le projet Mettis C qui devait desservir le quartier Bellecroix a été amputé de la liaison vers ce quartier** pour des raisons soi-disant "écologistes". Ceci, suite à des observations de quelques habitants résidant en maison individuelle. Ce sont ceux qui se sont majoritairement exprimés et ont eu gain de cause.

Or, il s'avère que ces habitants ne sont pas les seuls usagers potentiels du Mettis C. En effet, le quartier Bellecroix est composé à 95% de personnes logeant dans l'habitat social. Ce sont elles qui utilisent beaucoup les transports en commun, surtout quand ils sont efficaces et près de chez eux. L'exemple du Mettis actuel, qui a désenclavé des quartiers à habitat social, est édifiant à cet égard : les prévisions de fréquentation ont été plus rapidement atteintes que prévu. L'extension aurait permis de remplacer des milliers de trajets individuels en voiture avec tous les bénéficiaires qui vont avec. Il est à parier qu'il y aurait eu plus d'aide de l'Etat, vu que l'impact sur l'offre de transport en commun aurait concerné beaucoup plus de personnes.

Du fait que ce projet de Mettis C ait été amputé, il est moyennement favorable au report modal vers le transport en commun ou le vélo. Des milliers d'usagers potentiels du centre de Metz, Bellecroix, Corchade, ou d'autres communes de la métropole vont peu bénéficier de ce projet. Pour ces usagers, la rapidité de déplacement en voiture par rapport à d'autres modes alternatifs va maintenir l'auto-soliste à un haut niveau.

Prévoir l'augmentation de la place du vélo et ses bénéfices pour la vie urbaine

Priorisation, choix des variantes pour les infrastructures futures

Certains points de l'avis de Metz à Vélo lors des réunions publiques ont été pris en compte dans la solution proposée sur l'enquête publique :

- a) L'utilisation d'un tableau multicritère pour identifier la solution la plus favorable en particulier en mettant en avant l'efficacité du transport et l'incitation à recourir aux modes doux (mobilité active)
- b) Dans la variante proposée, il y a un trajet de Marly à Metz principalement en site propre vélo et il y a plus de place pour les cycles
- c) Le passage du pont Franiatte n'est plus un problème pour les piétons et cyclistes.

Il reste toutefois des points présentant des dangers plus ou moins importants dans la version proposée, notamment la largeur de la piste est insuffisante pour une circulation dans les deux sens. Dans une décennie quand le flux vélo aura beaucoup augmenté, il y aura des risques de collision entre cyclistes, surtout si les rétrécissements prévus sont maintenus.

Analyse coût/bénéfice des variantes des futurs projets transport ou urbanisme

Pour illustrer ce raisonnement, les économistes de l'environnement cherchent à estimer le coût en termes de perte d'opportunités de développement d'autres activités. Ces activités dans le cas présent sont limitées par l'occupation d'espace urbain de centre-ville et par du stationnement voiture en surface. Ce coût est en fait élevé sur le long terme. L'espace occupé par une voiture stationnée est peu productif ni attractif. Deux bons exemples sont la place St Louis et la place de la République qui, libérées du stationnement de surface, sont devenues beaucoup plus vivantes.

Or, ce « **coût d'opportunité** », estimé par les économistes dans les analyses coût-bénéfices des variantes, est peu évoqué lors de l'arbitrage du choix de variantes d'infrastructure de transport dans l'Eurométropole de Metz. Pourtant, dans un autre secteur, le secteur de la gestion intégrée des ressources en eau, l'application de la Directive cadre sur l'eau requiert de réaliser de telles analyses coûts-bénéfices pour les mesures préconisées.

Prendre en compte tous les coûts et bénéfices, suivant des méthodes déjà testées notamment dans d'autres pays, donnerait un éclairage pour le choix des variantes. Finalement, l'utilisation de cette analyse conduirait à ce que plus d'espace, plus de budget,

plus **d'attention soient allouées aux infrastructures pour le vélo et pour la marche** en zone urbaine dense (espaces, pistes dédiées, stationnement sécurisé dans l'espace public et privé), au détriment du stationnement voiture en surface.

Pour illustrer ce propos, prenons l'exemple, des frais d'entretien de la voirie et du stationnement. Ils sont beaucoup plus chers pour la voiture que pour le vélo. De plus, les financements en **infrastructure vélo et services renforcent l'économie et les activités autour du vélo, apaise les zones denses, réduit les problèmes de santé et de pollution de l'air**. Ce sont des bénéfices non réellement comptabilisés et qui ne sont pas suffisamment pris en compte actuellement dans la comparaison de variantes.

Connaissances de l'évolution des flux vélos pour le design d'aménagements futurs vertueux (efficacité, santé, air, climat)

Connaissance de l'évolution des flux vélo

Les flux vélos et leur évolution dans l'espace urbain et périurbain de l'Eurométropole de Metz ne sont pas bien connus. Sur bien des itinéraires, qui pourraient être empruntés par beaucoup de cyclistes à l'avenir, les données manquent ou sont insuffisantes.

Lorsqu'un aménagement a été réalisé pour effacer une rupture de continuité ou lors de périodes particulières (exemple le Covid, journée sans voiture, etc.), l'évolution des flux peut s'avérer notable. La collecte des données sur l'évolution des flux permettrait de révéler l'importance du maillage de pistes cyclables sécurisées. L'installation en cours de compteurs vélos vont faciliter la connaissance des flux vélo et les analyses spatiales plus fines et robustes.

Design d'aménagements futurs transport/urbanisme vertueux

Pour le design des aménagements futurs il est recommandé de mieux intégrer tous les bénéfices à long terme : santé, environnement, déplacement efficace d'où des espaces urbains libérés, etc.

A ce titre, la fédération des assureurs français a avancé, lors du congrès de la FUB (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette) à Rennes en 2023, **le chiffre de 0,65 € par km de gain pour la collectivité du passage d'une personne de la voiture au vélo**.

Si l'augmentation du nombre de km parcourus à vélo par rapport à la voiture est considérable, ce type de méthode permet de montrer que des aménagements même coûteux sont rentabilisés grâce aux bénéfices santé, environnement, etc. D'où l'utilité de réaliser ce calcul en estimant l'augmentation de la part modale vélo pour calibrer les investissements. Des investissements plus importants (pour vraiment effacer des ruptures de continuité) qu'initialement envisagés par souci d'économie à court terme, peuvent s'avérer en réalité plus bénéfiques sur le long terme.

En effet, **les ruptures de continuité dans les itinéraires cyclables réduisent considérablement l'augmentation de la part modale du vélo**. C'est particulièrement le cas à Metz. Les services et les élus en sont conscients. Toutefois leur traitement, requiert une vision

d'ensemble de la vie urbaine et des décisions politiques courageuses. Car il s'agit de réduire des flux de voitures ainsi que l'espace en surface dédié au stationnement voiture au profit du transport en commun et des mobilités actives. L'espace libéré permettrait de développer d'autres activités plus favorables à une vie urbaine et culturelle apaisée et dynamique.

Les solutions existent : modification du plan de circulation pour les voitures, limitation du nombre de voies voiture, offre aux riverains de tarifs préférentiels dans les parkings existant, etc. Ces mesures sont déjà mises en œuvre dans des villes telles que Strasbourg, Grenoble, Bordeaux, Rennes ou Tours. Les villes deviennent ainsi plus attractives pour les jeunes qui ont des jeunes enfants et sont à même de choisir des modes de vie avec peu de recours à la voiture (ce qui limite alors l'espace à dédier au stationnement voiture de surface).

Dans le contexte de l'atteinte des objectifs des COP sur le climat, inévitablement, il faudra privilégier à l'avenir les transports les plus efficaces et les plus vertueux pour la santé, le climat et la sobriété énergétique. Il y a fort à parier que les aménagements réalisés donnant trop d'espace à la voiture au détriment d'autres modes plus vertueux devront être repris dans quelques années. Il faudra donner plus de place aux mobilités actives, car en fait le déplacement en voiture (auto-solisme) s'avèrera peu efficace et trop coûteux à cause des nuisances qu'il induit.

Contributeurs :

François BAUDRY, vice-président MAV, coordinateur de la rédaction

Hervé RIBON, Président MAV, coordinateur partie plan et améliorations ponctuelles proposées

Guy CAMBIANICA, contributeur

Stéphanie GRIES, contributrice

Ghislain SAUVAGE, contributeur

Marie DILIGENT, contributrice

Ikram BOUZIDI, contributrice

Sylvie FRANCOIS, contributrice

Denis KNOLL, contributeur

Et les personnes qui ont apportées leurs remarques et ressentis lors des visites sur le terrain et lors des réunions.



Avis de l'association "Metz à Vélo" Sur le projet de ligne METTIS C

Partie 2

Les améliorations proposées par thème et accompagnement lors des travaux

Table des matières

Augmenter la largeur des voies cyclables et bannir les rétrécissements	2
<i>Recommandations du CEREMA</i>	2
<i>Suppression des rétrécissements et pincements</i>	2
La signalisation, le marquage, les feux	2
L'intermodalité « vélos – Mettis/Bus– Train »	3
<i>Approche de l'intermodalité</i>	3
<i>Infrastructures incitatives pour l'intermodalité</i>	3
<i>Signalisation et information</i>	3
<i>Tarification harmonisée</i>	4
<i>Stationnement des vélos</i>	4
<i>Éducation et sensibilisation</i>	4
Insertion du flux vélos depuis ou vers les rues adjacentes vers la piste bidirectionnelle	4
<i>Accompagner le passage au vélo par un maillage de voies cyclables sécurisées</i>	4
<i>Abords des écoles, crèches, collèges ou lycées</i>	5
<i>Prévoir des aménagements pour la circulation à vélo sécurisée dans les rues adjacentes (voir document rues adjacentes)</i>	5
La politique d'accompagnement lors des travaux.....	6
<i>La circulation vélo pendant les travaux</i>	6
<i>Communication</i>	6
<i>Services vélo pour inciter à prendre le vélo</i>	7
Annexe I - Eléments mentionnés dans l'avis Metz à Vélo en janvier 2022	8

Augmenter la largeur des voies cyclables et bannir les rétrécissements

Recommandations du CEREMA

La norme CEREMA des voies bidirectionnelles en zone urbaine dense (ce qui est le cas de la zone d'étude) est une largeur de 3 à 3,5 m, voire 4 m pour des flux de plus de 3 000 vélos jour. Ceci afin de faciliter l'insertion des cyclistes sur ces voies.

La largeur de la piste cyclable bidirectionnelle **projetée est déjà inférieure aux normes recommandées du CEREMA**, pourquoi ? Dans bien des villes, une fois les aménagements sécurisés, les municipalités ont été surprises de l'affluence et ont réalisé que les pistes avaient été sous dimensionnées.

Suppression des rétrécissements et pincements

Dans ces conditions, comment comprendre, que des rétrécissements de la piste cyclable soient prévus sur une voie de largeur déjà insuffisante ? **Ces rétrécissements vont jusque 1,4 m, ce qui est très étroit pour une piste bidirectionnelle.** Il est bien connu qu'en matière de flux tout goulot d'étranglement crée un ralentissement et des rabattements qui augmentent la probabilité d'accidents.

Aux abords des écoles, prévoir un rétrécissement part sans doute d'une bonne intention, vraisemblablement l'idée est de ralentir les cyclistes au moment de l'arrivée et la sortie des élèves. Or, il y a déjà une personne qui assure la sécurité des enfants et parents à l'entrée et sortie des écoles, elle peut réguler la circulation. Il est par conséquent inutile de mettre un obstacle permanent pour rétrécir la voie vélo.

A titre d'exemple, aux abords de l'école Sainte Thérèse, il est ainsi **proposé de supprimer le terre-plein entraînant un rétrécissement** de la piste cyclable et prévoir une signalisation au sol avertissant la traversée de piétons et d'écoliers

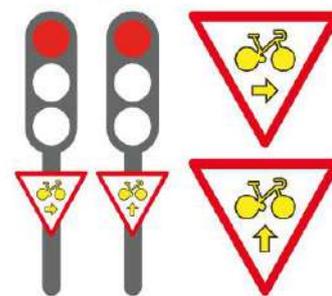
La signalisation, le marquage, les feux

Les propositions sont les suivantes :

- a) Assurer **un contraste visuel entre la piste cyclable et le trottoir et sur toute la longueur** (pas seulement au niveau des carrefours).
- b) Réaliser un marquage cyclable (pictogramme vélo, et peinture verte le cas échéant) de **manière systématique le long des passages piétons**, là où les cyclistes peuvent circuler pour rejoindre/sortir de la bidirectionnelle,
- c) Lorsque les cyclistes ne sont pas prioritaires, ajouter le Panonceau M12 et/ou des feux avec bouton d'appel pour les piétons/cyclistes aux croisements de rue adjacentes (avec un temps d'attente réduit si on appuie sur le bouton).

- d) Matérialiser des “cédez le passage” lorsqu'une route croise la piste cyclable avec vélos prioritaires.
- e) Réaliser des sas vélo systématiques (même lorsqu'il y a une piste cyclable non loin car ils sont indispensables pour tourner à gauche)
- f) Matérialiser le marquage vélos sur la chaussée et panneaux C24a et Panonceau M9v2 **dans les rues à double-sens cyclables**. Panneau à l'entrée de la rue en sens unique signalant la possibilité de croiser des cyclistes à double sens.
- g) Ajouter des panneaux “**attention école**” par exemple sur la voie cyclable

Collectif Cycliste 37
Le « Cédez le passage cycliste au feu rouge »



Cette signalisation installée sur les feux tricolores autorise le cycliste à franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt, sous réserve de céder la priorité aux autres usagers, y compris les piétons.

Cette autorisation n'est valable que pour la direction indiquée par une flèche sur le panneau.

Attention ! Amis cyclistes ! Vous n'êtes jamais prioritaires sur les autres usagers (piétons et véhicules motorisés).



Panneau prévenant les véhicules débouchant sur une rue à double sens cyclable de la présence possible de vélos dans le sens opposé à celui que peuvent emprunter les véhicules motorisés. [Panneau C24c]



Matérialisation de vélos sur la chaussée dans le cas d'itinéraires cyclables (prévoir signalisation adaptée)

L'intermodalité « vélos – Mettis/Bus– Train »

Approche de l'intermodalité

Favoriser l'intermodalité entre le vélo, le train, le bus et le covoiturage nécessite une approche globale.

Infrastructures incitatives pour l'intermodalité

- a) Mettre en place des stations de covoiturage, du stationnement vélo sécurisé et des vélos en libre-service pour les derniers kilomètres à proximité des gares et des arrêts de bus pour faciliter le transfert entre les modes de transport (Amazon est à 2 km du terminus du Mettis, avec des vélos en libre-service les employés d'Amazon pourront choisir entre le vélo ou une correspondance de bus lorsqu'elles existent).
- b) Aménager des installations conviviales pour les cyclistes dans les gares SNCF, routières et certains arrêts de bus, comme des parcs à vélos surveillés, des stations d'outillage, des fontaines à eau, des casiers.

Signalisation et information

- a) Installer une signalisation claire et compréhensible indiquant les itinéraires cyclables, les stations de covoiturage, et les arrêts de bus et de train.
- b) Fournir des informations en temps réel sur les horaires de bus et de train, ainsi que sur les disponibilités de covoiturage, via des applications mobiles, des panneaux d'affichage et des annonces sonores.

- c) Installer des panneaux d'information sur les itinéraires cyclables et marchables reliant les arrêts de bus aux gares et autres endroits très fréquentés comme le FC Metz avec les indications en minutes (et l'indication sur la ligne de Mettis par exemple Bon Secours - FC Metz. Par exemple De l'arrêt place Mazelle un signe "Gare routière 5 minutes à pied, 2 minutes à vélo" "Cathédrale 15 minutes à pied, 7 minutes à vélo".

Tarifification harmonisée

- a) Adopter des systèmes de tarification intégrée qui couvrent les différents modes de transport.
- b) Proposer des réductions tarifaires ou des abonnements combinés pour encourager l'utilisation coordonnée du vélo, du bus et du train.

Stationnement des vélos

Mettre en place des installations de stationnement sécurisées pour les vélos aux gares et stations de bus, y compris des casiers (consignes) pour y mettre les casques et vêtements de vélo encombrants.

Éducation et sensibilisation

- a) Organiser des ateliers de sensibilisation pour les usagers sur l'utilisation combinée des vélos, des bus et des trains. Pour "Car Free Day", la journée Mondiale sans voiture, organiser un genre de triathlon des transports durable (au choix : marche à pied - vélo - Mettis - covoiturage),
- b) Collaborer avec des écoles, des entreprises et des organisations locales pour promouvoir ces modes de transport auprès de la communauté et aussi avec les entreprises de logistique avec la livraison en vélo cargo pour le(s) dernier(s) kilomètre(s) en particulier vers Amazon... et les activités proches.

(A Nancy, il est permis de prendre son vélo dans certains bus en dehors des heures de pointes).

Insertion du flux vélos depuis ou vers les rues adjacentes vers la piste bidirectionnelle

Accompagner le passage au vélo par un maillage de voies cyclables sécurisées

Vu le choix proposé de piste bidirectionnelle, il est indispensable de réaliser ou de prévoir les aménagements nécessaires à la bonne insertion des cyclistes en toute sécurité dans les rues adjacentes ou des rues adjacentes vers la voie cyclable le long du tracé du Mettis. Il convient, **en particulier, d'éviter les aménagements qui ne faciliteront pas la mise en place d'un maillage entre pistes cyclables et les liaisons entre les grands axes cyclables.**

Il s'agit d'inciter les personnes à prendre le vélo et le meilleur argument est le gain de temps et le côté pratique des itinéraires habituels réalisés à vélo (en particulier pour les vélos électriques qui peuvent remplacer une voiture pour aller conduire plusieurs enfants à l'école au-dessus de la roue arrière).

Abords des écoles, crèches, collèges ou lycées

Avec le développement du Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles, il est indispensable de profiter de l'opportunité du Mettis C pour faire des aménagements favorisant l'arrivée/sortie d'écoles à vélo en toute sécurité.

Lycée Louis Vincent : prévoir une chaussée/trottoir de largeur suffisante pour permettre aux lycéens d'accéder (suppression des stationnements en épis devant le lycée). Un parking vélo existe-t-il à l'intérieur de l'établissement ? Si ce n'est pas le cas, il est nécessaire de prévoir des stationnements vélo supplémentaires.

Ensemble Jean XXIII : Rue Monseigneur Heintz

- créer une vraie piste cyclable, la piste actuelle est à réaménager.
- mettre les arrêts minute voiture plus loin pour éviter la tentation pour les voitures de vouloir se garer toujours plus près et créer des encombrements
- Mettre un passage piéton au niveau de l'entrée (à noter qu'il est interdit de mettre du stationnement voiture à moins de 5 m d'un passage piéton et que le CEREMA recommande même 10 m)

Prévoir des aménagements pour la circulation à vélo sécurisée dans les rues adjacentes (voir document rues adjacentes)

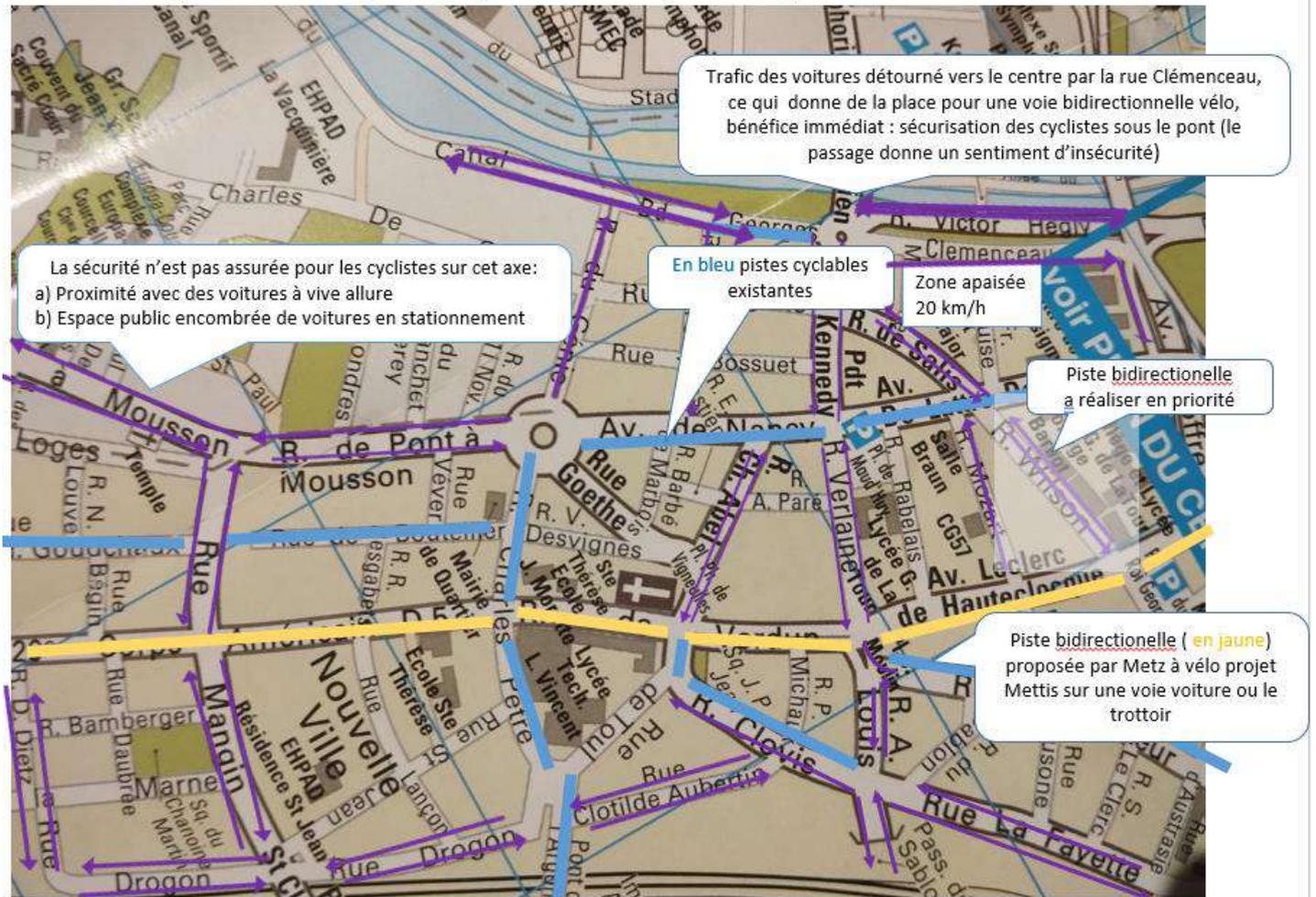
Exemple d'itinéraire cyclable dans une rue adjacente : rue Verlaine, pour une insertion/sortie sur la piste de la rue de Verdun, aménager sur la voie de gauche dans la continuité de la sortie du parking Maud'hui une bande cyclable bidirectionnelle la délimitant du trafic voiture par une surélévation. Il est en effet important que les cyclistes se sentent en sécurité et ne craignent pas que les véhicules empiètent sur la bande cyclable.

Cet aménagement est d'autant plus facile à réaliser que la voie de gauche a déjà un trafic limité par la sortie de parking Maud'hui à l'amont de la rue. La signalisation et l'attention des conducteurs sortant du parking devront être bien pensées.



Tout au long du tracé du Mettis, de l'espace doit être réservé dans les rues adjacentes. Il s'agit de réaliser peu à peu des pistes cyclables qui lient les grands axes cyclables tels que l'axe le long du Mettis, celui le long de l'avenue de Nancy qui sera à prolonger dans la rue de Pont à Mousson, la voie cyclable en développement sur l'ancienne voie ferrée etc.

Développement du maillage de pistes cyclables sécurisées (en violet) pour encourager l'adoption du vélo pour les petites distances



La politique d'accompagnement lors des travaux

La circulation vélo pendant les travaux

Des travaux d'importance vont être engagés. Il est nécessaire **durant la phase travaux de prévoir pour les cyclistes et piétons une signalisation adaptée, des propositions d'alternatives/déviations**, et le cas échéant des aménagements temporaires (plans inclinés, etc).

Communication

La circulation automobile sera très fortement impactée durant les travaux (et aussi par la suite) pendant cette phase, **il sera nécessaire de communiquer pour encourager les habitants à essayer le vélo** (via les divers canaux : journal de la métropole, Facebook etc) et sur le terrain avec des panneaux du genre: "**Pendant les travaux, pensez au vélo**". L'itinéraire concerné est parfaitement plat et donc bien adapté a des cyclistes non expérimentés.

Services vélo pour inciter à prendre le vélo

Prévoir **la mise à disposition de vélos de location gratuitement** à tous les habitants impactés pendant la durée des travaux.

Annexe I - Eléments mentionnés dans l'avis Metz à Vélo en janvier 2022

Metz à Vélo (MAV) avait remis un avis sur la variante du projet qui avait été présentée lors de la concertation en janvier 2022. Dans cette variante, la circulation automobile restée en double sens sur l'ensemble de l'axe.

MAV avait pointé plusieurs points :

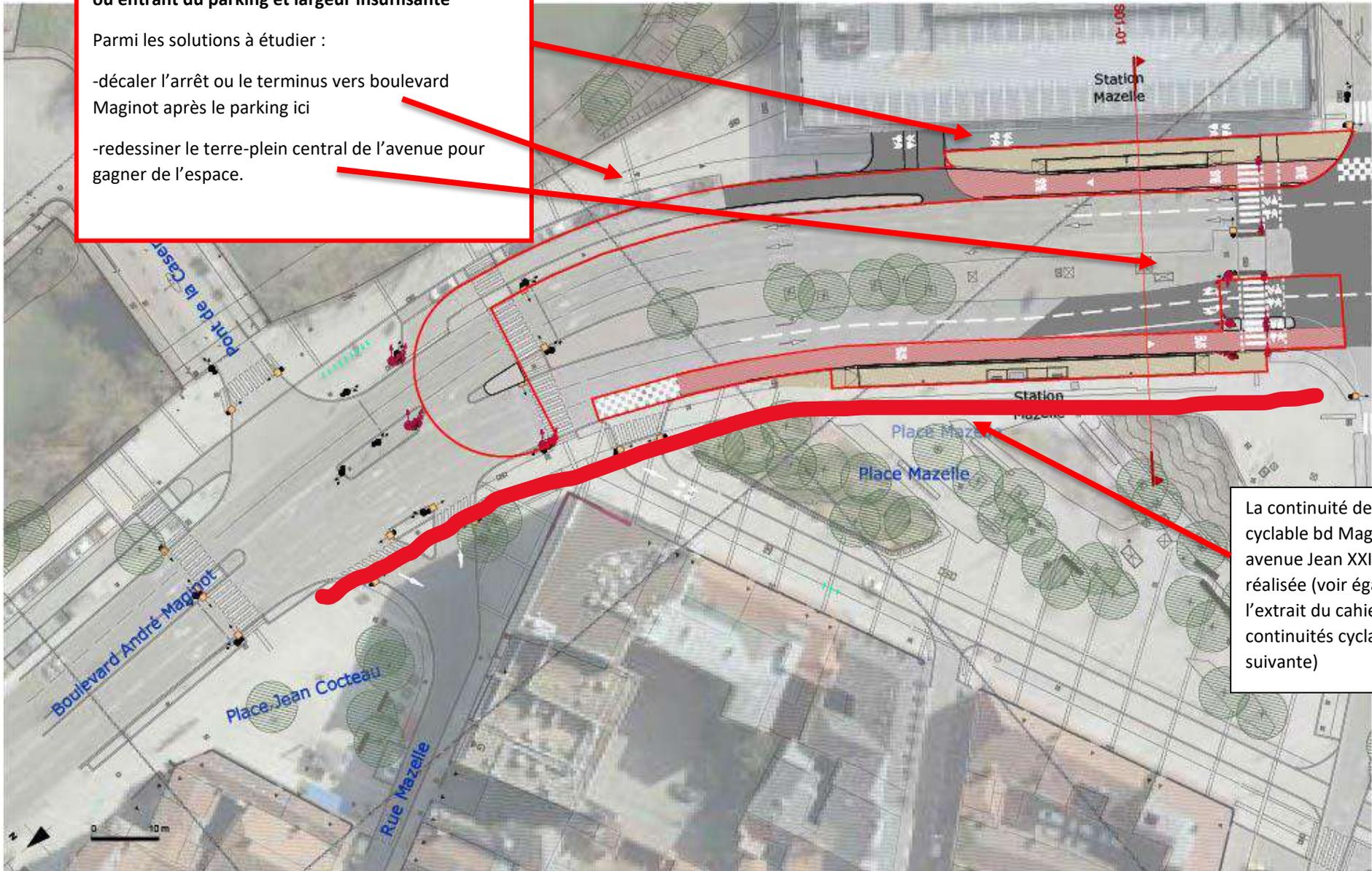
- a) Le passage du pont Franiatte très dangereux pour les cyclistes ou peu pratique s'il fallait passer en vélo avec les piétons,
- b) La place prise par la voiture dans l'espace public dans la variante exposée de l'avis de MAV n'allait pas favoriser la libération de l'espace public. En effet, le déplacement de plus de personnes en moins d'espace se réalise avec des transports en commun, des vélos ou autres cycles et la marche et non en voiture.
- c) MAV a proposé que le bus à haut niveau de service circule sur une voie propre au moins pour un sens, si possible dans les deux sens et de favoriser par tous les moyens pour les personnes qui réalisent des petits trajets en voiture le passage au vélo ou l'usage du Mettis. Le nombre de place de stationnement en sera réduit d'autant. Des trajets en voiture pour les riverains, les livreurs etc., dans les rues adjacentes seraient dans ce cas à étudier.
- d) La largeur des pistes cyclables proposée doit correspondre aux normes recommandées par le CEREMA et l'aménagement doit rendre possible l'augmentation de la fréquentation par des vélos et cycles à différentes vitesses, dans la variante exposée en 2021 et début 2022, ce n'était pas le cas.
- e) Le traitement de points dangereux, tels que les rond points et les stations de bus, les croisements, la priorité aux feux rouges, par une solution qui a fait ses preuves, au Pays bas, est recommandé.
- f) L'intermodalité et les aménagements doivent donner la possibilité de laisser sa voiture ou son vélo pour prendre le Mettis en étant sûr de le retrouver en revenant dans des espaces sécurisés et facile d'accès.
- g) La nécessité d'anticiper en tenant compte des engagements internationaux et des politiques publiques renforcées à l'avenir en faveur de bénéfices pour l'ensemble de la collectivité, atténuation et adaptation au changement climatique et la biodiversité, la réduction de la pollution, amélioration de l'efficacité énergétique, de l'amélioration de la santé par l'exercice physique modéré.
- h) Il convient d'avoir une approche qui ouvre des opportunités d'améliorer la vie urbaine autour de ce nouvel aménagement et non penser de ne traiter que l'aspect transport, stationnement et arbres (enfants qui vont à l'école à vélo, développement de la vie de quartiers apaisés, utilisation de la place publique libérée par les voitures pour d'autres activités, etc.)
- i) La continuité, le maillage entre les voies cyclables, la signalisation pour renforcer la décision de choisir les déplacements courtes distances de moins de 3 kms en ville à vélo au lieu d'en voiture.

Place Mazelle

Risque de collision vélos avec les véhicules sortant ou entrant du parking et largeur insuffisante

Parmi les solutions à étudier :

- décaler l'arrêt ou le terminus vers boulevard Maginot après le parking ici
- redessiner le terre-plein central de l'avenue pour gagner de l'espace.



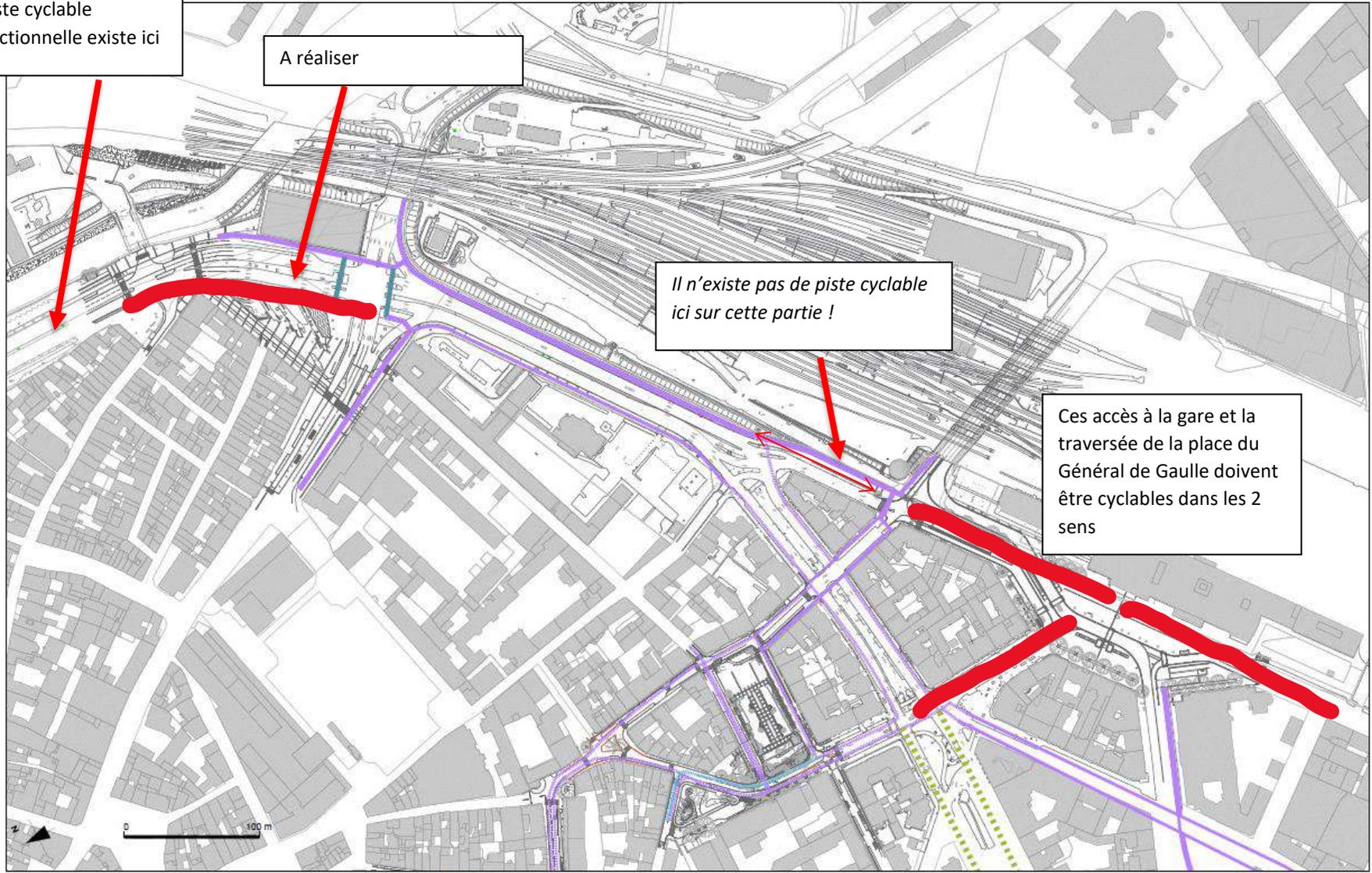
La continuité de la piste cyclable bd Maginot vers avenue Jean XXIII doit être réalisée (voir également l'extrait du cahier des continuités cyclables page suivante)

Une piste cyclable unidirectionnelle existe ici

A réaliser

Il n'existe pas de piste cyclable ici sur cette partie !

Ces accès à la gare et la traversée de la place du Général de Gaulle doivent être cyclables dans les 2 sens

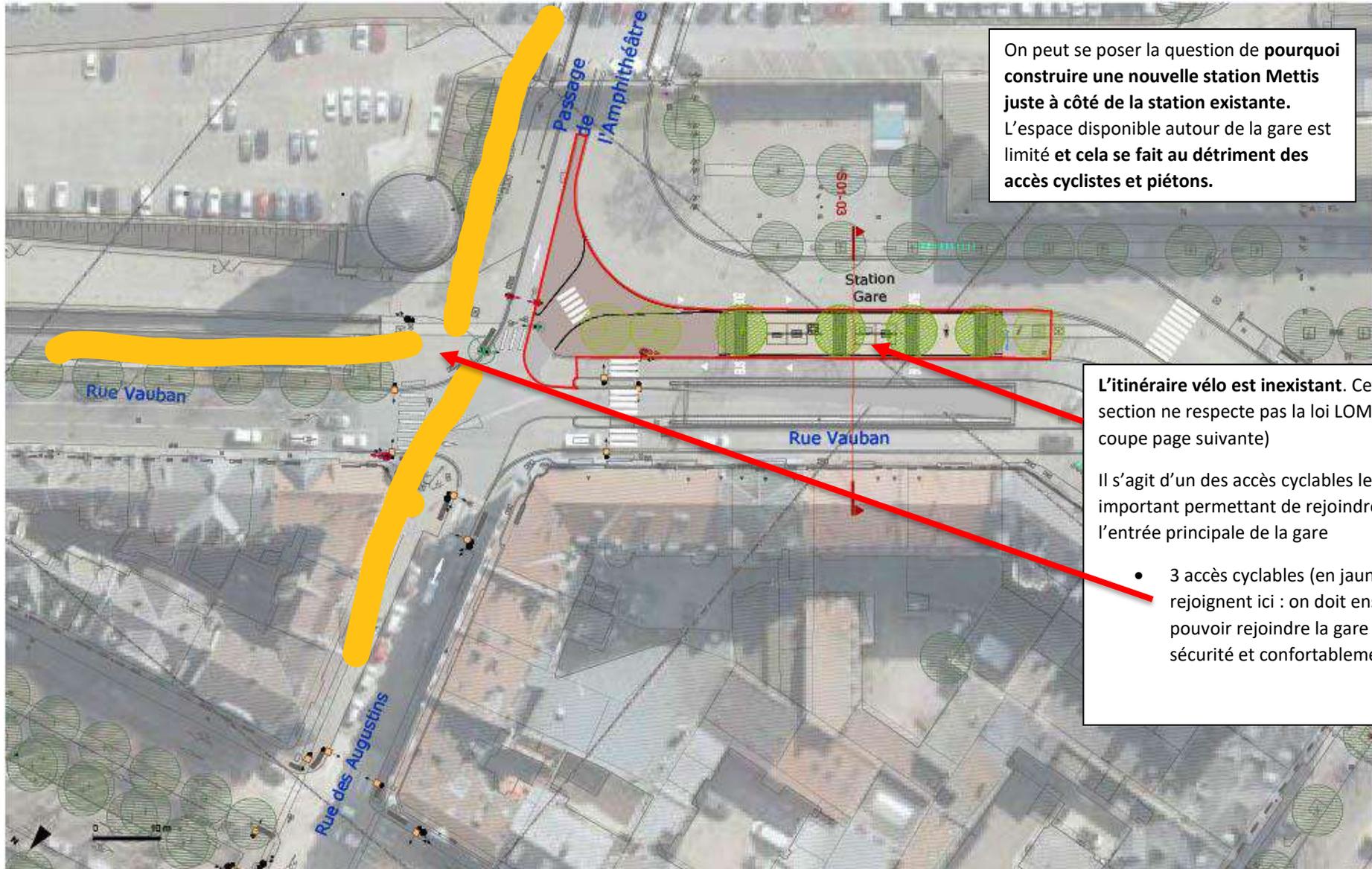


phase		fichier info		émetteur		date		numéro - indice		code affaire		annotations		date	
AVP		MET_AVP_RA_IMP_TS_PLN-Cahier		R_A		19/05/23		B		MET		Création du document			22/02/23
		continuité cyclableA3-2500.dwg										Dossier DUP indice A0			14/03/23
												Diffusion dossier DUP			30/03/23
												Mise à jour-DUP			19/05/23

Cahier des continuités cyclables
Metz - Pl. Mazelle - Gare

échelle
1/2500 en A3
page
01 / 10

Gare SNCF



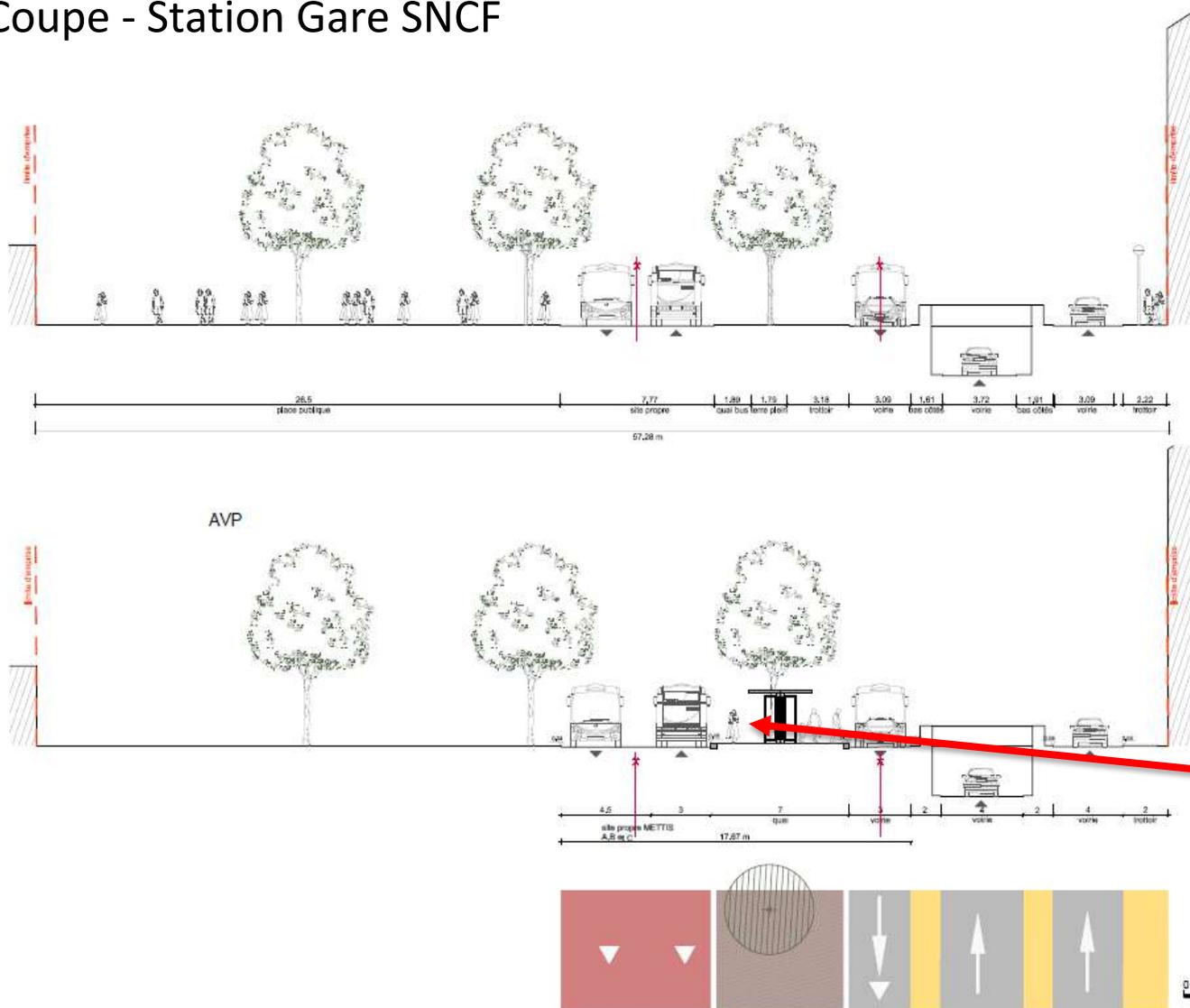
On peut se poser la question de **pourquoi construire une nouvelle station Mettis juste à côté de la station existante.** L'espace disponible autour de la gare est limité et cela se fait au **détriment des accès cyclistes et piétons.**

L'itinéraire vélo est inexistant. Cette section ne respecte pas la loi LOM (voir coupe page suivante)

Il s'agit d'un des accès cyclables les plus importants permettant de rejoindre l'entrée principale de la gare

- 3 accès cyclables (en jaune) se rejoignent ici : on doit ensuite pouvoir rejoindre la gare en sécurité et confortablement.

Coupe - Station Gare SNCF



L'itinéraire vélo est inexistant. Il s'agit d'un des accès les plus importants permettant de rejoindre l'entrée principale de la gare

R D'ENQUETE PREALABLE JP
 émetteur date
 R_A 17/05/23

code affaire
MET
 numéro - indice
 001 - B

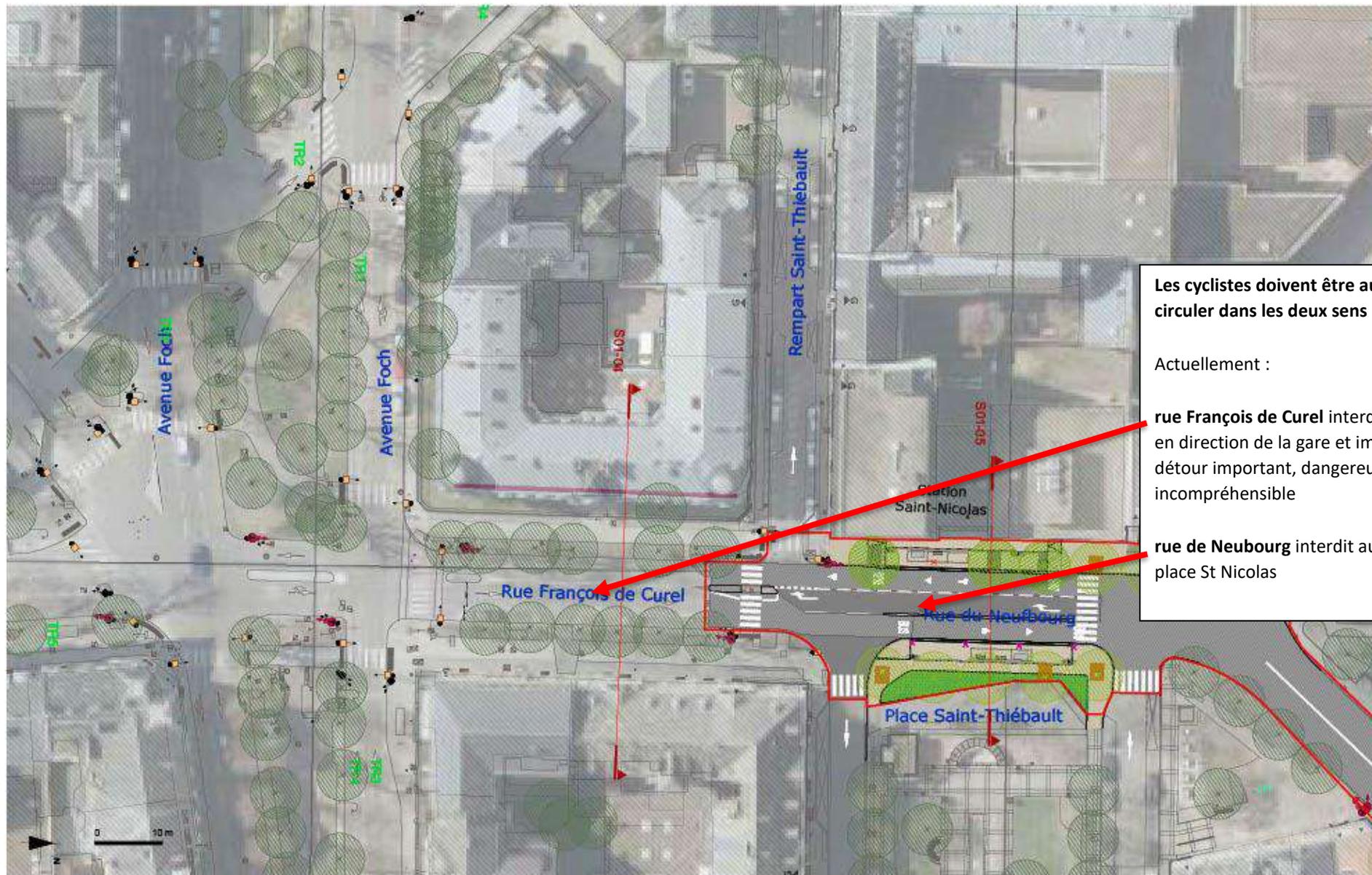
annotations

Création du document.....	date	01/02/23
Dossier DUF indice A0.....	date	14/03/23
Diffusion dossier DUF.....	date	30/03/23
.....	date	/ /

Carnet des coupes
 Secteur 1 Coupe 03
 S1-03

échelle
 1/200 en A3
 page
 - / -

Rue François de Curel



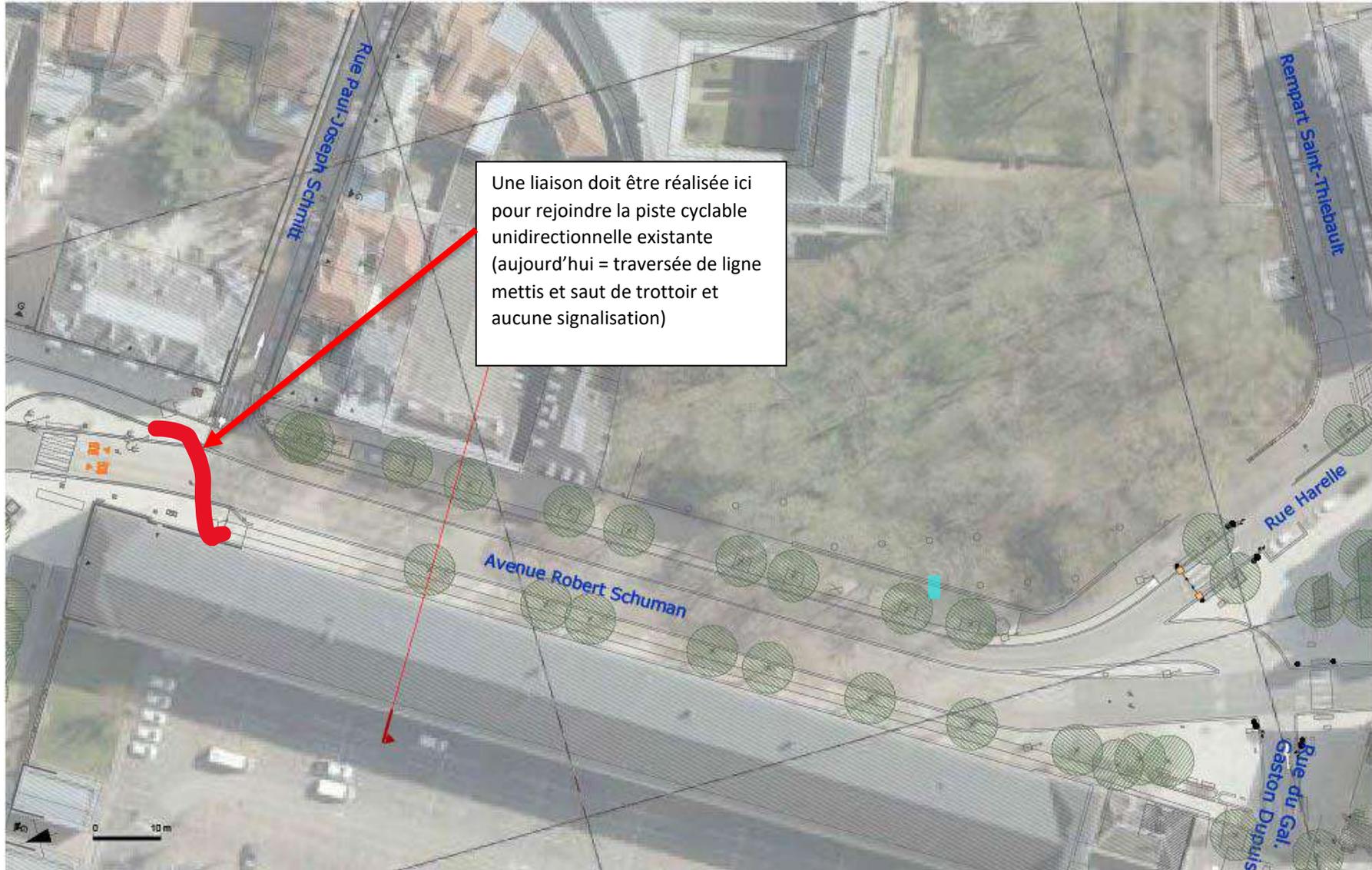
Les cyclistes doivent être autorisés à circuler dans les deux sens à ce niveau :

Actuellement :

- rue François de Curel** interdit aux vélos en direction de la gare et impose un détour important, dangereux et incompréhensible
- rue de Neubourg** interdit aux vélos vers place St Nicolas

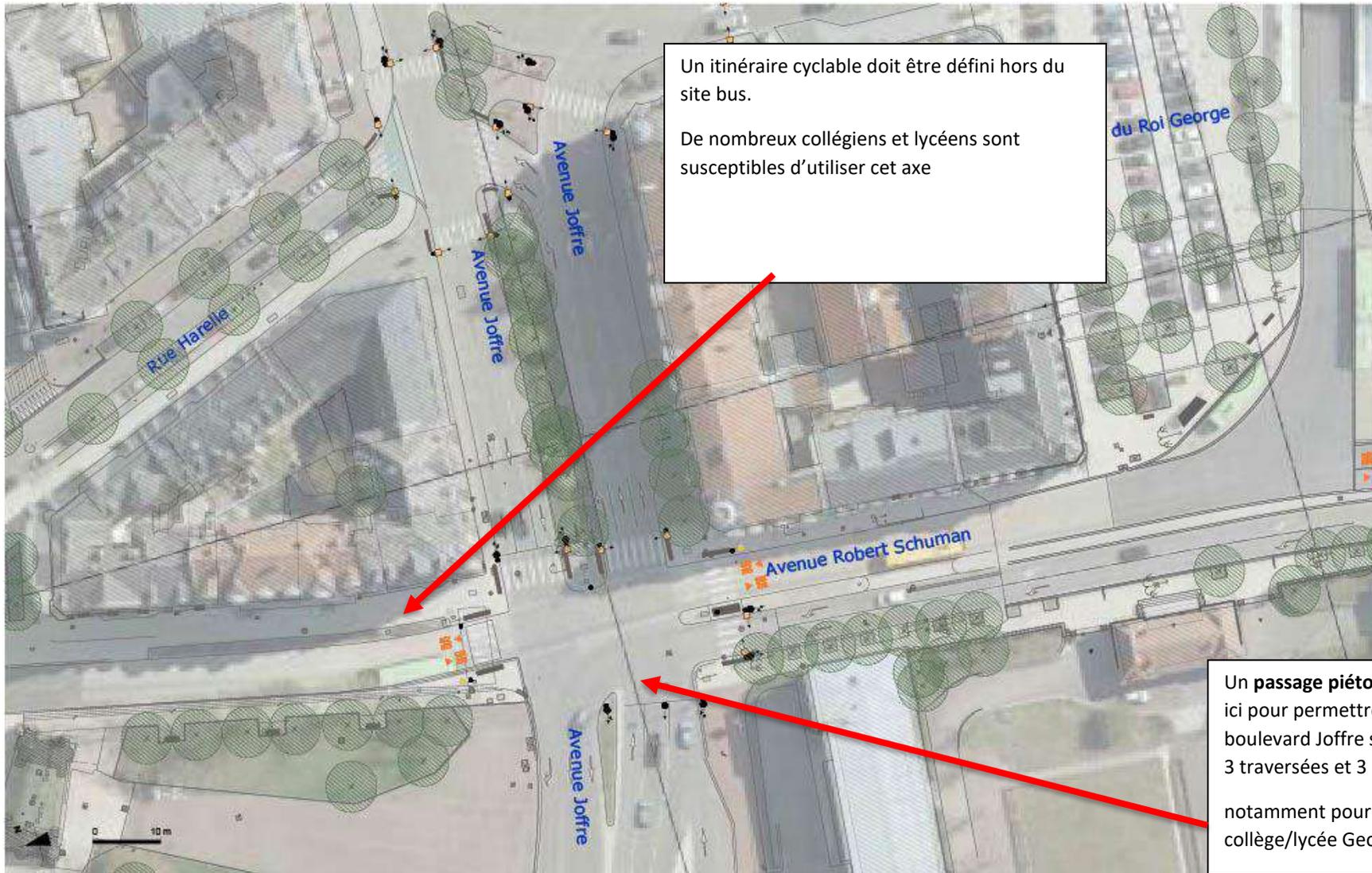
METTIS C - DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DUP				code affaire MET	annotations Dossier DUP indice A0 Diffusion dossier DUP A Mise à jour-DUP B Diffusion dossier DUP C	date 14 03 23 date 30 03 23 date 19 05 23 date 23 10 23	Carnet des Plans : aménagement et paysage Secteur 1 Planche 106	échelle 1/500 en A3
phase AVP	fichier info MET_AVP_RA_MFP_TS_PLN-CarnetA3-500-DUP.dwg	émetteur R_A	date 23/10/23	numéro - indice C				page --- / ---

Avenue Robert Schuman



METTIS C - DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DUP				code affaire	annotations	date	échelle
phase	fichier info	émetteur	date	MET	Dossier DUP indice A0	14 03 23	1/500 en A3
AVP	MET_AVP_RA_BP_T5_P5M-Carnet12-566-DUP.dwg	R_A	23/10/23	numéro - indice	Diffusion dossier DUP A	30 03 23	page
					Mise à jour-DUP B	19 05 23	---/...
					Diffusion dossier DUP C	23 10 23	

Carnet des Plans : aménagement et paysage
Secteur 1 Planche 111



Un itinéraire cyclable doit être défini hors du site bus.
 De nombreux collégiens et lycéens sont susceptibles d'utiliser cet axe

Un **passage piéton** doit être créé ici pour permettre la traversée du boulevard Joffre sans avoir à faire 3 traversées et 3 cycles de feu, notamment pour l'accès au collège/lycée Georges de la Tour

METTIS C -DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DUP			
phase	fichier info	émetteur	date
AVP	MET_AVP_RA_BP_TS_PLM-Corset&1-568-DUP.dwg	R_A	23/10/23

code affaire	MET
numéro - indice	C

annotations	date
Dossier DUP indice A0	14 03 23
Diffusion dossier DUP A	30 03 23
Mise à jour-DUP B	19 05 23
Diffusion dossier DUP C	23 10 23

Carnet des Plans : aménagement et paysage
 Secteur 1 Planche 112

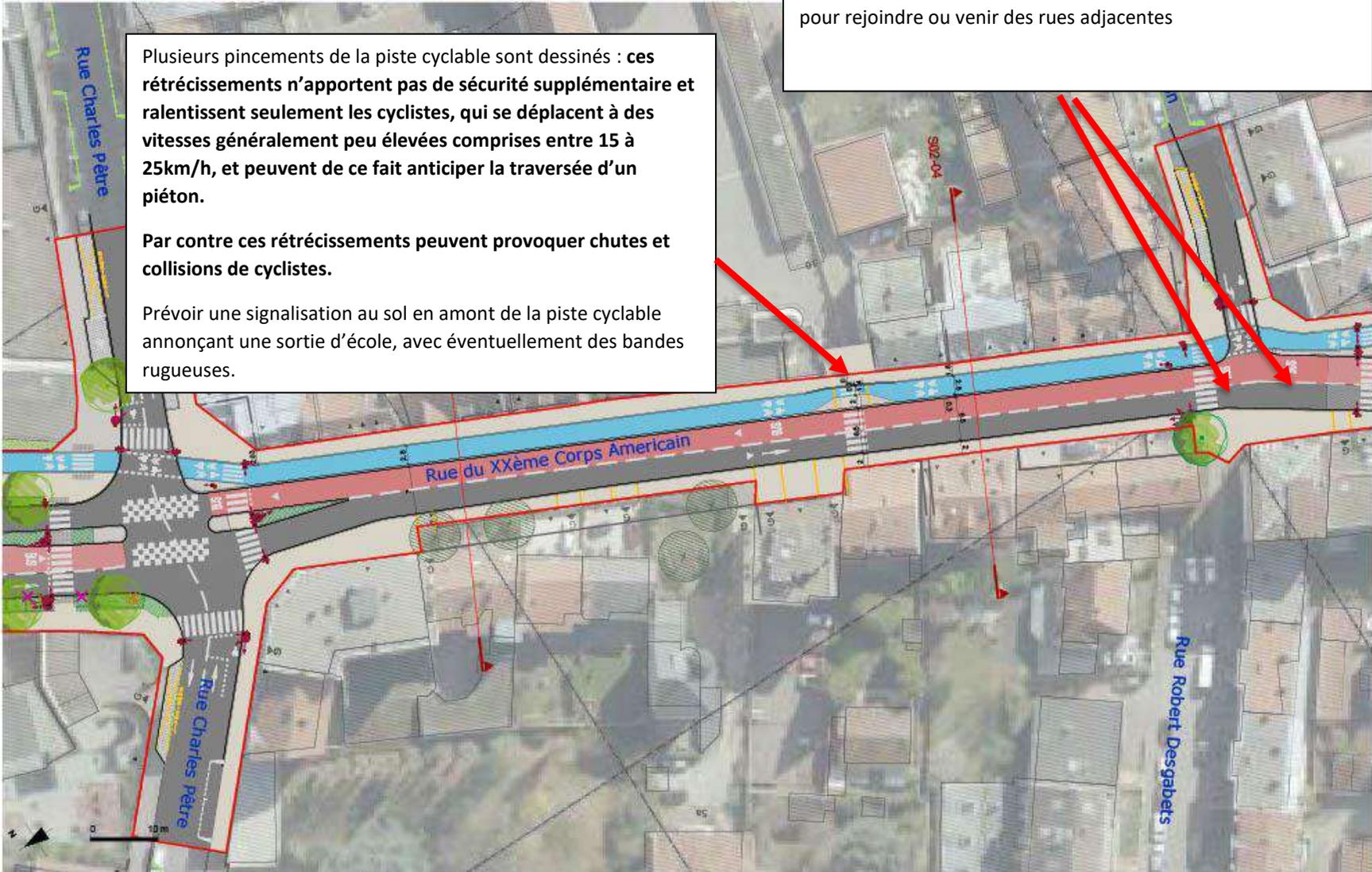
échelle	1/500 en A3
page	1...

Sur toutes les sections suivantes jusque Montigny aucune traversée cyclable n'est matérialisée au niveau des carrefours pour rejoindre ou venir des rues adjacentes

Plusieurs pincements de la piste cyclable sont dessinés : ces rétrécissements n'apportent pas de sécurité supplémentaire et ralentissent seulement les cyclistes, qui se déplacent à des vitesses généralement peu élevées comprises entre 15 à 25km/h, et peuvent de ce fait anticiper la traversée d'un piéton.

Par contre ces rétrécissements peuvent provoquer chutes et collisions de cyclistes.

Prévoir une signalisation au sol en amont de la piste cyclable annonçant une sortie d'école, avec éventuellement des bandes rugueuses.



METTIS C -DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DUP			
phase	fichier info	émetteur	date
AVP	MET_AVP_RA_JMP_T9_PLM-Carnet2-500-DUP.dwg	R_A	23/10/23

code affaire	MET
numéro - indice	C

annotations	date
Dossier DUP indice A0	14.03.23
Diffusion dossier DUP A	30.03.23
Mise à jour-DUP B	19.05.23
Diffusion dossier DUP C	23.10.23

Carnet des Plans : aménagement et paysage
Secteur 2 Planche 201

échelle	1/500 en A3
page	---/---

Rue Coste et Bellonte (RD5) – secteur 4 planche 402 à 405

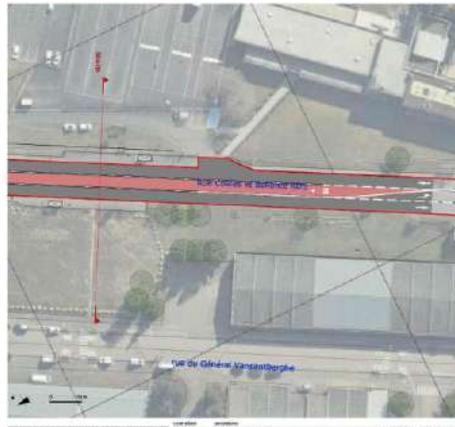
Plus d'itinéraire vélo sur cette section ? alors que l'emprise ne semble pas poser de problème = > **La loi LOM n'est pas respectée.**

De plus la circulation à vélo sur cette section, telle que représentée ici, serait excessivement anxiogène et dangereuse car le dépassement par les automobilistes serait rendu difficile, voire impossible.

La création d'une voie verte sur l'ancien tracé de la voie de chemin de fer Metz/ Château-Salins (voir page suivante) ne répond pas au même besoin et n'est pas dans la continuité de la ligne Mettis C projetée.



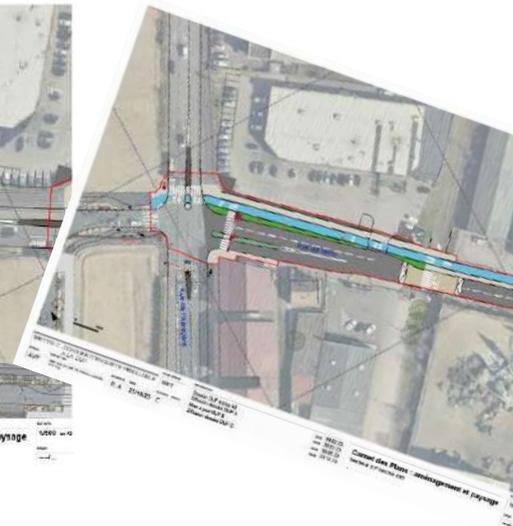
METTIS C - DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE MET
Date du P.I. 14/02/22
Date de mise à jour 20/02/22
Mettis C - DUE A
Mettis C - DUE B
Mettis C - DUE C
AVP
R.A. 231022 C
Carnet des Plans : aménagement et paysage
Secteur : 4 Planche 402



METTIS C - DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE MET
Date du P.I. 14/02/22
Date de mise à jour 20/02/22
Mettis C - DUE A
Mettis C - DUE B
Mettis C - DUE C
AVP
R.A. 231022 C
Carnet d
Secteur : 4 P



METTIS C - DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE MET
Date du P.I. 14/02/22
Date de mise à jour 20/02/22
Mettis C - DUE A
Mettis C - DUE B
Mettis C - DUE C
AVP
R.A. 231022 C
Carnet des Plans : aménagement et paysage
Secteur : 4 Planche 403



METTIS C - DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE MET
Date du P.I. 14/02/22
Date de mise à jour 20/02/22
Mettis C - DUE A
Mettis C - DUE B
Mettis C - DUE C
AVP
R.A. 231022 C
Carnet des Plans : aménagement et paysage
Secteur : 4 Planche 405



Note enquête publique (DUP) Mettis C

Critiques sur la forme :

1 Dossier illisible

Il n'est pas facile de réaliser un dossier « à la portée de tous ». Mais être conscient de cette difficulté n'élimine pas la lacune.

Peut-être aurait-il fallu mettre la note explicative plus en avant, peut-être aurait-il fallu faire un résumé encore plus résumé de celle-ci.

Les documents sont difficiles à trouver et le contenu de cette enquête est difficile à appréhender, *a fortiori* pour le citoyen lambda. Cet effet dissuasif pose un problème d'ordre démocratique. Il est à attendre que la majorité des avis soient donc donnés sans prise en connaissance au préalable de ces documents.

2 Le projet de débranchement de la ligne A à Borny ne figure pas dans l'enquête

Et aucune autre enquête publique spécifique à ce projet à l'Actipôle n'a pu être trouvée. Les documents présentés sont donc incomplets.

Critiques d'ordre politique

3 Projet réduit de moitié et sacrifice de Bellecroix :

C'est la plus grosse critique : l'ambition du projet a été divisée par deux. Avec un préjudice particulier pour toute la branche-est de la L1, à **commencer par le quartier de Bellecroix**. Des voix de ce quartier s'étaient effectivement opposées au projet de l'ancienne municipalité en 2019 (rappelant l'épisode de la Grange-aux-Bois 10 ans plus tôt). Là-encore, la copie envisagée était certes mauvaise. Là-encore elle était largement correctible (si on considère qu'un Mettis peut se mélanger à la circulation sur la rue Franiatte, a fortiori il le peut à Bellecroix où il n'y a aucun problème de circulation). Et là-encore les oppositions touchaient plus à des problématiques d'urbanisme qu'au principe d'un Mettis dans le quartier.

4 Tracé retenu curieux

On comprend bien la volonté avec cette troisième ligne Mettis de desservir cette fois-ci le pétale sud-ouest de l'agglomération, c'est-à-dire Montigny et au-delà. Cependant, on note que le corridor sud de la L3 (Sablon – Blory) a été exclu d'emblée des études.

Lors des études d'opportunité et de faisabilité, les 9 corridors suivants ont été étudiés à l'échelle de Metz Métropole :



Choix surprenant vu qu'il s'agit de la branche la plus chargée du réseau (hors Mettis A&B).

Parce que cet axe Sablon-centre / Montigny-Blory n'est pas structuré par un faubourg, et où les conditions de circulation sont moins favorables, le gain du Mettis, outre un potentiel voyageur plus important, aurait été plus bénéfique que l'axe Franiatte ou Pont-à-Mousson.

De même, l'étude de choix des fuseaux est étrange. Notamment les bâtons roses (socio-éco), qui avantage largement le corridor Franiatte par rapport aux autres, alors que le potentiel y est plutôt plus faible. On y a probablement intégré les projets dans leurs prévisions les plus optimistes (par ex

Lizé), et pas sur les axes concurrents (par ex le technicentre SNCF, les projets sur Tournebride / Frescaty ou encore la seconde phase du quartier de l'Amphithéâtre).

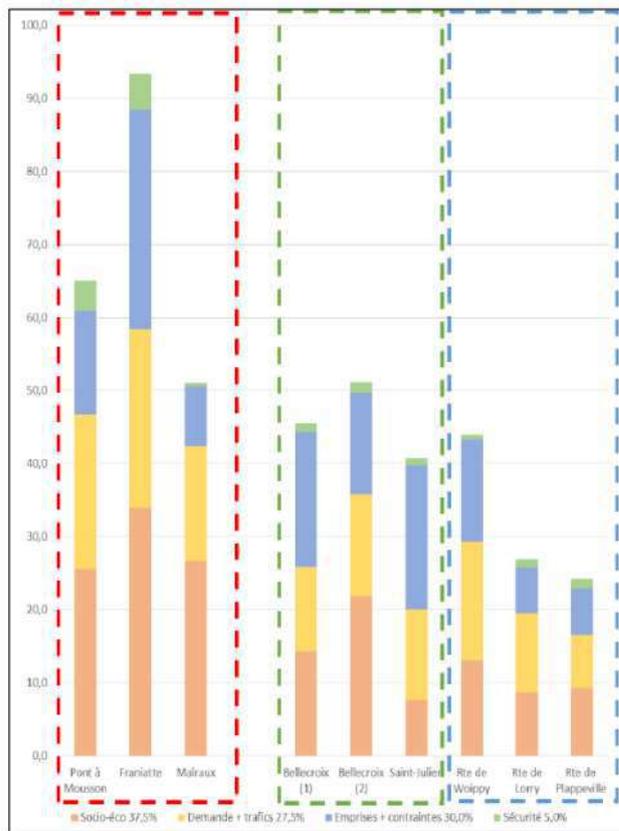


Figure 6 : Résultats des études d'opportunité
(Source : Etude préliminaire de SYSTRA, mars 2020)

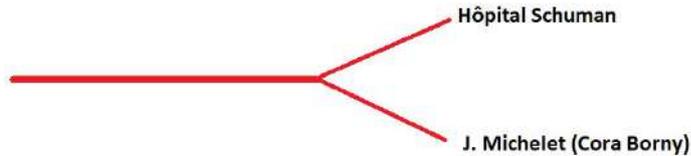
On imagine que ce choix du corridor Franiatte a surtout été guidé par la recherche d'une insertion la moins difficile, et aussi probablement, pour des raisons plus politiciennes, d'offrir un Mettis au maire de Marly.

Néanmoins si ce choix de l'axe Franiatte/Marly est surprenant d'un point de vue fonctionnel, il n'est pas absurde non plus.

5 Débranchement de la ligne A à Borny : mauvaise idée

Comme indiqué précédemment, ce point n'est pas soumis à l'enquête publique, et il n'y a pas d'enquête publique à part, ce qui pose un problème pour cette partie. Lacune d'autant plus préjudiciable que ce projet-ci, contrairement à la ligne C, est une mauvaise idée et devrait être abandonné.

La création d'antennes signifie le partage de la fréquence entre les deux antennes. En clair, la desserte de la nouvelle antenne de l'hôpital sera ôtée de celle de Metzantine/Cora.



Comme par ailleurs il ne semble pas envisagé de renforcement de la fréquence des lignes Mettis (au contraire, la tendance est plutôt inverse), nous nous dirigeons vers des antennes qui s'alternent, et une fréquence de 20 minutes sur chaque.

Du coup, on a deux problèmes, un sur chaque antenne.

- Sur l'historique (Metzanine/Cora/J. Michelet), il y aurait une fréquence de ligne secondaire alors que ce tronçon est très utilisé et l'attractivité du Mettis sur cette zone tient à son importante fréquence (car on n'a pas besoin de viser un bus à une heure précise), alors que le potentiel client sur l'antenne Schuman est nettement moins importante (car elle ne dessert pas une zone commerciale). Reste par ailleurs à voir comment se partageraient la desserte entre les deux antennes sur les périodes moins fréquentes : premières courses du matin, soirée, dimanche...

- Et sur l'antenne Schuman, la fréquence de 20 minutes serait finalement similaire à la desserte actuelle par la ligne 14 aux heures de pointe (et d'une heure le dimanche...). Or il s'agit du principal inconvénient de la ligne 14, celle-ci étant relativement directe et rapide pour rejoindre le centre-ville. La comparaison des horaires Mettis vs C14 montre qu'il n'y aurait pas de gain de temps de parcours ; par contre les conditions de voyages seraient dégradées par la congestion chronique sur le Mettis A, là où la ligne 14 a une fréquentation modérée. Où serait donc l'avantage de remplacer la C14 par une antenne Mettis ? Le même point que l'hôpital se pose pour la desserte de l'usine Stellantis, vantée par l'exécutif métropolitain : ce qui serait possible par un demi-Mettis le serait tout autant par la ligne C14.

Il s'agit donc uniquement d'une opération de communication : pouvoir faire une belle photo d'un Mettis devant l'hôpital et dire « voyez notre action », alors qu'en vrai l'opération sera sans intérêt significatif pour les usagers de l'hôpital et de l'Actipôle, tandis que ceux de Metzanine seront saqués.

Franchement, quitte à améliorer il serait plus simple de réaliser un franchissement de l'autoroute A314 entre la Corchade et les Hauts de Blémont, permettant un prolongement de la ligne 1 de la Corchade vers l'hôpital Schuman sans déshabiller Pierre pour habiller Paul. En attendant que cette ligne soit par le futur à son tour « convertie » en Mettis.

Sur le projet lui-même

Les précédentes critiques d'ordre général ayant été faites, le projet présenté (à l'exclusion du projet de la ligne A à l'Actipôle, absent du dossier) appelle à un **avis globalement favorable**.

Cependant de nombreux points vont poser des problèmes, et peuvent être améliorés sans avoir de conséquences sur l'ordre de grandeur du coût global du projet.

6 Un aménagement en mode dégradé

Certes, les tronçons « mixtes » où les Mettis partagent les voies avec le reste de la circulation, ne nuisent pas automatiquement à leur fluidité. En témoignent d'ailleurs les sections mixtes sur les lignes A&B (Av de Strasbourg, rue de la Patrotte, P. Boileau...)

Mais il faut qu'un certain nombre de conditions soient réunies, sinon rien ne marche. Il y a d'ailleurs un contre-exemple pour nous servir de leçon : le pont du Saulcy. Mais d'une manière générale, ces rares sections mixtes ont été quand même réaménagées en conséquence.

Ici, et en particulier à Marly, plusieurs aspects sont bâclés et nuiront à la qualité de service.

- a) **Doit emprunter quatre ronds-points.** Dont 2 qui risquent d'arrêter les bus (au niveau du Leclerc et aux hameaux de Marly), mais le problème est surtout l'inconfort pour les passagers (virages supplémentaires qui pourraient être évités, qui font chuter à la fois la vitesse commerciale et la sensation d'une ligne TCSP).



- b) **Franchissement de ralentisseurs** (à Marly... et les ralentisseurs de Marly sont particulièrement éprouvant, même en arrivant au pas). Même remarque que pour les ronds-points : n'impacte pas la fluidité mais baisse la perception et la qualité de service.



Suggestion : si vraiment la mairie de Marly ne veut pas renoncer aux ralentisseurs au cœur du village, les modèle du « coussin berlinois » fait aussi bien le travail, mais peut être évités par les bus aux essieux plus larges.

c) Risques de problèmes de fluidité sur certains carrefours :

c-1) Ceux à cause de parasitage entre de nombreuses lignes de bus :

- Rue Vauban, entre rues des Augustins et av. Foch (cisaillements des deux côtés avec les lignes A, B, 1, 4, 11, 12, 13, 14 ; on reproduit le problème du boulevard Sérot à la place N. Mandela).
- Rue du Neufbourg et place Saint-Nicolas (alternat), cohabite avec plusieurs lignes (on reproduit le problème du tronçon entre le palais de justice et la place Mandel, où les Mettis, bien qu'en site entièrement propre, ne circulent pas en haut niveau de service et s'arrêtent fréquemment).

c-2) ceux qui ne permettent pas le croisement de 2 Mettis simultanément

- Roi George, croisement Leclercq de H. / Wilson (problème déjà existant)
- Croisement rue de Verdun / place Ph. de Vigneulles (le Mettis arrive au carrefour sur une voie mixte ; reproduit le problème du croisement avenue de Strasbourg/rue Laveran, à côté de Félix Alcan)
- Croisement rues Franiatte & Saint-André.
- Tournant Croix-St-Joseph / Long Prey (dans les 2 sens), pour les mêmes raisons ; une voie bus d'approche rue du Long Prey (sens vers Mazelle) peut régler le problème.
- Tournant Long Prey/RD113a (sens vers terminus Marly) Même cause, même solution (voie bus d'approche rue du Long Prey).

c-3) Des aménagements qui vont créer du conflit d'usage avec les automobilistes

- Rue de Metz : stations Garennes et les Clos (arrêts en pleine voie dans les deux sens avec possibilité de dépassement > situation conflictuelle)
- Station les Sorbiers (attendant au rond-point). Risque de file débordant sur le rond-point. (peu de risque de bouchons pour les BHNS, mais situation conflictuelle avec les autres usagers de la route).

c-4) Des aménagements qui vont causer soit l'un soit l'autre des deux désagréments précédents ; on les retrouve essentiellement sur tous les carrefours des rues du XX° Corps et Franiatte (exceptées les rues perpendiculaires mises en impasse pour les véhicules, supprimant le carrefour). 5 croisements identifiés : Mangin, Vaillant, Bécoeur/Heintz, Kennedy, Volontaires.

c-5) Le cas inverse : là où un aménagement mixte fonctionnerait mieux.

Rue François de Curel au bord de la place Saint-Thiéobault, les feux au croisement du rempart St-Thiéobault sont contre-productifs, et même une priorité absolue donnée à une ligne C serait difficile à tenir, vu le grand nombre de lignes de bus passant par-là (on reproduit un autre problème de la

place N. Mandela). Une circulation mixte, sans feux et avec priorité absolue aux piétons serait plus simple et plus fluide.

Remarque : Dans ce projet, nous visualisons donc un nombre conséquent de points noirs tout le long du tracé. A titre comparatif, sur les lignes A & B, on ne relève que le tronçon entre République, le pont du Saulcy et le Square du Luxembourg, ainsi que le carrefour rue Lavéran (Félix Alcan).

7 L'insertion dans son environnement

Il est à noter l'effort d'implanter des arbres tout au long du tracé. Plutôt que d'engager une course au nombre d'arbres plantés, où l'on fait monter les compteurs avec des forêts urbaines, c'est ces arbres diffus mais sur toute l'artère qui protégeront le mieux la ville des chaleurs extrêmes.

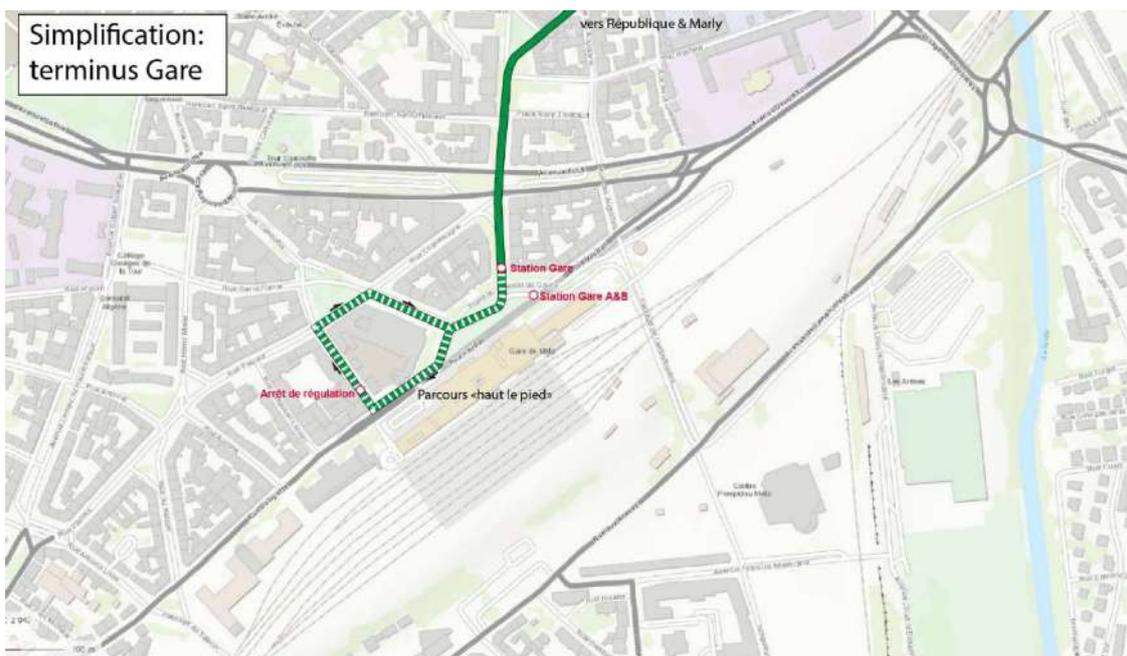
- a) La place Mazelle, l'insertion risque d'être difficile, vu le trafic déjà intense. Risque par répercussion de dégrader les conditions de circulation des nombreuses autres lignes (1,4,11,12,13,14)



Solution : Quitte à se contenter d'une demi-ligne sans branche côté est (on espère provisoirement), autant envisager un terminus avancé à la gare. Un prolongement jusqu'à Mazelle n'apportera guère de plus-value pour les utilisateurs du corridor Franiatte.

- b) Gare : station éloignée, en sens inversés, risque élevé de parasitage dans les deux sens.

Solution : dans le cas d'un terminus gare, faire les arrêts rue François de Curel et un arrêt de régulation rue d'Austrasie (comme le faisaient l'ancienne C14 entre 2013 et 2014). NB: il y a sûrement d'autres solutions, peut-être meilleures, mais au moins on est déjà sûr qu'on peut faire ça.



- c) Absence de station au droit des rues St-André & Séguin (Montigny)

On se doute que c'est pour épargner les places de stationnement. Pourtant l'essentiel des voyageurs du secteur arrivent par ces rues.

Solution : Il est possible de faire une station dans chaque sens en vis-à-vis au sud du carrefour avec la rue J. Beauque.

- d) Terre-plein centraux pour piéton mal placés au centre : dans le même sens les voitures et le bus ne passent pas simultanément > raréfaction des créneaux pour traverser.



8 Les vélos

On voit un réel effort d'insertion des pistes cyclables. D'ailleurs si l'artère XX° Corps est passée à sens unique, ce n'est pas pour insérer un site propre de bus mais bien la piste cyclable. Ce bon point est à souligner.

Quelques bémols peuvent cependant être facilement corrigés, en particulier :

- A Marly rue Costes et Bellonte, où la piste s'interrompt alors qu'il n'y a pas de problème de place.
- Entre la place du Roi George et le lycée Louis Vincent, où la piste cisaille l'artère à plusieurs reprises, alors qu'elle pourrait rester toujours du même côté (sud-est) de la rue.



9 sujets divers

a) Un nouveau dépôt ?

Etonnant : non seulement le dépôt Joba a été construit sur une emprise suffisamment immense (8 ha) pour avoir des réserves d'élargissement ; deuxièmement la construction de cette ligne Mettis ne s'accompagnera pas d'une desserte à la hausse, la ligne C remplaçant l'actuelle L2, à fréquence de 10 minutes.

b) Hydrogène ?

On ne peut pas critiquer la recherche de motorisation décarbonée, et d'ailleurs cette problématique devrait plutôt être recherchée à l'échelle de toute la flotte de bus, plutôt qu'en faire un sujet marketing pour la seule nouvelle ligne Mettis.

Néanmoins, les espoirs autour de l'hydrogène semblent se contracter depuis les dernières élections municipales, notamment autour du coût énergétique et en particulier si l'hydrogène est obtenu par un processus dit « vert », sans aucune émission de CO2.

A l'inverse, les solutions type batterie semblent faire leurs preuves depuis 2020, par exemple à **Amiens** où 4 lignes HNS sont exploitées par des bus électriques, et où une recharge (biberonnage) de seulement 5 minutes aux terminus leur offre une autonomie de plus de quarante kilomètres.

Aussi serait-il intéressant d'étudier les solutions batteries, pour la future ligne C mais également pour les lignes A&B par transformation du parc de BHNS existant.

En résumé :

- Dossier confidentiel, difficile à lire et qui n'incite pas à l'intérêt.
- Ambition du projet réduit de moitié, sacrifice de Bellecroix
- On ne trouve pas le projet de desserte de l'hôpital Schuman par débranchement de la ligne A (mauvaise idée, à abandonner).
- Problème spécifique à Marly où l'on veut un Mettis sans les infrastructures qui vont avec ...
- Avis favorable

*Enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique
Création de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) Mettis C*

Contribution de l'Association pour le développement des mobilités actives

Synthèse

L'Association pour le Développement des Mobilités Actives est une association de droit local dont le siège est situé à Montigny-lès-Metz et qui est inscrite au registre des associations du tribunal judiciaire de Metz sous le numéro AMALIA A2023MET000143.

Elle agit pour la création, l'amélioration et l'accessibilité des infrastructures et aménagements dédiés aux mobilités actives au sein de l'agglomération messine. Et milite pour le respect des dispositions légales et réglementaires relatives à ces aménagements.

De par l'objet de notre association, nous avons concentré notre contribution sur les impacts du projet en matière de cyclabilité (partie 1) et de marche et d'accessibilité (partie 2). Nous avons de plus regardé la forme et le fond du dossier d'enquête présenté (partie 3).

Nous arrivons malheureusement à la conclusion que le projet présente un certain nombre d'illégalités qui s'opposent à sa déclaration d'utilité publique.

Par ailleurs, les caractéristiques des aménagements cyclables retenus, les discontinuités importantes et l'absence d'aménagement de nombreuses intersections font perdre au projet la majorité des bénéfices qui auraient pu en être tirés pour le développement des déplacements à vélo.

Passé les annonces d'objectifs, la prise en compte dans les faits des questions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est très insuffisante.

De même, plusieurs problématiques autour de la marche à pied, dont la résolution des coupures urbaines, ne sont pas prises en compte dans le projet qui ne propose pas d'amélioration notable des cheminements et espaces de vie existants. Là encore, les bénéfices qui auraient pu être tirés du projet pour le développement des déplacements à pied n'ont pas été saisis.

Enfin les enjeux socio-économiques n'ont pas été correctement pris en compte par le maître d'ouvrage. Et certains coûts et bénéfices tels que la diminution du trafic automobile ou le bilan du projet en matière d'émission de gaz à effet de serre n'ont pas été évalués autrement que par des déclarations de principe, voire pas du tout.

Certains problèmes, dont le dimensionnement des aménagements cyclables, ne seront pas rectifiables à posteriori. D'autres ne pourront l'être qu'à un coup plus élevé pour la collectivité par la reprise des aménagements réalisés.

Ils imposent donc des limites et contraintes fortes au développement à venir des mobilités actives sur la partie sud de la métropole. Ce coût n'est selon nous pas acceptable face aux bénéfices mal évalués et sous-exploités du projet.

Indépendamment des freins juridiques insurmontables, nous considérons donc qu'en l'état le projet ne présente pas un bilan coûts / bénéfices suffisamment positif pour justifier sa réalisation sans modifications importantes.

Notre association tient évidemment à disposition de la commission d'enquête l'ensemble des relevés, cartes et données ayant servis de base à la rédaction de la présente contribution.

Grégoire VIGNERON
Président de l'ADEVMA

Email: contact@adevma.fr

Déclaration de conflit d'intérêts

L'ADEVMA est la seule association de défense des droits des usagers des mobilités actives (vélo et marche) de la métropole de Metz à ne pas percevoir de financement du maître d'ouvrage.

Cependant, nous signalons les deux éléments suivants:

- *le rédacteur principal de ce document tire un avantage financier positif (augmentation d'une valeur immobilière) du tracé retenu par le maître d'ouvrage;*
- *un des contributeurs à ce document subit un effet négatif indirect (report de trafic) de la variante retenue par le maître d'ouvrage.*

Synthèse

Déclaration de conflit d'intérêts

PARTIE 1 - Aménagements cyclables

Violation de l'article L228-2 du code de l'environnement

Sincérité du cahier de continuités cyclables

Discontinuités du tracé

Discontinuité avec le réseau existant

Discontinuités locale

Accessibilité cyclable de l'aménagement XXème Corps / Franiatte

Largeur de l'aménagement

Rabattements et stationnements vélos

Impact des reports de trafic

Sas pour cyclistes

Autres dangers

PARTIE 2 - Cheminements piétons et accessibilité

Accessibilité des stations

Accessibilité des cheminements piétons

Traversées pour piétons

Insuffisance de prise en compte des seniors

PARTIE 3 - Carences du dossier d'enquête

Contexte du projet et choix du corridor

Partis de tracés non retenus

Partis des aménagements cyclables

Partis du matériel roulant

Absences d'ouvrages

Absence d'information sur les incidences en matière d'émissions de GES

Absence d'aménagements

PARTIE 1 - Aménagements cyclables

Violation de l'article L228-2 du code de l'environnement

L'article L228-2 du code de l'environnement impose la création d'aménagements cyclables lors de la rénovation de voie urbaines:

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »¹

Le projet donne lieu à la rénovation de voies urbaines sur plusieurs tronçons et rues adjacentes sans que l'obligation de création d'aménagement cyclable y soit respectée.



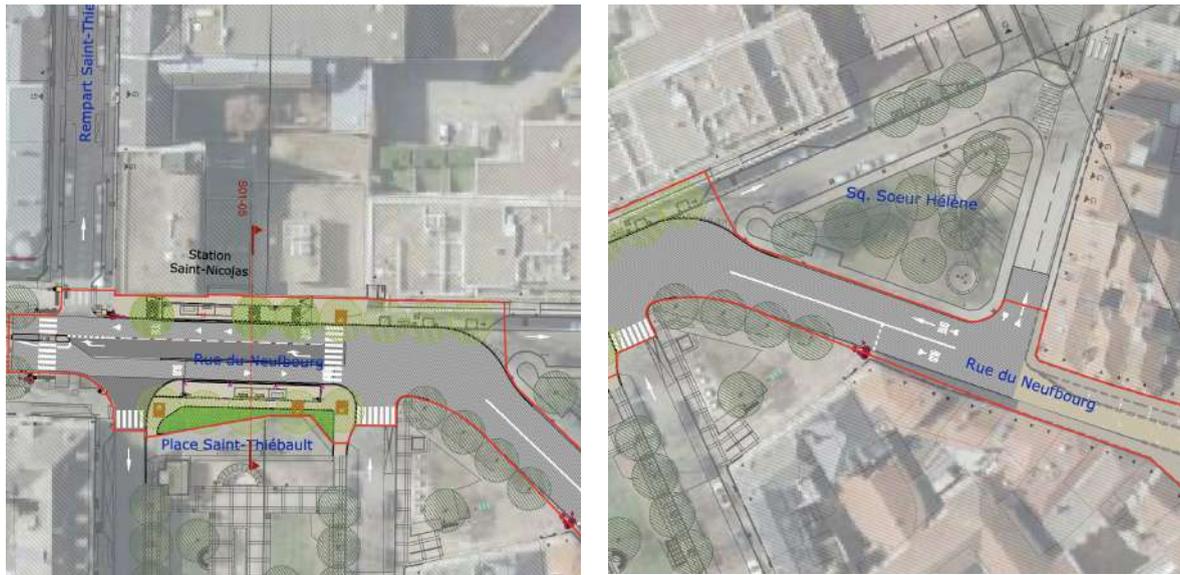
Emplacements des violations de l'article L228-2 du code de l'environnement.

Rue du Neufbourg (Metz), en particulier dans sa partie longeant le square Soeur Hélène, les voies de circulations partagées BHNS - cycles ne répondent pas aux obligations de l'article L228-2 du code de l'environnement.

¹ Article L228-2 du code de l'environnement

En effet, il ne s'agit pas de « *voies/s/ en site propre destinée/s/ aux transports collectifs* » et la largeur des voies de circulation ne permet pas le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route c'est à dire en conservant une distance latérale d'au moins 1m avec les cycles (« *Pour effectuer le dépassement [...] il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération* »²). Nous rappelons que l'étroitesse de la rue ne justifie pas l'absence d'aménagement cyclable conforme³.

En l'absence de possibilité technique, qui n'a pas été démontrée par le maître d'ouvrage, un aménagement sur un itinéraire de substitution à proximité aurait dû être prévu.



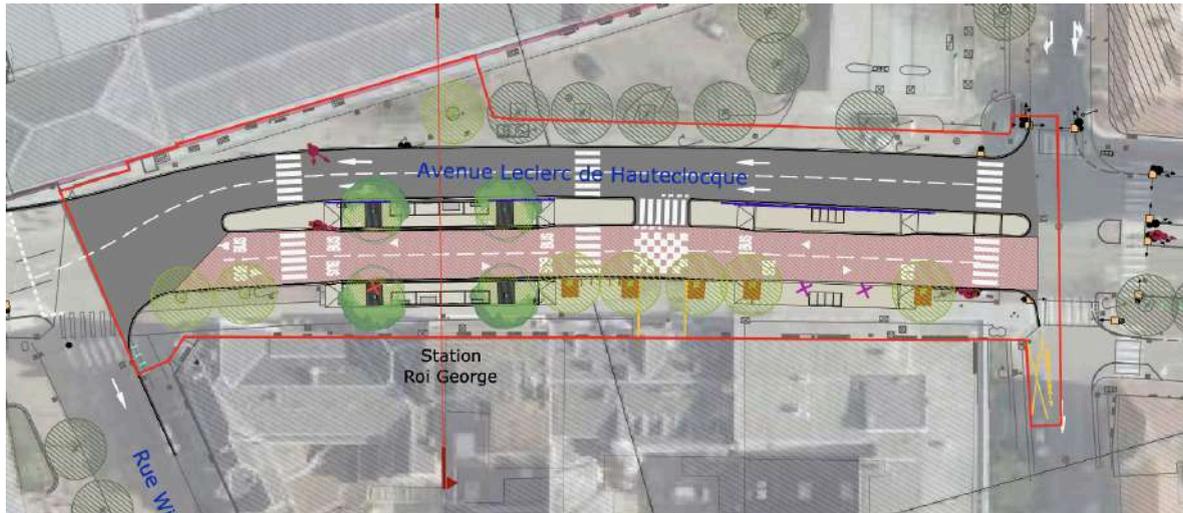
Plans de rénovation de chaussée sans aménagement cyclable rue du Neufbourg.

Avenue Leclerc de Hauteclocque (Metz), l'absence d'aménagement cyclable contrevient aux obligations de l'article L228-2 du code de l'environnement.

En effet, l'autorisation faite aux cyclistes d'y emprunter la voie en site propre du BHNS alors que l'emprise disponible (supérieure à 20m en son point le plus étroit) est suffisante pour la réalisation d'un aménagement, ne satisfait pas aux exigences du code de l'environnement.

² Article R414-4 IV du code de la route

³ CAA de Paris, 4ème chambre, 05/11/2013, n°10PA04758



Plans de rénovation de chaussée sans aménagement cyclable av. Leclerc de Hauteclouque

Rue Monseigneur Heintz (Metz - Montigny-lès-Metz), le remplacement de l'aménagement cyclable pré-existant par des stationnements automobile "dépose minute" contrevient aux obligations de l'article L228-2 du code de l'environnement. L'obligation issue de l'article L228-2 du code de l'environnement ne saurait permettre la suppression des aménagements préexistants à la rénovation.

La suppression de l'aménagement préexistant rue Monseigneur Heintz prive d'aménagement cyclable à l'approche de leur établissement scolaire les élèves de l'ensemble scolaire Jean XXIII habitant à l'ouest du tracé de la ligne de BHNS. Cette décision illégale du maître d'ouvrage intervient sans concertation avec l'établissement ou les parents des élèves concernés, malgré les alertes répétées de notre association lors des réunions publiques de concertation préalable, et malgré plusieurs manifestations et demandes du personnel et des associations locales en 2023 pour la sécurisation de cet itinéraire cyclable.

La majorité des élèves se rendant actuellement en cycle à l'établissement utilisent cet aménagement. Cette décision illégale aura pour conséquence une mise en danger des élèves et donc une diminution de l'usage du vélo ce qui est contraire aux objectifs poursuivis par le projet, ainsi qu'une baisse d'autonomie de déplacement des enfants concernés ce qui représente un impact négatif critique pour le projet.



Plans de rénovation de chaussée avec suppression de l'aménagement cyclable rue Mgr Heintz

Rue Justin Beauqué (Montigny-lès-Metz), l'absence d'aménagement cyclable contrevient aux obligations de l'article L228-2 du code de l'environnement. Nous rappelons que l'existence ou la mise en place d'une zone limitée à 30 kilomètres/heures n'exonère pas le maître d'ouvrage de mettre en place un aménagement cyclable⁴.



Plans de rénovation de chaussée sans aménagement cyclable rue J. Beauqué

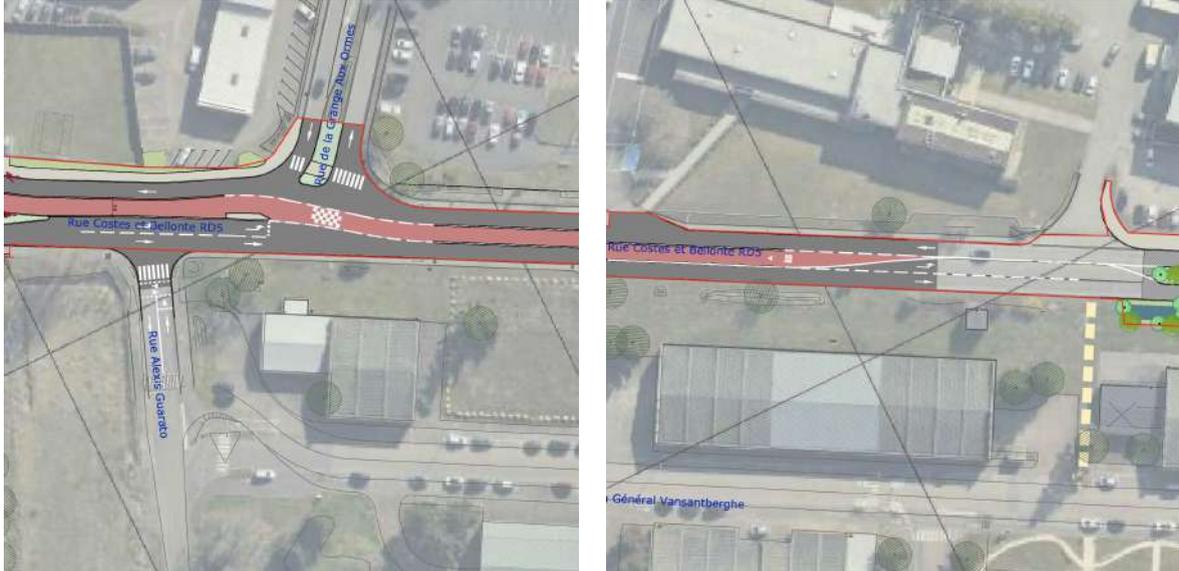
Rue Costes et Bellonte RD5 (Marly), l'absence d'aménagement cyclable sur l'emprise de la voie ou le long de celle-ci contrevient aux obligations de l'article L228-2 du code de l'environnement.

Elle prive de plus le projet de continuité cyclable entre le centre de Marly et le collège Jean Mermoz, le lycée André Citroën, Montigny-lès-Metz et Metz.

Le projet de création future sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée située à une centaine de mètres ne peut, en tout état de cause, être regardée comme en tenant lieu d'aménagement cyclable au sens de l'article L228-2 du code de l'environnement:

⁴ CAA de DOUAI, 1ère chambre, 16/03/2021, 20DA00786

- sa réalisation reste incertaine, non datée, hors projet, et relève d'une procédure de déclassement indépendante du maître d'ouvrage;
- « une dissociation partielle de l'itinéraire cyclable et de la voie urbaine ne saurait être envisagée, dans une mesure limitée, que lorsque la configuration des lieux l'impose »⁵ ce qui n'est pas démontré au vu de l'emprise disponible.



Plans de rénovation de chaussée sans aménagement cyclable rue Costes et Bellonte.

Avenue du Long Prey (Marly), l'absence d'aménagement cyclable contrevient aux obligations de l'article L228-2 du code de l'environnement.

Elle prive les habitants de Marly d'un itinéraire cyclable reliant le centre et le NEC.



Plans de rénovation de chaussée sans aménagement cyclable av. du Long Prey.

⁵ Conseil d'État, 30 novembre 2020 n°432095

L'utilité publique ne saurait justifier la violation de la loi.

Le projet soumis à enquête présente sur plusieurs tronçons des rénovations de chaussées au sens de l'article L228-2 du code de l'environnement sans en respecter l'obligation de création d'aménagement cyclables.

Les absences d'aménagements et discontinuités cyclables résultant de ces illégalités:

- font courir sur le projet un risque particulièrement important de retard, voire de non réalisation, du fait des recours qu'ils ouvrent devant les juridictions administratives;
- limitent très fortement la capacité du projet à permettre le développement de la pratique cyclable et un report modal vers le vélo;
- impliquent pour être supprimées un surcoût futur important de reprise des aménagements réalisés.

Sincérité du cahier de continuités cyclables

Plusieurs erreurs et éléments trompeurs figurent dans le document *Pièce 10 – Annexes 2 - Cahier de continuités cyclables*.

Ainsi la piste cyclable indiquée le long du parking Mazelle (Metz) n'existe pas réellement, aucune signalisation n'étant en place. Il s'agirait de plus d'un trottoir partagé entre cycles et piétons, ce qui est contraire à la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, au décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 et à l'arrêté d'application du 15 janvier 2007⁶.



Absence de piste cyclable place Mazelle (Image Google Street View - 10/2022).

L'avenue Foch et sa liaison avec la piste cyclable avenue Jean XXIII (Metz) sont indiquées comme continuités cyclables, ce alors qu'aucun aménagement cyclable n'existe avenue Foch et qu'il est légalement impossible de rejoindre la piste cyclable avenue Jean XXIII depuis l'avenue Foch.

⁶ Tribunal administratif de Strasbourg (4ème chambre), 23 janvier 2013 n°1102824



Absence d'aménagement cyclable av. Foch (Image Google Street View)



Impossibilité de rejoindre la piste cyclable av. Jean XXIII depuis l'av. Foch (Image Google Street View)

Un projet connexe d'aménagements unidirectionnels de chaque côté de l'avenue Foch (Metz) est indiqué entre la rue François de Curel et l'avenue de Lattre de Tassigny. Le seul projet programmé comprend un aménagement sur l'îlot central avenue Foch jusqu'à la place Raymond Mondon. Aucun projet n'est prévu avenue Joffre.

La piste cyclable bi-directionnelle indiquée rue Vauban (Metz) n'existe pas. Il s'agit d'un cheminement piéton avec une mention explicite d'interdiction aux cycles.



Interdiction des cycles rue Vauban (Image Google Street View - 10/2022).

La rue Lassalle (Metz) est indiquée comme continuité cyclable, ce alors qu'aucun aménagement cyclable n'existe.



Absence d'aménagement cyclable rue Lassalle (Image Google Street View - 10/2022).

La place du roi George (Metz) est indiquée comme voie verte alors qu'il s'agit d'un cheminement piéton.



Absence d'aménagement cyclable place du roi George (Image Google Street View - 10/2022).

Les aménagements cyclables rue Charlemagne, et l'aménagement dans le sens de la circulation rue Pasteur (Metz), sont indiqués comme étant des pistes cyclables, alors qu'il s'agit de simples bandes.



Bande cyclable rue Charlemagne (Image Google Street View - 10/2022).

La rue Charles Pêtre (Metz) est indiquée comme continuité cyclable, ce alors qu'aucun aménagement cyclable n'existe.



Absence d'aménagement cyclable rue Charles Petre (Image Google Street View - 11/2022).

L'aménagement cyclable sur l'intégralité de la longueur de la rue Monseigneur Heintz (Montigny-lès-Metz) et que le projet prévoit illégalement de supprimer n'a pas été indiqué.



Aménagement cyclable rue Mgr Heintz (Image Google Street View - 11/2022).

Plusieurs rues adjacentes à la rue du général Franiatte (Montigny-lès-Metz) sont indiquées comme continuités cyclables dans les deux sens alors que le double-sens cyclable prévu à l'article R-412-28-1 y est interdit.



Absence de double sens cyclable rue de la Prévôté (Image Google Street View - 10/2019).

Une piste cyclable bi-directionnelle est indiquée rue de la Grange aux Ormes (Marly) alors qu'aucun aménagement cyclable n'existe.



Absence d'aménagement cyclable rue de la Grange aux Ormes (Image Google Street View - 03/2021).

Les très nombreuses erreurs du document *Pièce 10 - Annexes 2 - Cahier de continuités cyclables* portent sur des aménagements dont le maître d'ouvrage a la charge, qu'il a pour certains lui-même réalisés (ex. rues Pasteur - Charlemagne), ou qui sont en cours de réalisation par lui (av. Foch), ou encore sur lesquels il est lui-même récemment intervenu (ex. rue Mgr Heintz, rue de la Grange aux Ormes), etc.

Le maître d'ouvrage ne pouvait en conséquence ignorer ces erreurs, qu'il a donc faites sciemment.

Ces erreurs du dossier d'enquête transmettent des informations erronées sur la continuité des aménagements cyclables existants autour ou préalablement au projet. Ce faisant, elles induisent en erreur le public quant aux effets possibles et attendus du projet en matière cyclable.

Discontinuités du tracé

Le projet présente plusieurs discontinuités cyclables le long du tracé.

La discontinuité préexistante **entre l'avenue Jean XXIII (Metz) et la gare** n'est pas résolue par le projet, qui l'accentue en supprimant le cheminement existant sur le tronçon gare de la rue Vauban (implantation de la station Gare). Le projet accentue donc la coupure cyclable entre la gare et l'est de la métropole, les quartiers de Bellecroix, Plantières-Queuleu, Borny et Technopole.

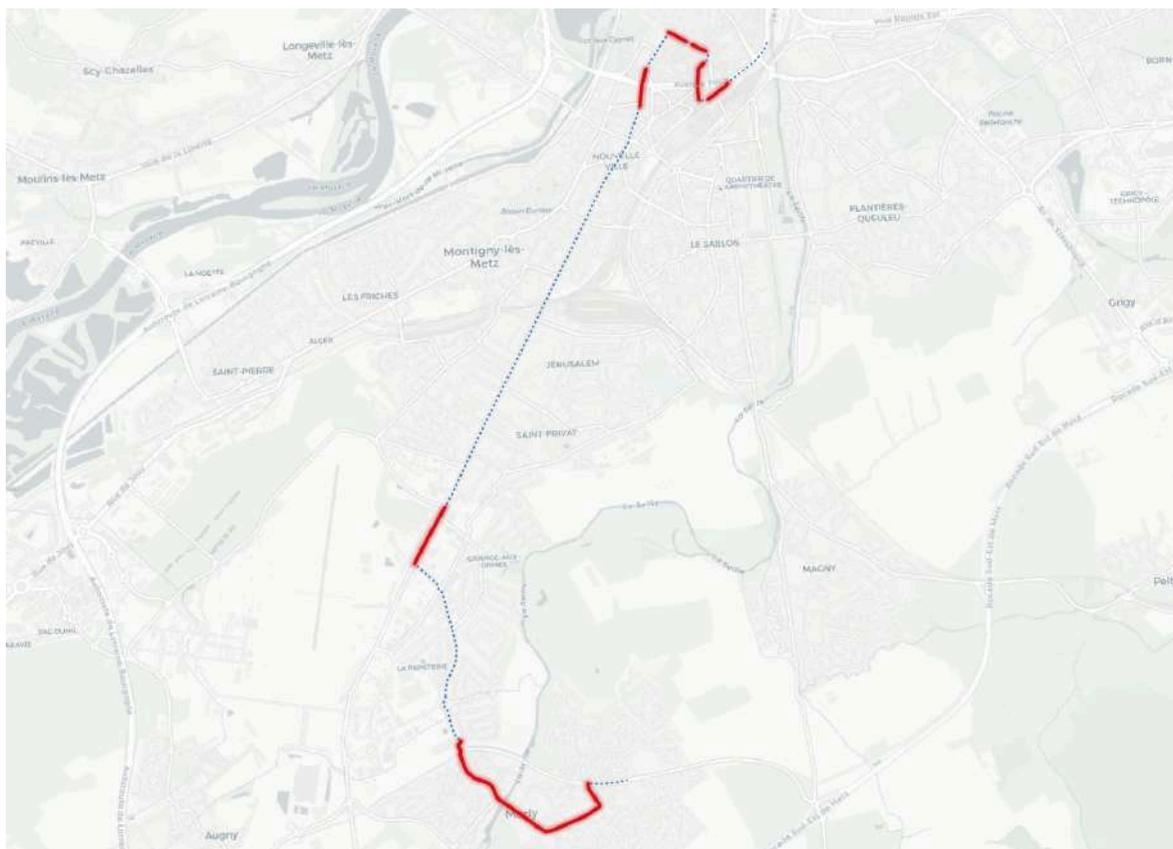
La discontinuité préexistante **entre le centre-ville et la gare par la rue François de Curel**, aujourd'hui interdite aux cycles dans le sens ville - gare, n'est pas résolue par le projet et les plans présentés, malgré les engagements de la métropole en ce sens lors des réunions publiques de concertation.

L'absence d'aménagement cyclable **avenue Robert Schuman (Metz) entre la porte Serpenoise et la station roi George** rend l'ensemble du **projet inopérant pour se rendre au centre de Metz depuis le sud de la ville, Montigny-lès-Metz et Marly**.

En plus de son illégalité, l'absence d'aménagement cyclable **entre le rond-point Costes et Bellonte et la rue de Metz (Marly)** rend l'ensemble du **projet inopérant pour relier le centre de Marly à Montigny-lès-Metz et Metz**.

L'absence d'aménagement cyclable dans la partie sud de la rue de Metz jusqu'à l'école primaire Henrion et le pont sur la Seille (Marly) est contraire au Schéma directeur cyclable de la métropole de Metz dont la liaison prioritaire 02 - Coin-sur-Seille - Centre Metz devait passer sur le pont sur la Seille.

Le passage du BHNS sans aménagement rend impossible la création ultérieure de cet aménagement, et limite fortement l'utilité des investissements déjà réalisés sur le sud de cet itinéraire pour relier Marly à Coin-sur-Seille, celui-ci ne pouvant plus être relié au reste de la métropole.



Discontinuités cyclables le long du tracé de la ligne METTIS C.

Les discontinuités cyclables aux points clés de l'itinéraire (gare, Schuman, D5), et qui sont aujourd'hui les points freinants le plus la pratique du vélo sur cet axe, limitent très fortement l'objectif du projet d'« améliorer la prise en compte des déplacements à vélo, pour accompagner l'évolution des pratiques vers des déplacements moins énergivores »⁷.

Les améliorations espérées ne porteront que sur les dessertes locales (Marly centre - rue de Metz, Montigny-lès-Metz - Nouvelle ville).

Les déplacements dits utilitaires (par exemple domicile - travail) sur de plus longues distances ne sont pas pris en compte, et la desserte du centre ville de Metz n'est pas réellement améliorée.

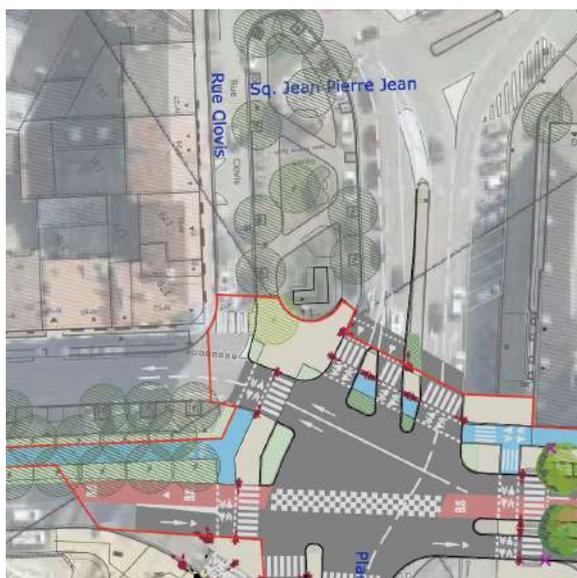
⁷ Pièce 3 – Notice explicative du projet soumis à l'enquête publique, p.4

Discontinuité avec le réseau existant

L'aménagement cyclable proposé sur l'axe avenue du XXème Corps Américain, rue Franiatte et rue Costes et Bellonte ne présente **aucune connexion aménagée et sécurisée avec le réseau cyclable existant**.

À 3 endroits, la *Pièce 5 - Plan général des travaux* ne présente pas de raccordement avec les aménagements cyclables existants pourtant à proximité immédiate:

- rue Pasteur (Metz) direction gare
- rue de Toul (Metz) direction Sablon
- rue Clovis (Metz) direction Gare



Absence de raccordement aux aménagements des rues Clovis et de Toul



Absence de raccordement à l'aménagement rue Pasteur

Les discontinuités des aménagements cyclables sont un des freins, identifiés par le Schéma directeur cyclable de Metz métropole, au développement du vélo au sein de la métropole.

L'absence de connexion aménagée et sécurisée avec le réseau cyclable existant limite fortement l'objectif du projet d'« améliorer la prise en compte des déplacements à vélo, pour accompagner l'évolution des pratiques vers des déplacements moins énergivores ».

Discontinuités locale

Le tracé comporte en plusieurs points des discontinuités locales.

Place Mazelle (face parking, Metz), l'ilôt non repris empêche la traversée des cycles en direction de la rue Haute-Seille.

Cela sera générateur de conflits, les cycles devant emprunter le cheminement piéton.

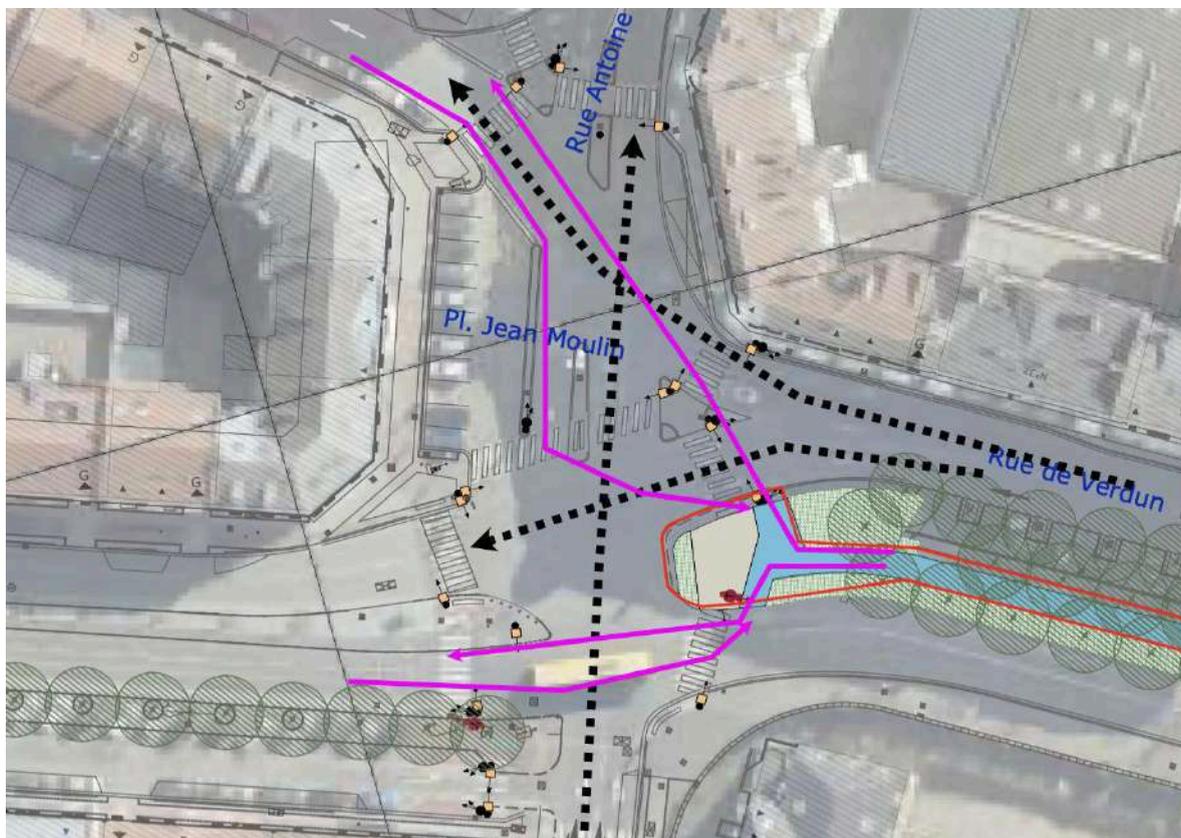
L'alternat par feu prévu **rue du Neufbourg - place Saint-Nicolas** (Metz) a pour seul objectif le maintien des places de stationnement en voirie ce alors même qu'un parking en ouvrage est présent à 100 mètres place Saint-Thiebault.

L'attente perçue comme non justifiée (non visibilité des véhicules en sens inverse) sera génératrice de comportements dangereux (non-respect du feu).

L'aménagement sur ilôt central **rue de Verdun** (Metz) ne dispose d'aucune insertion pour le rejoindre ni réinsertion en circulation pour le quitter sur sa terminaison nord.

Cela rend **son usage et l'intersection particulièrement dangereux** pour les cycles venant ou rejoignant le nord du tracé (rue Leclerc de Hauteclocque) ou de l'aménagement rue Pasteur, les phases de feu nécessitant de couper la circulation des véhicules motorisés.

Le non traitement de la dangerosité de ce type d'insertion en aménagement bidirectionnel par le maître d'ouvrage n'est pas compréhensible, les associations d'usagers ayant à plusieurs reprises fait part de ces problèmes sur les aménagements réalisés ces dernières années (rue J. Hénot et av. Foch).

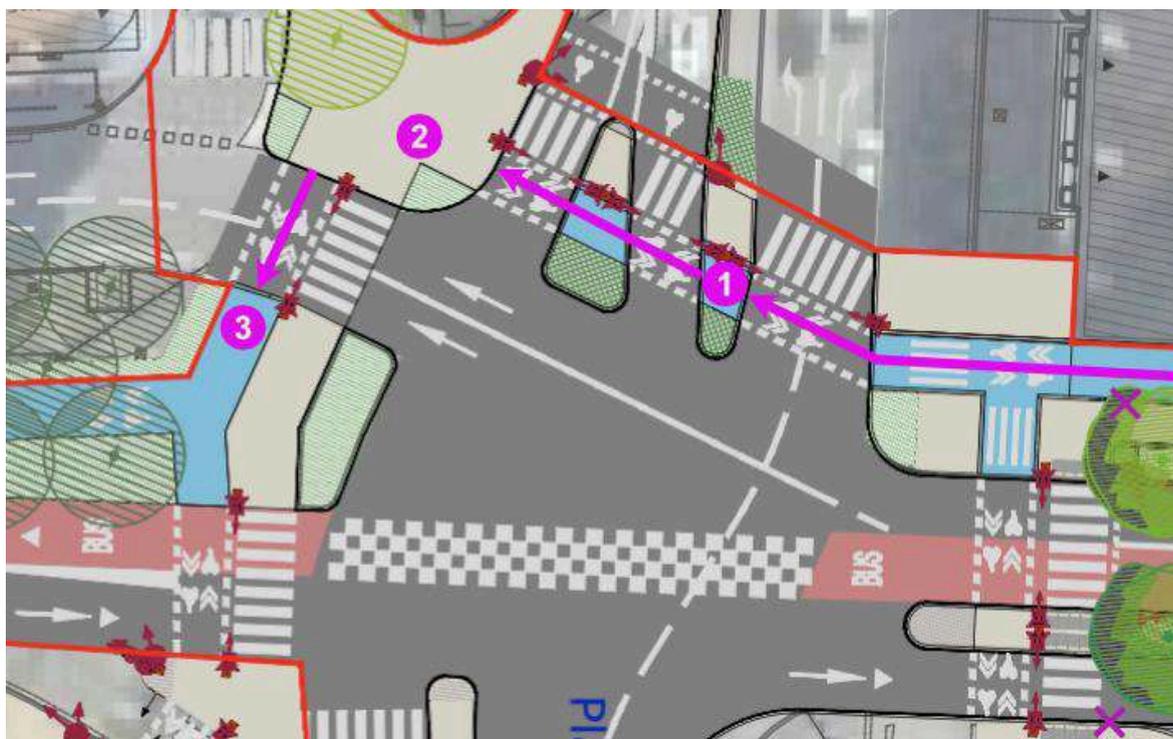


Conflits avec les cheminements des véhicules motorisés, nord de la rue de Verdun.

La traversée de l'intersection de la rue de Verdun avec le square Jean-Pierre Jean (Metz) nécessitera 3 phases de feu dans le meilleur des cas, là où la circulation motorisée franchit l'intersection dans le même sens sur 1 phase.

Vu la typologie d'usagers attendus (présence du lycée Louis Vincent), cette contrainte sera **génératrice de comportements dangereux** (non-respect du feu, utilisation anarchiques des cheminements motorisés et piétons).

Enfin l'espace d'attente sur l'îlot côté Lycée Louis Vincent (sud) est insuffisant pour accueillir plusieurs cycles. Le non-réaménagement de l'intersection par le maître d'ouvrage n'est ici pas compréhensible.



Phases de traversée sq JP Jean.

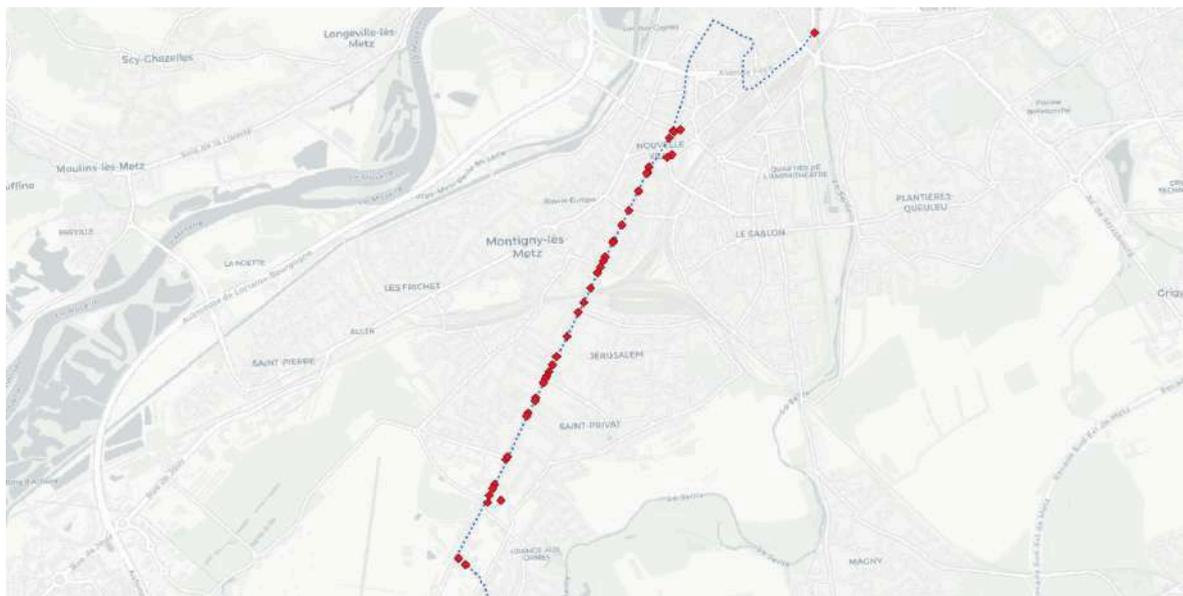
Les discontinuités locales du cheminement cyclable et la mauvaise gestion des priorités et réinsertions cycles à certaines intersections vont inutilement rallonger les temps de trajets à vélo le long de l'axe, limitant ainsi l'intérêt du report modal vers le vélo.

Elles seront de plus génératrices de dangers pour les cyclistes et sources de conflits avec les autres usagers. Et un frein important dans la pratique du vélo, les traversées de circulation sans aménagement n'étant pas imaginables pour une partie des usagers (enfants, seniors, etc.)

Accessibilité cyclable de l'aménagement XXème Corps / Franiatte

Le choix d'un aménagement bidirectionnel sur l'est de l'axe avenue du XXème Corps Américain, rue Franiatte et rue Costes et Bellonte, et le traitement apporté à l'aménagement présenté dans le dossier posent des **problèmes importants que le maître d'ouvrage n'a pas su résoudre malgré les alertes des associations et usagers durant la phase de concertation préalable.**

L'aménagement est en effet **impossible à rejoindre depuis ou à quitter vers la plupart des rues adjacentes côté ouest de l'axe.**



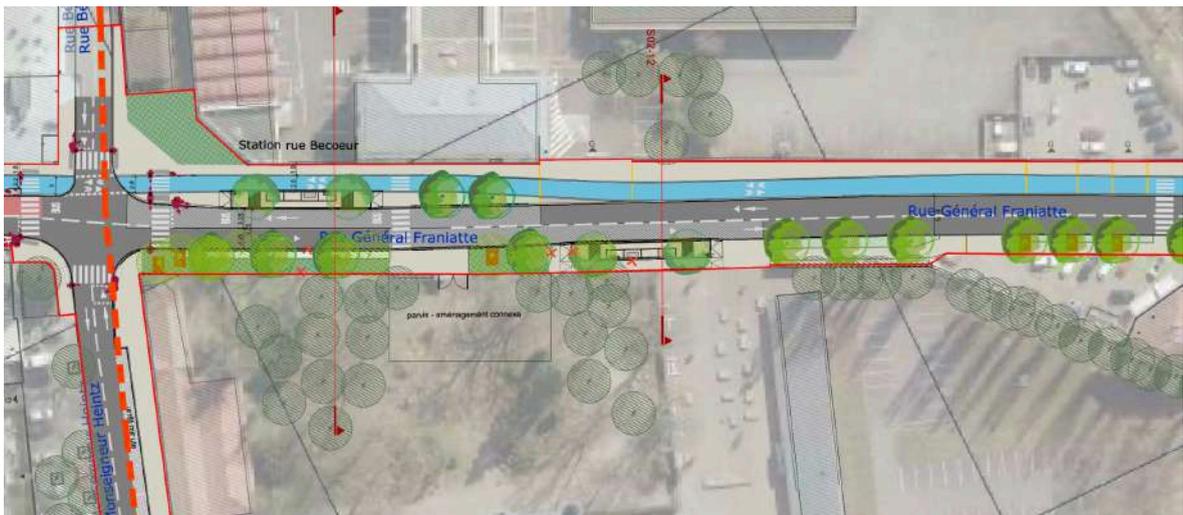
Intersections non traversables par les cycles.

Par exemple, il ne sera pas possible de rejoindre l'école maternelle Jean Jorette (Metz) à vélo pour y déposer ses enfants faute de traversée pour cycles aménagée.



Absence de traversée pour cycles à proximité de l'école maternelle Jean Jorette.

Il en va de même pour l'accès à l'ensemble scolaire Jean XXIII (Montigny-lès-Metz), le collège Jean Mermoz et le lycée André Citroën (Marly).



Absence de traversée pour cycles à proximité de l'ensemble scolaire Jean XXIII.



Absence de traversée cycles à proximité du collège J Mermoz et du lycée A Citroën..

L'accès à la piste cyclable vers et depuis le nouveau quartier Lizé (Montigny-lès-Metz) sera quant à lui bloqué par la station Lizé et les cheminements piétons.



Station empêchant la traversée des cycles au niveau du quartier Lizé.

Nous avons relevé 38 points, soit l'intégralité de l'aménagement, où la traversée des cycles depuis ou vers l'aménagement cyclable de l'axe XXème Corps - Franiatte sera impossible ou dangereuse, limitant très fortement la capacité d'usage de l'aménagement depuis et vers l'ouest de l'axe du tracé, en particulier pour les usagers les plus fragiles (enfants, séniors, etc.).

Largeur de l'aménagement

La recommandation de largeur minimale pour une piste bidirectionnelle en France est de 3m:

Piste cyclable unidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m
> 1500	2,5 m
Piste cyclable bidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour, dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3500	4 m

Recommandations CEREMA.

Les recommandations nationales étant désormais datées, la largeur minimale des aménagements bidirectionnels est fixée à 3,5m ou 4m par un certain nombre de collectivités locales françaises afin d'assurer confort et sécurité d'usage de l'aménagement mais surtout sa capacité à supporter les débits futurs.

Elle est pour comparaison de 3,5m en Suisse et au Royaume-Uni, de 4m en Norvège et aux Pays-Bas.

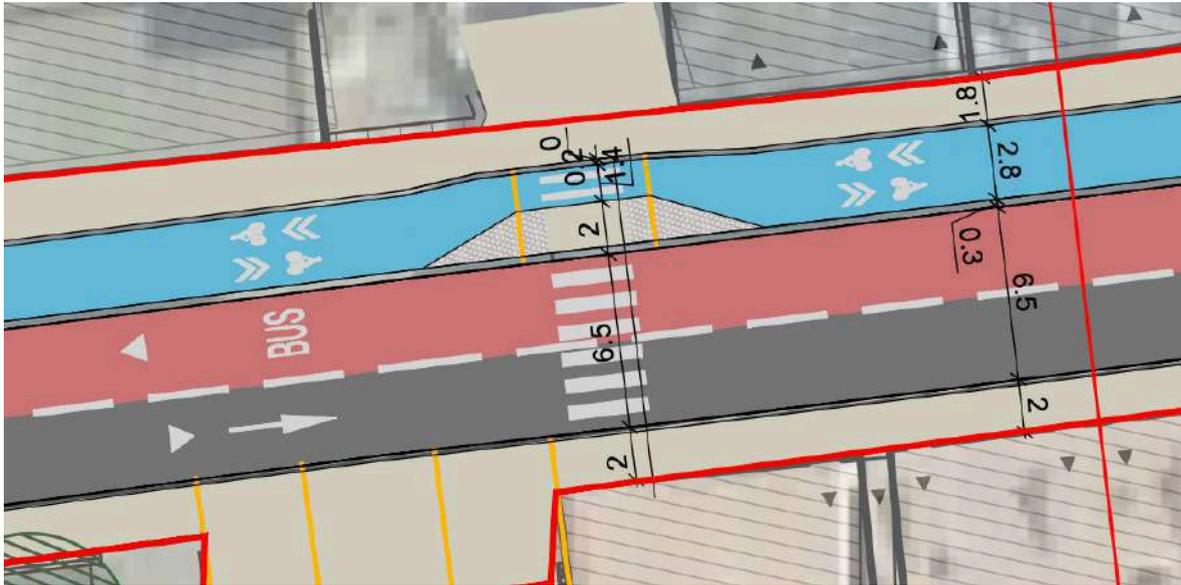
De plus, on rappellera que les objectifs français de part modale du vélo d'ici à 2030 sont de 12% des déplacements. Sur un axe structurant urbain de petite couronne à hypercentre comme celui du projet, et devant donc concentrer une part plus importante de déplacements à vélo, il est nécessaire de créer un aménagement dimensionné pour un trafic de 2400 cycles par jour⁸ sur la durée de vie du projet.

Le maître d'ouvrage a fait, pour cet axe structurant du Schéma directeur cyclable de la métropole de Metz, le **choix d'un aménagement de largeur inférieure au minimum recommandé et inférieure aux besoins de trafic** avec un « *profil variable de 2m50 à 3m* »⁹.

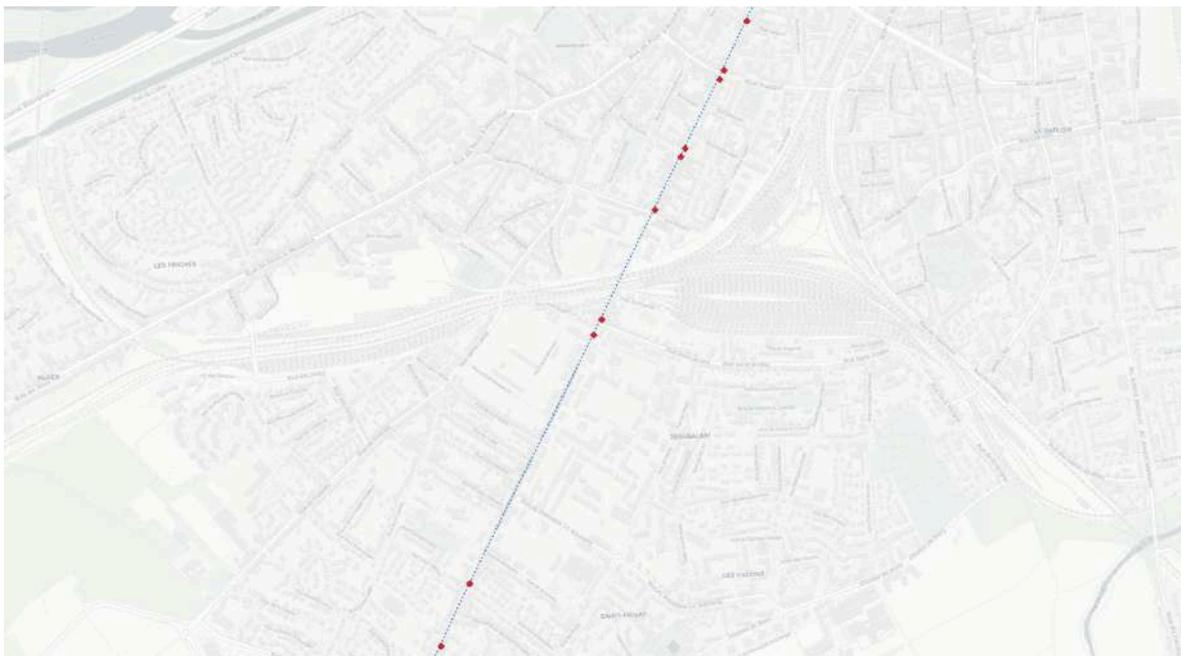
⁸ Estimation basée sur l'évolution des données de trafic 2015-22 et de l'EDGT 2017

⁹ Pièce 3 – notice explicative du projet soumis à enquête publique, p. 23

L'aménagement cyclable sur l'axe XXème Corps Américain - Franiatte présente de plus à 10 endroits une réduction à une seule voie avec des largeurs inférieures à 1m50.



Exemple de rétrécissements de l'aménagement cyclable rue du XXème Corps Américain.



Rétrécissements de l'aménagement cyclable.

De même, les rayons de girations sont particulièrement faibles au niveau des stations Lizé et Kennedy,

Ces rétrécissements **empêchent tout croisement de cycles** sur l'aménagement cyclable, et présentent un risque de débordements de ceux-ci sur le cheminement piéton lors des croisements et donc d'accident.

Ils limitent enfin très fortement les capacités de circulation des cycles utilitaires de livraison (tricycles larges, remorques, etc.) sur cet axe.

Cette limitation est en contradiction complète avec la politique d'aménagement du plateau de Frescaty actuellement menée et visant à transformer cette zone en pôle logistique.

Aucune prévision de trafic cycle n'a été réalisée par le maître d'ouvrage pour le dimensionnement de l'aménagement, ni même aucun objectif fixé.

Ce faisant, le maître d'ouvrage n'a pas correctement justifié le choix du type d'aménagement cyclable parmi les partis envisagés.

La largeur insuffisante de l'aménagement cyclable limite fortement les capacités de croissance du trafic cycles sur cet axe structurant du Schéma directeur cyclable de la métropole, et donc à moyen terme l'objectif du projet d'« améliorer la prise en compte des déplacements à vélo, pour accompagner l'évolution des pratiques vers des déplacements moins énergivores ».

Les multiples rétrécissements sont source de dangers, et représentent un frein au développement de la cyclo-logistique le long de cet axe.

Rabattements et stationnements vélos

La **zone de rabattement vers les stations de BHNS peut être fortement** étendue par l'usage du vélo (population desservie x1,8¹⁰ sur le tracé retenu).

Au delà de la condition de cyclabilité à proximité des stations, il est **nécessaire de disposer d'emplacements de stationnements**:

1. à proximité immédiate de chaque station (moins de 50m, exceptionnellement 70m pour les gros parcs de stationnement)
2. suffisamment sécurisés (arceaux scellés, emplacement éclairé, passage),
3. de qualité (abris pour les stations importantes et les stations éloignées du centre) et pour tout type de vélo (cargos, longtails, enfants, etc.)
4. et quantité suffisante (en proportion du nombre de passagers souhaités, pas moins de 12 places par station) et renouvelées (ajout de capacité dès 80% d'occupation)

Le dossier d'enquête consacre une place importante à la question du stationnement des véhicules motorisés, et donc à défavoriser l'utilisation de la nouvelle ligne de BHNS.

Il ne contient par contre **aucune estimation des besoins en stationnement cycles** à proximité des stations pour le rabattement, stationnements qui favoriseraient l'utilisation de la nouvelle ligne de BHNS. Et la *Pièce 5 - Plan général des travaux* **ne prévoit aucun stationnement pour les cycles à proximité des stations** de la future ligne de BHNS.

L'absence de prise en compte dès la phase de conception, les faibles superficies disponibles et les nombreux problèmes de largeur des cheminements à proximité des stations (voire Partie 2) font peser un doute sérieux sur la volonté et la capacité du maître d'ouvrage à mettre en place des emplacements de stationnement vélos quantitativement et qualitativement nécessaires à l'exploitation pleine du potentiel de rabattement vers les stations.

¹⁰ Données INSEE / Filosofi, méthode de calcul GRACQ

Impact des reports de trafic

La ville de Montigny-lès-Metz ne comporte aucune piste cyclable (zéro mètre). Les personnes souhaitant se déplacer à vélo font donc **usage des rues où le trafic motorisé est le plus réduit**, ainsi que si possible la vitesse.

De ce fait, **l'axe rue de Frescaty - rue Saint-Ladre est aujourd'hui particulièrement utilisé** pour rejoindre les établissements scolaires du centre de Montigny-lès-Metz (usagers "familles et **enfants**") et les commerces du centre ville (dont une part importante de **séniors**), pour se rendre à la piscine municipale et au dojo, et pour rejoindre le centre de Metz via les rues Dornes - Goudchaux - Boutelier - av. de Nancy.

Les **reports de trafic** prévus dans le cadre du projet¹¹, en l'absence de création d'aménagements cyclables sécurisés rue de Frescaty et rue Saint-Ladre, auront pour conséquence une **augmentation du sentiment d'insécurité des usagers les plus vulnérables** et un **abandon de ce mode de déplacement** pour une partie d'entre eux.

Cet effet prévisible nous a été confirmé lors de l'interrogation d'usagers, particulièrement chez les séniors.

L'impact du report de trafic sera particulièrement important en HPM pour la dépose des élèves de l'ensemble scolaire Jean XXIII, impactant la sécurité des élèves se déplaçant à vélo.

De même le **quartier compris entre l'avenue du XXème Corps Américain et la rue des Loges** à Metz est aujourd'hui une **zone apaisée** à très faible trafic, particulièrement **utilisée par les cyclistes** de Montigny-lès-Metz pour **rejoindre l'avenue de Nancy qui est et restera le seul accès cyclable au centre ville de Metz** depuis le sud de la métropole.

Les **reports de trafic** et changements de plan de circulation prévus dans le cadre du projet risquent là aussi de **priver les usagers les plus fragiles de toute capacité à rejoindre le centre ville de Metz à vélo en toute sécurité**.

Les reports de trafic n'ont été étudiés par le maître d'ouvrage que du point de vue de la fluidité du trafic motorisé et de leurs conséquences aux intersections¹².

Malgré les alertes faites lors des réunions publiques de concertation préalable, le maître d'ouvrage n'a manifestement pas pris en compte les conséquences négatives sur l'usage du vélo de l'augmentation du trafic motorisé entre la rue du XXème Corps Américains et la rue des Loges, et de l'augmentation du trafic rue de Frescaty et rue Saint-Ladre en l'absence de création d'aménagements cyclables sécurisés.

De plus, le report de trafic d'un axe structurant vers un quartier "apaisé" est contraire à l'action 18 du Plan de Déplacements Urbains de Metz métropole¹³.

¹¹ Pièce 8 – Étude environnementale, p.144

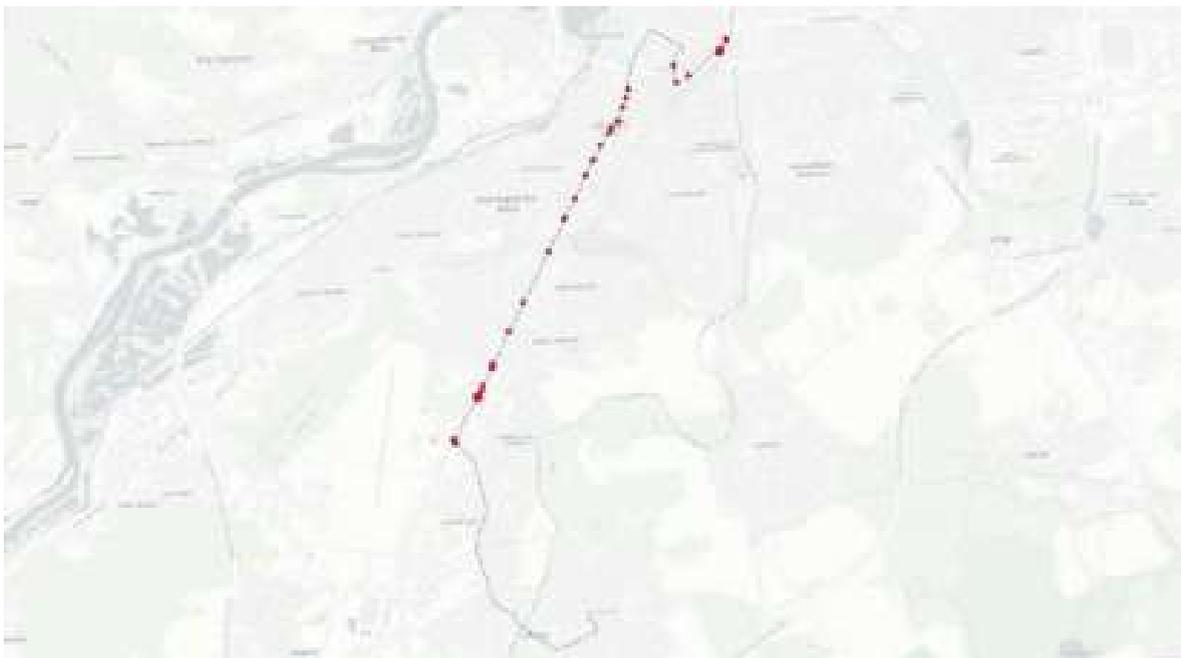
¹² Pièce 8 – Étude environnementale, p.143

¹³ Plan de Déplacements Urbains de Metz métropole, p.97

Sas pour cyclistes

Le "sas pour cyclistes", décrit à l'article R415-2 du code de la route, est un **aménagement de sécurité** permettant aux feux un démarrage des cycles devant la circulation motorisée.

Nous avons relevé dans la Pièce 5 – Plan général des travaux **36 feux où les sas pour cyclistes sont absents ou ont été supprimés**.

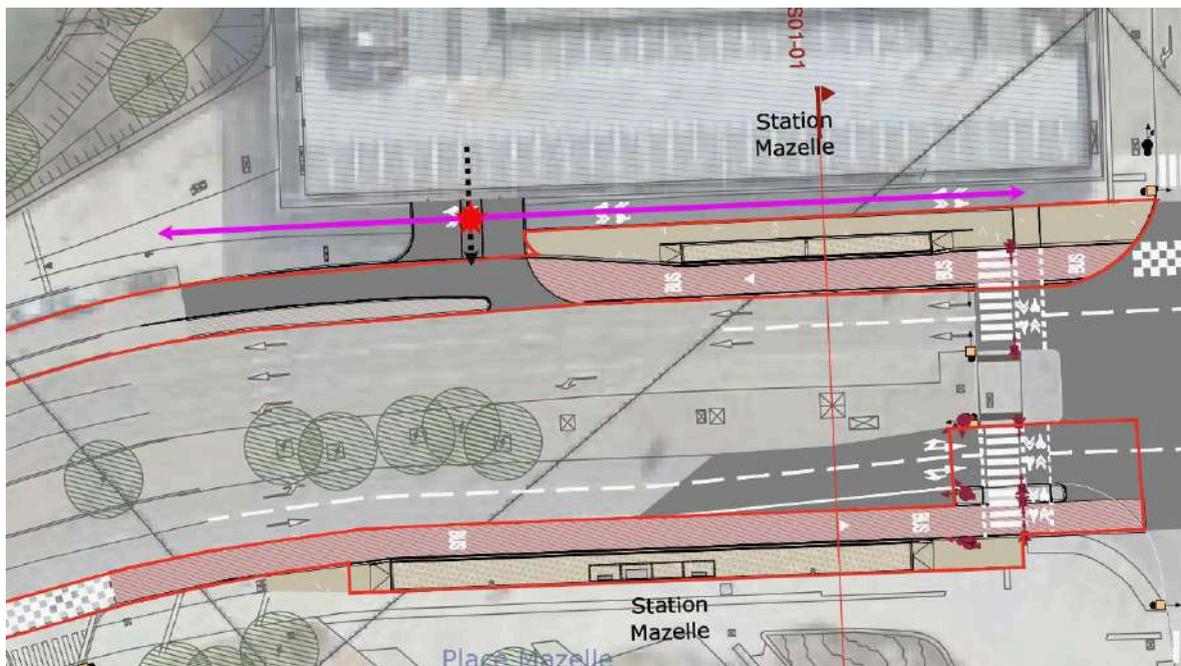


Sas pour cyclistes manquants ou supprimés.

Autres dangers

Place Mazelle, les plans montrent la création d'un aménagement cyclable le long du parking.

Le positionnement de cet aménagement sera source d'accidents avec la sortie du parking, qui ne dispose pas de visibilité sur les cycles. Plusieurs conflits à cet endroit ont été signalés ces dernières années au maître d'ouvrage. Leur non prise en compte n'est pas compréhensible.



Point de conflit cycles / motorisés en sortie du parking Mazelle.

À l'intersection Foch / Curel (Metz), le croisement ainsi que l'insertion / réinsertion avec l'aménagement cyclable sur l'ilôt central de l'avenue Foch n'a pas été pris en compte.

Station Lizé (Montigny-lès-Metz), les fosses d'arbres empiètent sur le cheminement cyclable, générant un risque de chutes.

PARTIE 2 - Cheminements piétons et accessibilité

Accessibilité des stations

L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 impose:

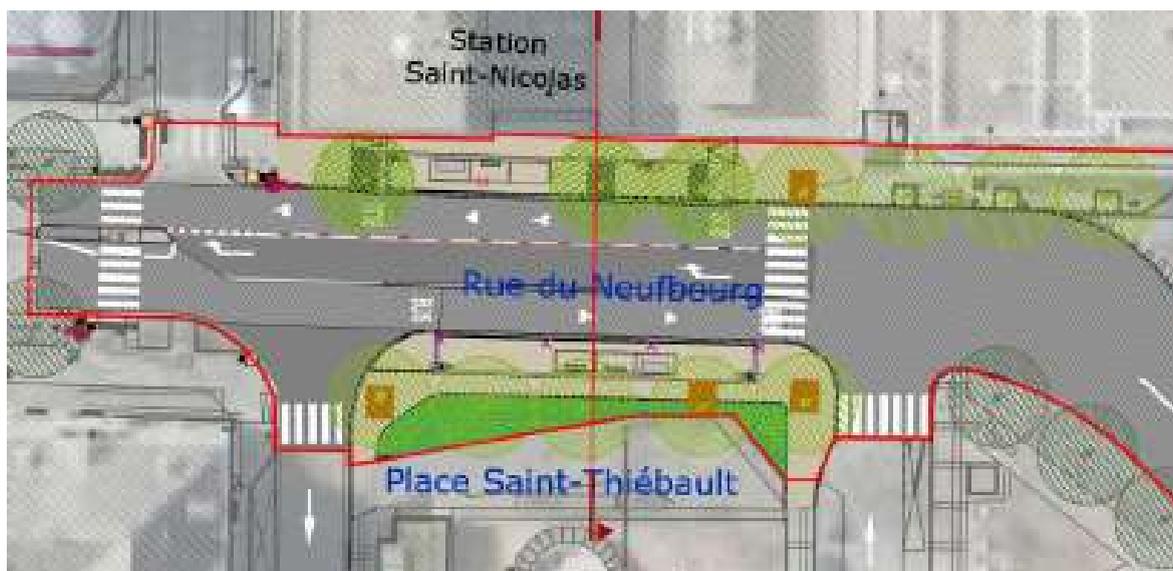
- un cheminement d'accès aux quais depuis le trottoir totalement dégagé d'obstacle;
- une largeur d'au moins 1,40 mètre entre le bord du quai et le mobilier lorsque le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti;
- une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre pour la manœuvre d'un fauteuil roulant à l'embarquement.

La pente d'accès aux quais doit respecter une pente maximale de 5%, une pente de 8% sur moins de 2m est tolérée en cas d'impossibilité technique. Le dévers en cheminement ne peut excéder 2%.

Le sol des cheminements ne doit pas comporter d'obstacle, et les trous et fentes doivent avoir un diamètre ou une largeur inférieure à 2cm.

La *Pièce 5 - Plan général des travaux* fait peser un **doute sérieux sur le respect de ces règles d'accessibilité pour la majorité des stations du projet**, principalement du fait de la présence d'arbres sur les quais réduisant la largeur du cheminement disponible et/ou présentant de fait des trous >2cm au pied des arbres (**stations Gare, Saint-Nicolas, roi George, Bon-Secours, Mangin, Becoeur, Lizé, Kennedy, Costes et Bellonte, Grange aux Ormes, Garennes, Les Clos, les Sorbiers, Paul Joly, NEC, terminus Marly**).

Station Saint-Nicolas, des **arbres sont sur le cheminement d'accès au quai** est, certaines pentes d'accès aux quais sont absentes ou impossibles (fosse d'arbre). **L'air de rotation n'est pas respectée** au niveau des arbres sur le quai ouest, et la largeur du cheminement n'est pas respectée entre les arbres et le bord du quai ouest.



Station Saint-Nicolas: des arbres sont en bordure de quai et sur le cheminement de la traversée pour piétons.

Les cheminements piétons d'accès à certaines stations ont une largeur inférieure au minimum d'1,40m ou présentent une aire de rotation insuffisante au droit des traversées (Mangin, Lizé, Saint-Exupéry).

Station Lizé, des arbres sont sur le cheminement d'accès au quai est.



Station Lizé: des arbres sont le cheminement d'accès à la station.

Il n'existe pas de cheminement piéton entre le bâti et la plupart stations (Mazelle, Saint-Nicolas, Bon-Secours, Lizé, Kennedy, Saint-Exupéry, Grange aux Ormes, Garenne, Les Sorbiers, Paul Joly, Hôtel de ville, Croix-Saint-Joseph , NEC).

La pente d'accès à station Kennedy se trouve collée au droit d'une sortie d'immeuble.

Le projet présente un réel déficit, voire des irrégularités, en matière d'accessibilité des stations.

Les incohérences, comme la présence d'arbre en bord de quai, montrent un réel manque de travail sérieux et de prise en compte de l'accessibilité par le maître d'ouvrage, et fait par ailleurs peser un doute sur la sincérité des décomptes d'arbres à abattre et planter le long du projet.

L'absence de cheminement piéton hors quai à de nombreuses stations, peu recommandée même si réglementairement possible, pose de vrais problèmes de conflits entre les usagers et de limitation des déplacements des personnes à mobilité réduite sur ces axes.

Accessibilité des cheminements piétons

En plusieurs points, la *Pièce 5 – Plan général des travaux* présentent des **cheminements piétons dont la largeur libre** de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel est **manifestement inférieure au minimum fixé par l'arrêté du 15 janvier 2007** portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 (1,40 mètre). Par exemple :

- rue du Neufbourg (Metz) entre le bâti et le quai ouest de la station Saint-Nicolas
- rue du XXème Corps Américain (Metz), niveau du n°32
- rue du général Franiatte (Montigny-lès-Metz), le long de l'établissement scolaire Jean XXIII à proximité de l'intersection avec la rue monseigneur Heintz
- rue du général Franiatte (Montigny-lès-Metz) à proximité de la rue du Chemin de Fer, arbres, fosses et grilles sur le cheminement piéton
- rue de Nomeny (Montigny-lès-Metz)
- allée Philippe Lebon (Montigny-lès-Metz) à l'intersection avec la rue du général Franiatte, arbre, fosse et grille sur le cheminement piéton
- rue de Metz (Marly), à l'intersection avec l'ancienne voie ferrée, largeur du trottoir insuffisante

On notera l'**absence de cheminement piéton** aux points suivants:

- desservant le stationnement sur le terre-plein central rue de Verdun (Metz)
- desservant le stationnement côté nord du parking relai Costes et Bellonte (Marly)

La rue Costes et Bellonte présente en 2 **points des ressauts supérieurs à la limite** de 2cm fixée par l'arrêté du 15 janvier 2007, et qui ne sont pas repris à l'occasion du projet (entrées de l'entreprise 4murs).

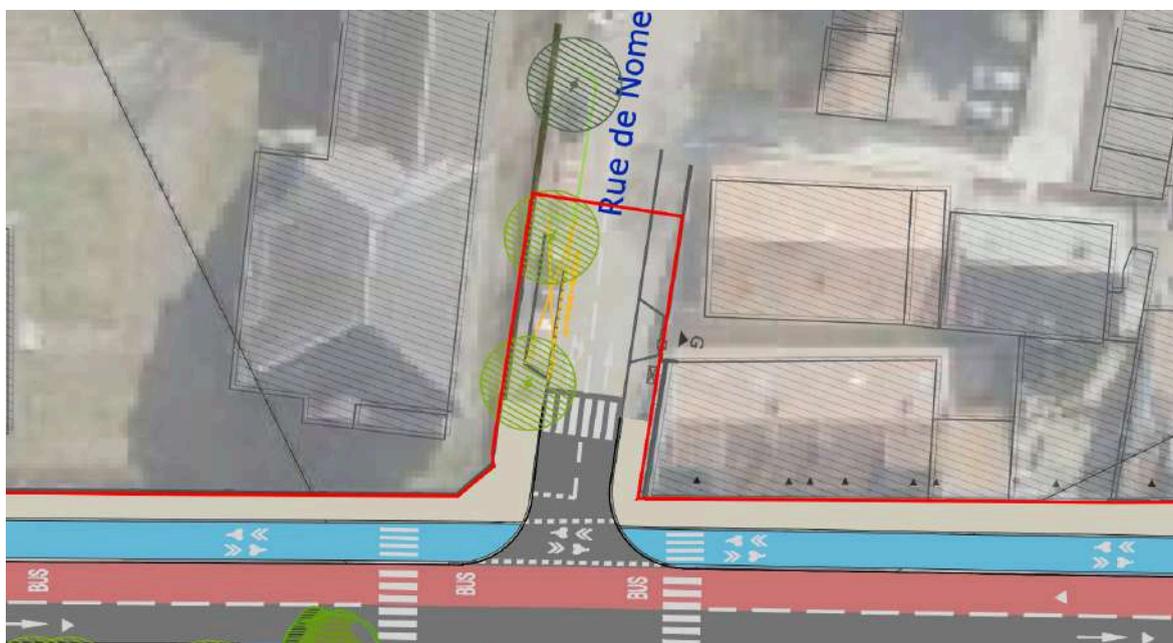
Si les irrégularités de cheminement piétons restent peu nombreuses, leur résolution par le maître d'ouvrage n'en est pas moins indispensable.

Traversées pour piétons

L'article 52 de la n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités interdit la création de stationnement aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, et impose la suppression des stationnements existants lors de la réalisation de travaux.

La *Pièce 5 – Plan général des travaux* présente **plusieurs emplacements de stationnements illégalement créés ou maintenus à moins de cinq mètres en amont des passages piétons** dont:

- avenue Leclerc de Hauteclouque (Metz)
- rue Clovis (Metz)
- place Mazelle (Metz)
- rue de Verdun (Metz)
- rue Lançon (Metz)
- rue de Nomeny (Montigny-lès-Metz)



Stationnement à moins de 5m en amont d'un passage pour piétons rue de Nomeny.

De même plusieurs approches de traversées pour piétons sont partiellement masquées par des arbres (station Bon Secours et Mangin, rue de Nomeny, avenue du Long Prey et le long de la D113A)

À l'angle du lycée Louis Vincent, les piétons sont quant à eux complètement masqués des cycles dont la chaussée longe sans dégagement le bâtiment.

S'agissant du cheminement piétons pour rejoindre la station Bon Secours en sortie du lycée, le risque d'accident est y particulièrement élevé.



Point de danger à la traversée de la chaussée cyclable en sortie du lycée Louis Vincent.

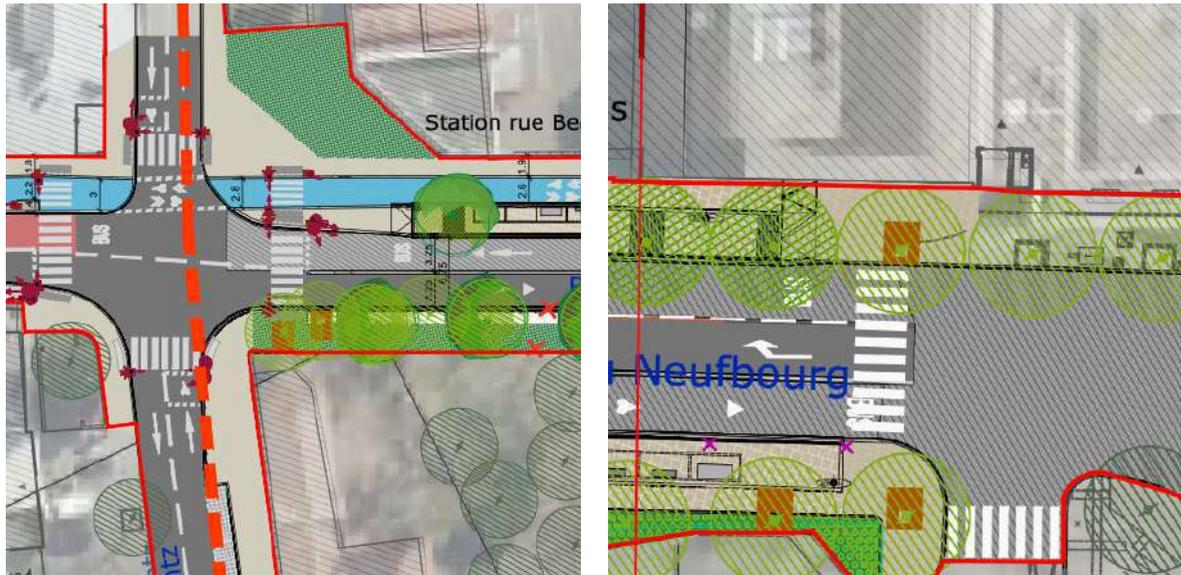
En matière d'accessibilité, les **bandes d'éveil de vigilance au droit des traversées pour piétons** conformes à l'arrêté du 15 janvier 2007 sont absentes en de très nombreuses traversées de la *Pièce 5 – Plan général des travaux*.



Station Lizé: absence de bandes d'éveil de vigilance au droit des traversées pour piétons.

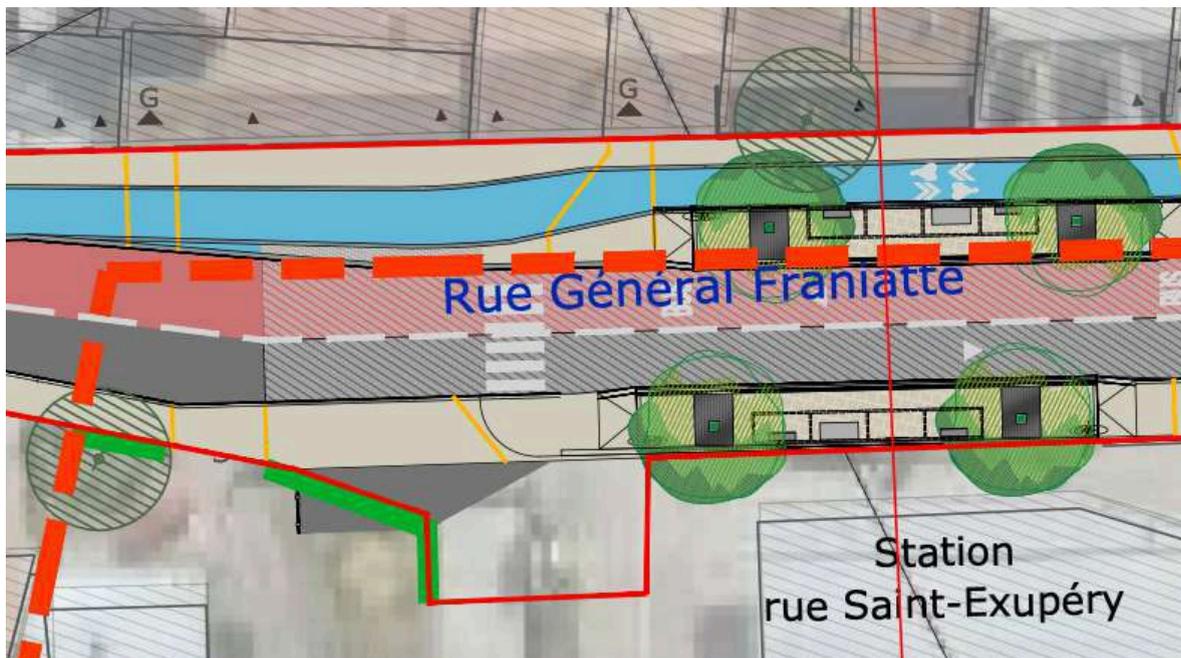
Des pavés enherbés ou des arbres ont été positionnés au droit de certaines traversées pour piétons, faisant suspecter un **non-respect des règles d'abaissés de trottoir** fixées par l'arrêté du 15 janvier 2007.

C'est par exemple le cas à la station Saint-Nicolas, ou à l'intersection des rues Mgr Heintz et du Général Franiatte (Montigny-lès-Metz).



Exemples d'arbres et pavés enherbés au droit de traversées pour piétons

Certaines traversées pour piétons de la chaussée cyclable, au droit des traversées de la chaussée générale, ne sont pas matérialisées dans la *Pièce 5 – Plan général des travaux*. Ces oublis devront être corrigés en particulier à proximité des stations.



Absence de matérialisation de la traversée pour piétons aux abords de la station Saint-Exupéry.

Deux aires de rencontre (places Saint-Martin et Saint-Nicolas) sont conservées. Et en de nombreux points du parcours, des traversées pour piétons non régulées par feu des voies de circulation du BHNS sont conservées ou créées.

L'absence de feu et donc de répétiteur de feu sonore limite les capacités de traversée des personnes non ou malvoyantes, ce qui sera d'autant plus problématique avec des bus électriques donc moins repérables auditivement.

L'absence de régulation des traversées pour piétons et les aires de rencontre posent aussi des **risques de conflits**, en particulier en centre ville, les piétons restant alors prioritaires sur les BHNS. La probabilité des refus de priorité aux piétons de la part des conducteurs y est particulièrement forte au vu des comportements actuels des conducteurs des lignes A et B place de la République.



Exemples de zones et traversées sans répartiteur de feu sonore et avec priorité des piétons sur les BHNS.

Enfin, le projet présente de **très nombreux linéaires de plus de 100m sans traversée pour piétons matérialisée**, avec des distances atteignant 310m.

Le **maintien ou la création de telles coupures pose des problèmes de sécurité** (traversées "hors des clous"), de fluidité du trafic de BHNS (priorité des piétons en l'absence de passage matérialisé à moins de 50m), et surtout d'accessibilité (impossibilité de traverser pour les personnes à mobilités réduites, ainsi que mal et non voyantes). L'absence de traversée pour piétons empêche complètement l'accès en sécurité à certaines rues adjacentes (par exemple les rues de la Prévôté et rue du Gibet où se situe l'école primaire Peupion à Montigny-lès-Metz).

La présence de la rupture urbaine de l'axe XXème Corps Américain - Franiatte est pourtant clairement identifiée¹⁴ dans le Plan de déplacements urbains de Metz métropole.

¹⁴ Plan de déplacements urbains de Metz métropole, p.55



Linéaires de plus de 100m sans traversée piétonne matérialisée sur l'axe XXème Corps Américain - Franiatte.

Le non-respect de l'article 52 de la n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et les obstacles masquant les abords de plusieurs traversées pour piétons représentent un réel danger pour les usagers.

Le traitement des traversées pour piétons et leur insuffisance le long du tracé limite fortement les objectifs du projet d'accessibilité ainsi que de développement de la marche.

Il contraint de plus les capacité de rabattement à pieds vers les différentes stations et de diffusion depuis celle-ci, et donc les capacités d'usage de la future ligne de BHNS par certains usagers.

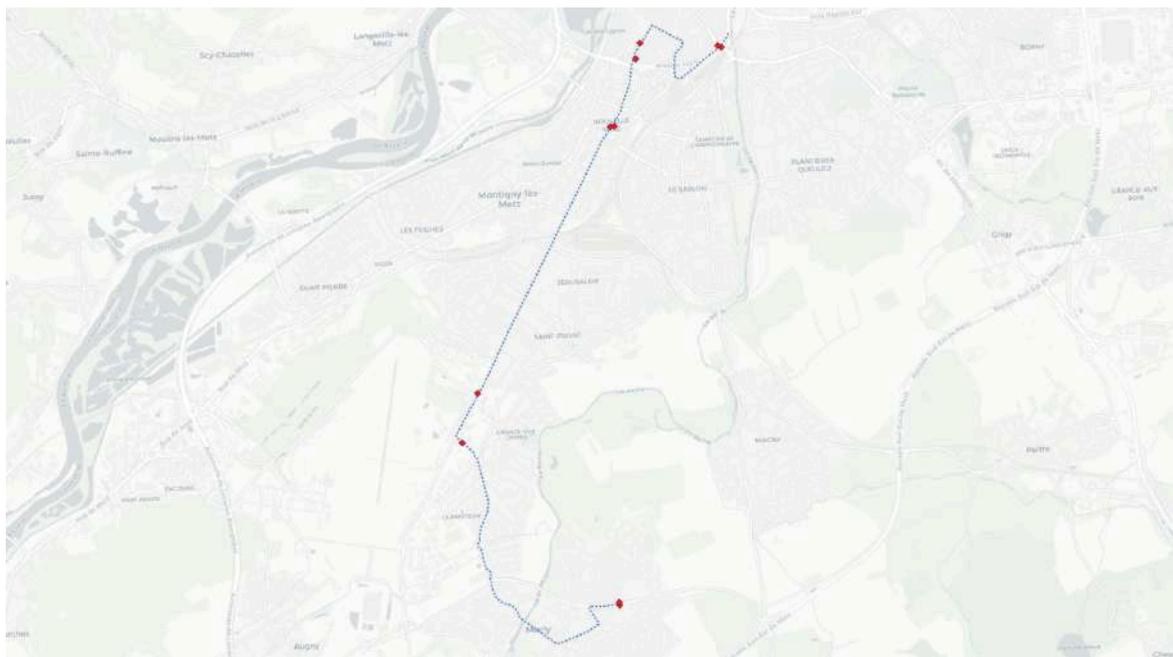
Enfin, le non traitement de la coupure urbaine de l'axe XXème Corps Américain - Franiatte est contraire à l'action 19 du Plan de déplacements urbains de Metz métropole.

Comme tout frein à la pratique de la marche, les problèmes de traversée représentent un frein à la capacité de rabattement vers et de diffusion depuis les stations, et donc une limitation à la fréquentation de la nouvelle ligne de BHNS.

Cheminement partagés piétons / cycles

Il découle de l'obligation d'un cheminement piéton d'une largeur libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel d'au moins 1,40 mètres, fixée par l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, une **interdiction des cheminements partagés entre les cycles et piétons**.

La *Pièce 5 – Plan général des travaux* présente une **dizaine d'emplacements ne respectant pas cette interdiction** et où les cheminements cycles et piétons sont mélangés sans séparation.



Absences de séparation des cheminements cycles et piétons.

De même, l'article R110-2 du code de la route précise que les **voies vertes** sont des « routes ». De ce fait, elles **ne peuvent être une dépendance de la chaussée principale**, et ne saurait en aucun cas remplacer ou être créées à la place de trottoirs.

Malgré cela, la *Pièce 5 – Plan général des travaux* présente des **voies vertes créées illégalement à la place de trottoirs** (parking relais Costes et Bellonte, terminus D113a).



Voie verte sur l'accotement, à l'emplacement du trottoir le long de la D113a

Les différentes absences de séparation des cheminements piétons et cycles, qui sont un motif récurrent de plainte des usagers, représentent un danger pour les piétons et un frein à l'objectif de développement de la marche du projet.

Comme tout frein à la pratique de la marche, elles représentent un frein à la capacité de rabattement vers et de diffusion depuis les stations, et donc une limitation à la fréquentation de la nouvelle ligne de BHNS.

De plus, elles font peser un risque juridique supplémentaire sur le projet.

Insuffisance de prise en compte des séniors

La marche est le **mode de déplacement majoritaire** chez les séniors. L'accès à la mobilité par la facilitation de la marche est un enjeu social et de santé important chez les séniors, qui représentent 31% des non-mobiles à Metz¹⁵.

Les séniors représentent ¼ des piétons accidentés au sein de la métropole de Metz¹⁶. Cette **vulnérabilité** est un des principaux freins à la marche.

Les **difficultés physiques** leur imposent le choix d'itinéraire le plus court. Ils sont donc particulièrement impactés par les problèmes de ruptures urbaines et les **distances excessives entre les traversées** pour piétons le long du projet.

De même l'augmentation de la **distance entre les arrêts** (ligne L2 vs. METTIS C) peut représenter un véritable frein. Il est donc regrettable que le maître d'ouvrage n'ait pas étudié les usages de la ligne L2 ainsi que la population desservie sous l'angle démographique, et plus particulièrement pour le positionnement des arrêts Mangin et Saint-Exupéry.



Position des stations par rapport à la population générale et séniors.

Les **difficultés cognitives et perceptives** peuvent diminuer les capacités de réaction, et s'ajouter aux difficultés physiques diminuant la vitesse de déplacement.

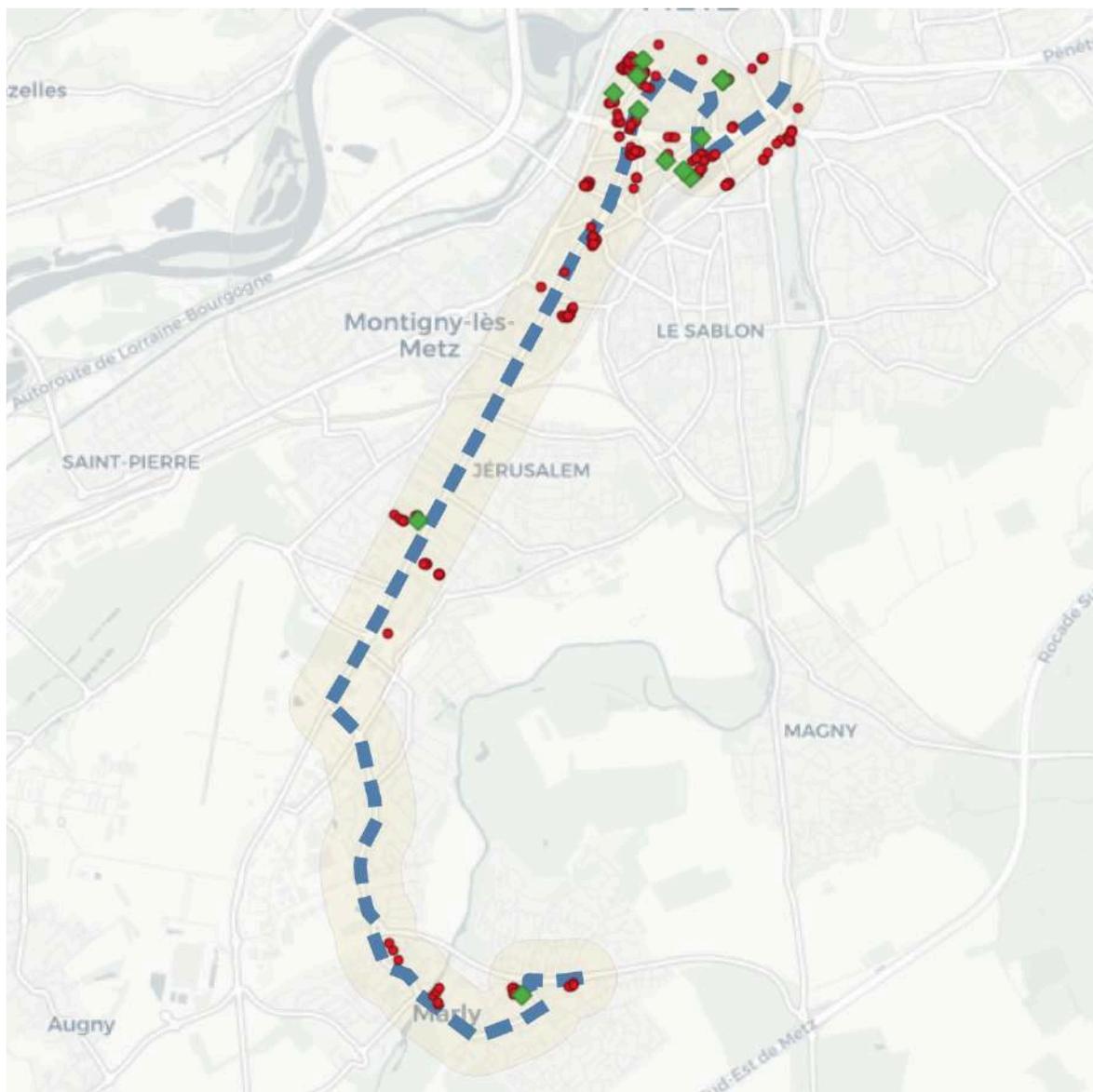
Les traversées hors passage protégé deviennent alors impossibles ou dangereuses, les **passages pour piétons non régulés par feu sont problématiques** sur les axes larges ou à vitesse élevée, exacerbant les problèmes de traversée pour piétons et de rupture urbaine. Le sentiment d'insécurité et de peur est accru, rendant les séniors **particulièrement gênés par les mélanges des cheminements** avec les cycles.

Il est regrettable que le maître d'ouvrage n'ait pas porté une attention plus grande à ces problèmes, particulièrement sur l'axe XXème Corps Américain - Franiatte.

¹⁵ Données EDGT 2017

¹⁶ Données Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Enfin il est regrettable que le projet n'apporte **pas d'amélioration dans la prise en compte des besoins des séniors en mobilier de repos (assises) et de confort (toilettes)**.
Aucun autre mobilier urbain de ce type n'est indiqué dans la *Pièce 5 - Plan général des travaux*, hormis au niveau des églises Jeanne d'Arc et Sainte-Thérèse où le travail commencé en ce sens sur les assises dans le quartier Nouvelle-Ville est poursuivi.
De réels manques persistent aux intersections, et particulièrement sur la partie Franiatte - XXème Corps et Marly village.



Assises (rouge) et toilettes (vert) publiques le long du tracé.

Face au contexte démographique et à la sensibilité des questions de mobilité chez les séniors, il est regrettable que le maître d'ouvrage n'ait pas cherché à apporter de réponses spécifiques et précises aux besoins et problématiques des séniors.

Les possibilités d'amélioration n'ont pas été prises en compte par le maître d'ouvrage.

Et sur les problématiques de traversées pour piétons, de mélange des cheminements et de distance des arrêts de transport, le projet tend même à dégrader la situation.

Le rapport coût / bénéfice du projet pour les séniors semble donc mitigé, tant dans la pratique de la marche et que dans leur accès aux services de transports en commun.

PARTIE 3 - Carences du dossier d'enquête

Contexte du projet et choix du corridor

La notice explicative du dossier d'enquête pose le contexte suivant:

« Une des actions majeures du PDU est la réalisation d'une troisième ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) orientée Nord-Sud [...] »¹⁷

Ce faisant, le maître d'ouvrage indique que le projet trouve son origine dans l'« Action 02 - Réaliser la 3e ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) »¹⁸ du Plan de Déplacements Urbains de Metz métropole, dont il a étudié les 3 corridors envisagés (sud, nord-ouest et nord-est).

Le **Plan de Déplacements Urbains justifie la nécessité du projet** de troisième ligne de bus à haut niveau de service par la « présence de nombreuses **polarités économiques** en développement (Actisud, Plateau de Frescaty, etc.), forte densité de **logements sociaux (Sablon Sud, Bellecroix, Devant-lès-Ponts, etc.)**, des projets de densification (Zac du Sansonnet, etc.), de nombreux échanges avec le cœur métropolitain ».

Une prise en compte prioritaire de ces critères socio-économiques était donc attendue dans le choix du corridor, tout comme une information suffisante du public sur le respect de ces critères.

Or, dans la notice explicative, **le maître d'ouvrage n'indique pas les unités ou méthodes de calculs, ni les coefficients appliqués aux différents critères**, uniquement la pondération entre eux. De ce fait, il est impossible pour le public d'avoir un avis éclairé sur la manière dont les corridors ont été comparés et si cette méthodologie respecte les objectifs du Plan de Déplacements Urbains. Le maître d'ouvrage ne le met pas en capacité de juger de l'utilité d'un corridor par rapport à un autre.

De plus, parmi les corridors étudiés, le maître d'ouvrage semble avoir effectué son choix sur la base de **pondérations de critères décorréées de la justification du projet par le Plan de Déplacements Urbains**.

Par exemple, le maître d'ouvrage a appliqué aux justifications sociales du projet (densité de logements sociaux, quartiers prioritaires) une pondération équivalente voire inférieure (5% et 2,5% respectivement) à la pression sur le stationnement automobile (5%). Et les dessertes ciblées par le Plan de Déplacements Urbains (Actisud, Plateau de Frescaty, Zac du Sansonnet) ne semblent tout simplement pas avoir été pondérées ou favorisées.

Avec une sur-pondération des critères techniques¹⁹ (contraintes 12,5%, emprises 12,5%) et démographiques non ciblés (population 12,5%, emplois existants 12,5%), le choix du

¹⁷ Pièce 3 – Notice explicative du projet soumis à l'enquête publique - p.3

¹⁸ Plan de Déplacements Urbains de Metz métropole - p.83

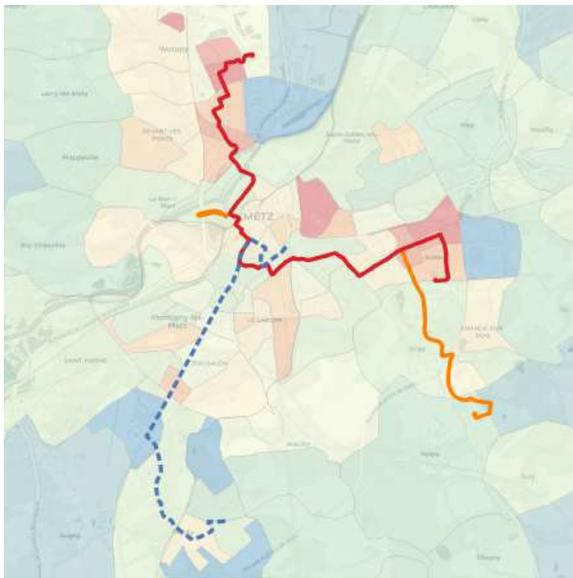
¹⁹ La favorisation du corridor Franiatte-Marly par les critères d'*emprises potentielles* et de *contraintes techniques* lors des études d'opportunité pose question sur la méthodologie employée au vu des difficultés d'insertion du tracé retenu dans Marly centre.

corridor Franiatte-Marly s'avère très peu volontaire et **éloigné de l'impact socio-économique voulu par le Plan de Déplacements Urbains**.

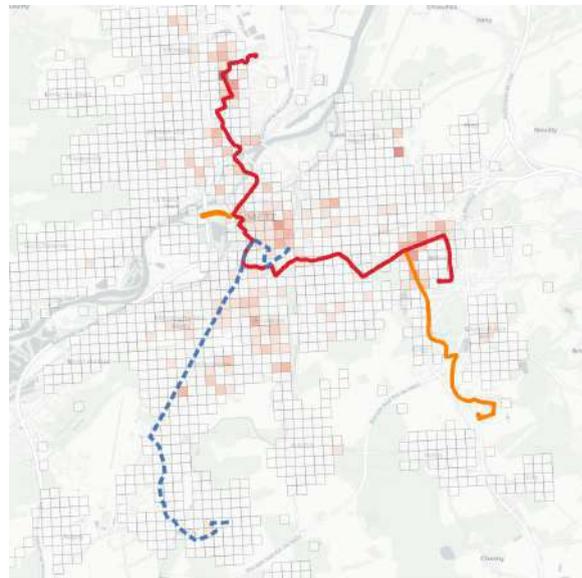
La conséquence de cette pondération est une desserte au plus facile de personnes indépendamment de leurs besoins, et l'absence d'amélioration directe de l'accès à la mobilité et aux emplois desservis pour les populations qui en auraient le plus bénéficié.

Ainsi le tracé retenu dessert des zones dont le taux de chômage est inférieur à la moyenne métropolitaine, n'offrant **pas d'amélioration directe de l'accès à l'emploi pour des zones plus désavantagées pourtant évoquées dans le Plan de Déplacements Urbains** (quartiers Bellecroix, Sablon Sud, Devant-lès-Ponts).

De même le corridor retenu et en particulier le terminus sud **délaisse les zones comportant le plus de ménages sous le seuil de bas revenus** et qui bénéficieraient le plus d'une amélioration de l'accès à la mobilité.

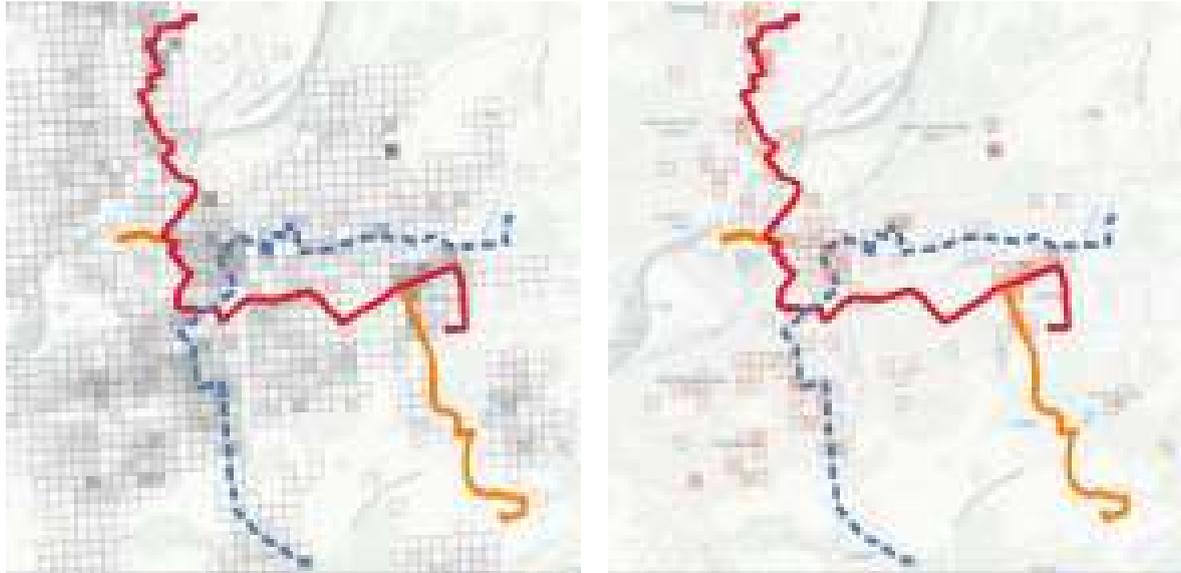


Taux de chômage par zone - Données INSEE



Nombre de ménages pauvres - Données INSEE

Par ailleurs, le maître d'ouvrage n'indique **aucune raison à la limitation à un corridor "couronne - centre"**, ni les raisons pour lesquelles les partis d'un corridor transversal (par exemple Schuman - Actisud, Devant-lès-Ponts - Magny, Devant-lès-Ponts - Marly, etc.) n'ont pas été étudiés ou retenus alors que certains auraient permis de mieux relier des zones d'emplois avec des zones d'habitations plus défavorisées pour un linéaire d'aménagement équivalent.



Exemple de corridors (Hôpital Schuman - Centre - Marly) avec une plus importante desserte de population et de ménages pauvres.

Le maître d'ouvrage ne fournit aucune explication ni justification à la pondération appliquée aux critères de choix du corridor, et au non-respect par cette pondération des objectifs socio-économiques du projet fixés par le Plan de Déplacements Urbains de Metz métropole.

Il ne fournit de même aucun élément sur la restriction des corridors étudiés à un parcours "couronne - centre", ce alors même que certains corridors transversaux ("couronne - centre - couronne") offriraient pour un linéaire équivalent une desserte supérieure en nombre d'habitants, équivalente en nombre d'emplois, et avec un impact social supérieur.

Ce faisant, le maître d'ouvrage n'a pas valablement indiqué les raisons pour lesquelles l'insertion Marly-Frescaty a été retenue parmi les partis envisagés.

Partis de tracés non retenus

La notice explicative du projet ne fournit **aucune indication sur les variantes de tracé envisagées au sein du corridor retenu.**

Aucune indication n'est fournie sur les **variantes** d'insertion **envisagées au centre de Metz**, et sur les raisons du tracé retenu (République, gare, terminus).

De même la **variante de tracé au sein de Marly** via la RD113a, évoquée en phase de concertation, n'est pas évoquée dans la notice explicative du projet. Et aucune indication sur les raisons du choix du tracé par le centre de Marly (rue de l'Église) n'y est fournie dans la notice explicative, ce alors même que cette variante a donné lieu à une forte opposition au sein des habitants dès la phase de concertation.

En ne présentant au sein de la notice explicative aucun des tracés envisagés au sein du corridor retenu, le maître d'ouvrage n'a pas valablement indiqué les raisons de son choix parmi les partis envisagés.

Partis des aménagements cyclables

Sur les tronçons Verdun - XXème Corps Américain - Franiatte - Costes et Bellonte, le maître d'ouvrage a, dans un premier temps, envisagé un aménagement cyclable sous forme de pistes unidirectionnelles de chaque côté du tracé.

Ce parti d'aménagement est celui qui a été présenté au public lors de la première phase de concertation.

Le dossier d'enquête fixe sans plus d'explication la **création d'une piste cyclable bidirectionnelle** comme objectif²⁰. **Aucun élément du dossier d'enquête** (estimation ou objectifs de trafic, contraintes topologiques, etc.) **ne justifie ce choix**.

Le maître d'ouvrage ne fournit aucune indication des raisons pour lesquelles le parti de pistes cyclables unidirectionnelles, présenté en phase de concertation et évoqué en notice explicative, n'a pas été retenu.

²⁰ Pièce 3 – Notice explicative du projet soumis à l'enquête publique - p.23

Partis du matériel roulant

Le dossier d'enquête ne présente **aucun élément quant aux raisons du choix énergétique du matériel roulant parmi les partis envisagés** (véhicules électriques à batteries). Le coût d'achat du matériel roulant est pourtant rapporté au projet pour un montant de 22 millions d'euros, et ses caractéristiques ont une influence importante sur l'ensemble des choix et ouvrages du projet (largeur des voies, longueur des quais, construction d'un entrepôt, installations de stockage d'énergie et de recharge, etc.).

Aucun élément n'est fourni quant au coût total de possession ("Total Cost of Ownership"). Pour mise en contexte, le rapport final de l'étude "E4T" de l'ADEME estime à l'heure actuelle **le coût total de possession d'un bus à pile à combustible 1,6 fois plus élevé qu'un bus électrique à batterie.**

Selon l'E4T, « la solution PAC n'est pas intéressante économiquement. [...] Même si l'électricité est 40% plus chère que le coût estimé [...] le bus électrique restera la solution non fossile la plus compétitive. »²¹

Aucun élément du dossier n'évoque ou évalue la **surconsommation énergétique** du vecteur hydrogène, et sa compatibilité avec les objectifs nationaux et locaux de réduction de la consommation énergétique du secteur transport.

Pour mise en contexte, le rendement de la chaîne hydrogène ("power-to-h2-to-power") pour un véhicule de transport est évalué par l'ADEME à 25%, contre 70% pour une chaîne batterie²².

En ne fournissant aucun éléments issus du dialogue compétitif sur les coûts globaux en investissement et en exploitation des solutions envisagées pour le matériel roulant du projet, le maître d'ouvrage n'a pas correctement indiqué les raisons pour lesquelles la solution de véhicules hydrogènes a été retenue parmi les partis envisagés.

Le surcoût en exploitation de la solution hydrogène grèvera nécessairement le budget de l'ensemble du réseau qui, aujourd'hui, ne dispose déjà pas des ressources nécessaires à un fonctionnement normal (manque de chauffeurs en raison de la concurrence salariale).

Le maître d'ouvrage n'a fourni aucun élément permettant de prendre en compte le coût du projet dans son évaluation.

²¹ Étude énergétique, économique et environnementale du transport routier à horizon 2040 (E4T 2040) - ADEME - p.52

²² Rendement de la chaîne hydrogène - Fiche technique - Cas du "Power-to-H2-to-Power" - ADEME - p.6

Absences d'ouvrages

Le dossier soumis à enquête se doit de comporter les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.

Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations ou ouvrages, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences puissent être évaluées dans leur globalité.

Le dossier d'enquête ne présente cependant pas suffisamment d'éléments (emplacement, schéma ou plans, conditions de stockage hydrogène, aménagements nécessaires à sa desserte, etc.) permettant d'évaluer les incidences du **nouveau centre de dépôt**, installation indissociable du projet et dont le coût y est rapporté pour un montant de 10 millions d'euros.

De même le dossier d'enquête ne présente aucune information sur l'opération induite de création de « *parking XXème Corps Américain* » et dont le coût est rapporté au projet pour un montant de 2 millions d'euros.

En omettant les créations d'un nouveau dépôt de bus et de parking rue du XXème Corps Américain représentant 14% du coût du projet, le maître d'ouvrage n'a pas correctement rempli son obligation de transmettre un dossier d'enquête comprenant les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.

Absence d'information sur les incidences en matière d'émissions de GES

Par décision de l'autorité environnementale après examen au cas par cas, le projet de troisième ligne de bus à haut niveau de service au sein de la métropole de Metz n'est pas soumis à évaluation environnementale et étude d'impact.

L'absence de description et d'évaluation de manière appropriée des incidences directes et indirectes du projet sur les émissions de gaz à effet de serre est néanmoins regrettable pour un projet d'infrastructure de transport.

L'étude environnementale présentée **n'évalue pas les facteurs** d'émission de gaz à effet de serre susceptibles d'être **affectés par le projet**.

Seules des données globales à la métropole y sont rappelées, sans estimation même simplifiée des données spécifiques au périmètre du projet (émissions de la ligne L2 actuelle, émissions du transport individuel sur l'axe concerné, etc.).

L'étude environnementale n'évalue pas non plus les impacts du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

Le maître d'ouvrage n'a **pas pris en compte les émissions de gaz à effet de serre de la phase de réalisation**.

Seules les émissions directes des engins de chantier sont évoquées, sans être évaluées. Aucun calcul même simplifié des émissions indirectes liées aux revêtements et choix des matériaux n'a été fait, et aucun élément du dossier d'enquête n'indique une prise en compte des émissions dans les choix techniques du projet.

Le maître d'ouvrage n'a de même **pas réalisé d'évaluation du projet sur les émissions de gaz à effet de serre en phase de fonctionnement**.

Le maître d'ouvrage n'a réalisé aucun calcul même simplifié de la diminution attendue des émissions en matière de transport en commun. Aucune estimation de l'impact du projet sur les émissions du transport individuel et de marchandises n'a été faite (diminution du trafic, conséquences des reports de trafic, etc.).

L'étude environnementale se contente de comparer les émissions au 100km des bus diesel et des bus électriques à hydrogène sur la base de données non sourcées et dont la véracité apparaît douteuse: aucune indication de leur périmètre (émission d'usage vs. cycle de vie du matériel) n'est fournie, ni même la source de ces données qui ne sont pas en ligne avec les données de l'étude de référence E4T de l'ADEME (env. 796gCO_{2e}/km pour un bus urbain à hydrogène dans l'E4T²³ vs. 210g/km pour bus à haut niveau de service à hydrogène dans l'étude environnementale²⁴).

²³ Étude énergétique, économique et environnementale du transport routier à horizon 2040 (E4T 2040) - ADEME - p.76

²⁴ Pièce 8 – Étude environnementale - p.128

Enfin, l'étude environnementale ne comporte **aucune évocation de la phase de fin de vie** et de ses impacts sur les émissions de gaz à effet de serre.

Ces absences ne permettent pas d'estimer la durée d'amortissement des émissions de la phase de réalisation et donc de connaître le nombre d'années d'exploitations nécessaires pour que le projet ait un bilan carbone positif, alors qu'il s'agit d'un **élément clé dans la détermination de l'utilité publique du projet**.

L'absence de bilan carbone du projet ou du moindre calcul, même simplifié, sur la contribution du projet à la réduction des émissions de gaz à effet de serre nuit à l'information du public et ne permet pas de porter une appréciation éclairée sur les choix effectués, la proportionnalité du projet avec les objectifs nationaux et locaux de réductions des émissions, et son utilité publique.

Cette carence n'est de plus pas sans conséquences sur les capacités de financement par subvention du projet et donc sur son coût final sur le budget métropolitain.

Absence d'aménagements

En plus des mobiliers déjà évoqués (stationnement vélos, assises), certains aménagements sont étonnamment absents des plans de la *Pièce 5 – Plan général des travaux*.

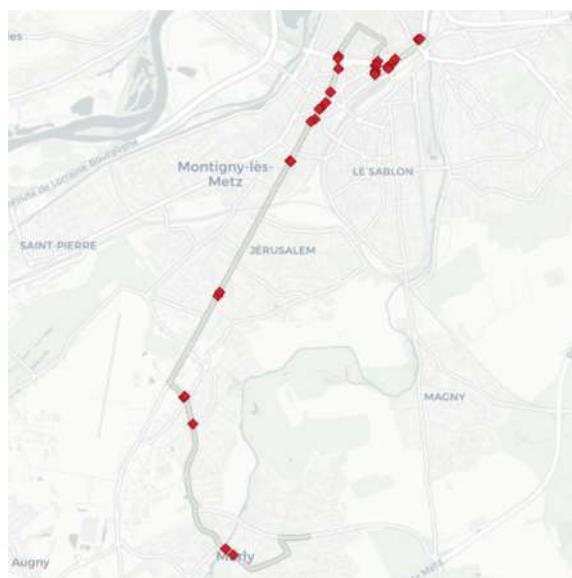
En particulier, les plans du projet ne prévoient **aucun point de collecte des ordures ménagères le long du tracé** dans l'emprise de travaux .

Un certain nombre de points d'apport volontaire ou de stockage de bacs de collecte préexistants ne figurent plus sur les plans.

De même aucune corbeille hors station n'est indiquée le long du tracé.



PAV préexistants le long du tracé.



Corbeilles préexistantes le long du tracé.

La largeur des cheminements piétons en de nombreux endroits, et particulièrement sur l'axe XXème Corps - Franiatte, ne permettront pas leur restitution ni l'entreposage de bacs sur les trottoirs dans de bonnes conditions.

Le maître d'ouvrage évoque uniquement des « *adaptations du positionnement des points d'apports volontaires et des horaires de collecte pourront être envisagées afin de limiter au maximum les interfaces avec la future ligne METTIS C* »²⁵, mais il n'en a étudié ni la faisabilité ni la concrétisation.

La largeur des cheminements piétons en de nombreux endroits, et particulièrement sur l'axe XXème Corps - Franiatte, ne permettra pas la restitution ou la création de PAV, ni l'entreposage de bacs de collecte sur les trottoirs dans de bonnes conditions.

²⁵ Pièce 8 – Étude environnementale, p.153

Cela laisse présager une dégradation des cheminements piétons et cycles par entreposage des bacs avant et après collecte, problème déjà récurrent en de nombreux points de la métropole dont le long d'autres aménagements récents.



2, RUE DE LA FERME ST LADRE
57155 MARLY

TEL 03.87.32.85.05

CONTACT@IMPRETEX.FR - WWW.IMPRETEX-MARLY.FR

EURL AU CAPITAL DE 30 000 E

SIRET 528 550 262 00018

TVA FR43 528 550 262

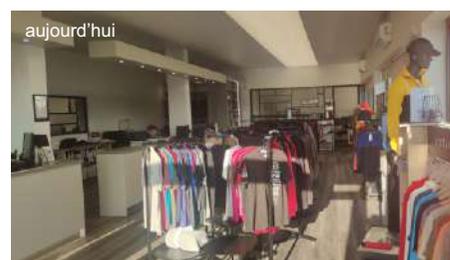
CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE - CREATION DE LA LIGNE BHNS METTIS C

Messieurs les Commissaires Enquêteurs,

Je me présente, Laetitia Burckhart, propriétaire d'un local industriel et commercial situé au 2 rue de la Ferme Saint Ladre. Ma société, Impretex, occupe, en partie, ces locaux pour ses activités.

Ce local est divisé en 2 parties :

- 490 m² loué par la société Impretex, entièrement rénové en 2020-2021 pour un coût de 300 000 €.



- 120 m² non rénové et non loué comprenant 1 bureau accueil rdc + 100 m² de bureau à l'étage.

Les travaux de rénovation devaient débuter en janvier 2024 mais ont été stoppés suite à l'annonce des travaux pour cette ligne Mettis.

vue extérieure du bâtiment
avant / après



Le 28 Août m'a été adressé un courrier de l'Eurométropole Metz pour objet : Projet de la ligne METTIS C - Proposition de régularisation foncière, qui m'indique qu'il faut procéder à une régularisation foncière pour la bonne marche de ce projet !!
Quelle n'a pas été ma surprise et incompréhension.

Après renseignements pris, sans moindre mal, j'ai donc appris que j'allais être expropriée d'une partie de mon terrain.

— délimitation terrain



■ emprise pour régularisation foncière



Aujourd'hui, cet emplacement permet à 5 personnes travaillant dans l'entreprise de se garer.

■ parking client +
décharge transporteur



■ parking salariés

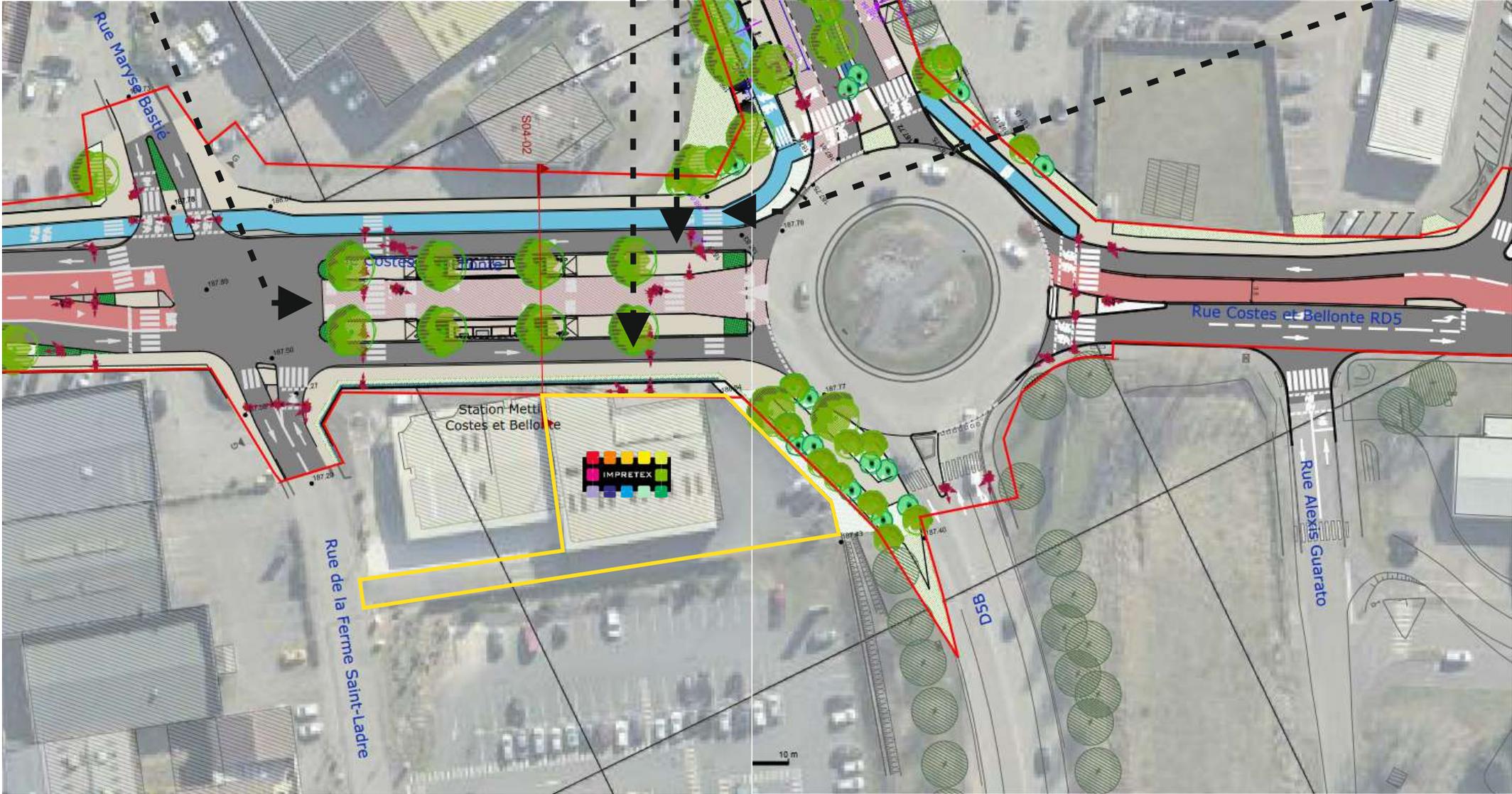


PROJET DE LA STATION « COSTES ET BELLONTE »

2 VOIES METTIS + 2 STATIONS

2 VOIES VOITURE

2 VOIES VELO



Ce projet en l'état aura les conséquences suivantes :

- perte de 5 places de stationnement pour les salariés qui devront se garer en dehors du périmètre de l'entreprise
- perte d'un emplacement de location de panneaux publicitaires (perte d'environ 6000 € annuel)

mais **SURTOUT** :

- l'enclavement du bâtiment car celui-ci est en contrebas de la rue Costes et Bellonte



- l'impossibilité de location de la partie non rénovée du bâtiment car l'entrée de celle-ci sera aproximativement à 50 cm du trottoir qui lui-même sera à plus d'un mètre plus haut



De plus, étant donné que le bâtiment est en contrebas de la route et vu le trafic intense, le danger sera quotidien pour nous. Plusieurs voitures ont déjà failli finir leurs courses sur notre parking. Je n'imagine pas faire travailler mes collaborateurs avec ce risque.

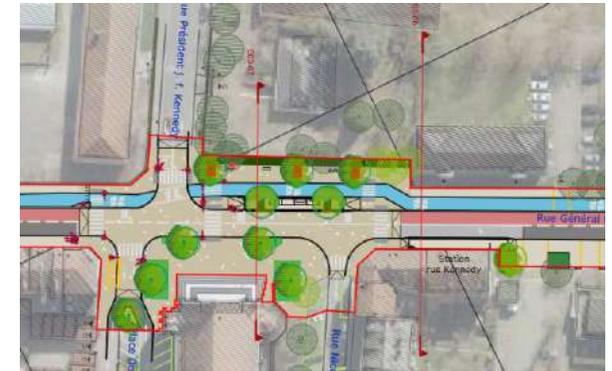
PLUSIEURS AMENAGEMENTS AUTRES SONT POSSIBLES :

- 1 seule voie pour le METTIS, sens Marly-Metz avec 1 gare sur cette voie et la gare sens inverse sur la voie de circulation voiture, comme il sera fait pour la station Saint Exupéry (entre autre)



Figure 57 : Croquis des aménagements de la station Saint-Exupéry
(Source : IMET Richer Associés, mai 2023)

- Gares décalées comme il sera fait pour la station Kennedy



Je suis ouverte à la discussion avec Eurométropole Metz afin de trouver la meilleure solution pour chaque partie.

Laetitia burckhart

Mod 23-0037P PDeb Pierre DEBANO 19 rue des Champs de Linette F 51200 EPERNAY Gare SNCF + 1500 m Mobile : + 33 (0)6 60 93 72 66 Mél : pdebano@sfr.fr https://fr.linkedin.com/in/pierre-debano-a2b62a123		Note numéro : 24-1204-2V date : 12/01/2024		Classification
		Objet : Observations sur le projet de BHNS ligne C de Metz dans le cadre de l'enquête publique. Décembre 2023 janvier 2024		
Référence fichier	24-1204-2V PDeb Observations enquête publique BHNS Ligne C Metz	Distribution		
Affaire				
Protection du fichier : Ce fichier est protégé par un mot de passe pour éviter toute modification ayant pour conséquence que des fichiers de même nom aient des contenus différents. Pour pouvoir modifier ce fichier : Faire "Enregistrer sous", aller dans Outils/Options de Sécurité en haut à droite de la fenêtre "Enregistrer sous" (en dessous pour Word 2010) et changer ou supprimer le mot de passe, et donner un autre nom au fichier pour l'enregistrer.				

Les pièces mentionnées ci-dessous ont été regardées et les observations qu'elles suscitent indiquées.

Les remarques générales sont les suivantes :

1 – on appelle BHNS une ligne de bus qui circulera de façon protégée (couloirs bus ou sites propres) que sur seulement 14% de son trajet.

2 – le choix de bus de 24 mètres, pour une ligne de fait peu fréquentée, peut poser question ; Le serpent de charge de la ligne en heures de pointe par sens n'est pas fourni, mais on peut penser que, compte tenu de la nature de l'urbanisation pavillonnaire du Sud de la ligne, ajoutée à une desserte peu fine de cette partie, la charge de la partie Sud risque d'être faible. On peut penser qu'une étude d'exploitation avec chiffrage des coûts d'investissement s'impose, entre solution bus 24 m fréquence 10 mn, et solution bus 18 m fréquence 10 mn pour la totalité de la ligne et renfort fréquence 10 mn en heures de pointe sur la section qui le justifierait. La solution bus 18 m devrait conduire à des économies substantielles d'investissement, de carburant et d'entretien, mais à une augmentation des coûts de conduite à déterminer.

3 - le choix de l'hydrogène. C'est le choix de la solution la plus coûteuse à tous points de vue, avec le plus mauvais rendement énergétique, et pas de retours d'expérience sur une longue période d'exploitation et pour cause ; de plus, il n'existe pas aujourd'hui de bus hydrogène de 24 mètres. Il semble, à la façon dont le bus électrique est évoqué, que les diverses solutions de bus électrique (charge de nuit, biberonnage, charge flash, trolleybus IMC) n'ont pas été étudiées de façon sérieuse ;

5 – l'accès des PMR est évoqué mais il n'est pas fait mention de guidage optique pour un bon accostage à quai.

6 – en ce qui concerne les couloirs bus et sites propres, les solutions intéressantes de couloir bus utilisable dans les deux sens (Langstrasse de Zurich) et de site propre bus central avec bus circulant à contresens (av Chavchavadze à Tbilisi) ont-elles été prises en compte ? De plus, certains couloirs bus additionnels pourraient être implantés.

Page PDF	Texte analysé Analyzed text DUP_METTIS_C_Piece_3_Notice_explicative_du_projet	Observations P Debano Remarks P Debano
4	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.	Hydrogène, le plus coûteux à tous points de vue, le plus mauvais rendement énergétique, pas de retours d'expérience sur une longue période d'exploitation et pour cause, et n'existe pas aujourd'hui en 24 mètres.
4	<p>Le niveau de service offert à l'utilisateur sera équivalent à celui des lignes METTIS A et B :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les Bus à Haut Niveau de Services [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 : <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>On peut se poser la question de la pertinence de bus de 24 m si le trafic en heure de pointe peut être assuré avec une fréquence de 10 mn.</p> <p>Une solution bus de 18 m à fréquence de 7,5 mn en heure de pointe et 10 mn en heures creuses mérite d'être étudiée.</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> • <input type="checkbox"/> 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 : <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	On ne parle pas de guidage optique pour un bon accostage à quai.

5	 <p><i>Figure 3 : Vue en plan des aménagements de façade à façade prévue rue « Costes et Bellonte » (Source : Groupement IMET, carnet des vues en plans, de mars 2023)</i></p>	<p>Site propre central : c'est très bien.</p> <p>A-t-on étudié une solution de site propre central type av Chavchavadze à Tbilisi qui présente de nombreux avantages notamment sur l'occupation en largeur au droit des stations, et pour les cas de blocage intempestif localisé des voies VP ?</p>
8	<p>3.2.2 2e phase : Etudes préliminaires Des études préliminaires ont été réalisées par le groupement IMET (composé de la société Ingerop, Richez_Associés, Epsilon, OPI-B. E et l'Atelier des Territoires,) de juillet 2022 à décembre 2022,</p>	

11	<p>Un nouveau centre de dépôt destiné aux bus de la ligne METTIS C sera construit sur le plateau de Metz Frescaty dont l'emprise foncière s'élève à 180 902m², sur le territoire communal de Marly, le dépôt actuel (situé 10 rue des Intendants Joba à Metz, près de la route de Woippy) étant trop petit. Ce projet prévoit la création :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De bâtiments de 3 126 m² (notamment un bâtiment d'exploitation de 560 m² ainsi qu'un atelier maintenance de 1 500m²), • D'un espace extérieur de stationnement de bus, de 7400m², pour le remisage de 31 bus de 24m. • D'espaces de stationnement de véhicules légers dédiés à l'activité et personnels, • D'équipements techniques spécifiques à l'activité (station de lavage). <p>La parcelle concernée est actuellement la propriété de l'EPFGE et comprend un hangar métallique et un hangar béton.</p> <p>Le dépôt aura la capacité d'accueillir 31 bus. 93 conducteurs receveurs seront susceptibles de fréquenter le site ainsi que du personnel d'encadrement et de maintenance. Trois voies de travail et des espaces de stockage permettront de réaliser les travaux de maintenance courants. Du fait de la motorisation hydrogène des bus de la ligne METTIS C, ce dépôt permettra la remise et la recharge des bus. L'électrolyseur sera alimenté par un parc photovoltaïque.</p>																						
24	<p>3.3 Choix d'une solution préférentielle</p> <p>Les variantes 0 et 1 sont très limitées en sites propres dédié à la ligne C du METTIS, en comparaison des variantes 2a, 2b et 3 :</p> <table border="1" data-bbox="224 1021 1456 1204"> <thead> <tr> <th></th> <th>V0</th> <th>V1</th> <th>V2a</th> <th>V2b</th> <th>V3</th> <th>V4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Linéaire de site propre (dans le sens nord->Sud), en mètres</td> <td>1250</td> <td>42</td> <td>2380</td> <td>420</td> <td>890</td> <td>2600</td> </tr> <tr> <td>Linéaire de site propre (dans le sens Sud-> Nord), en mètres</td> <td>1230</td> <td>1230</td> <td>380</td> <td>2300</td> <td>930</td> <td>2600</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Figure 19 : Linéaire de site propre (en m), pour chaque variante, dans les 2 sens de circulation (Source : Groupement IMET, 29 mars 2023)</i></p> <p>(...)</p> <p>Au regard de ces éléments, la variante 2b a été retenue à l'issue des études préliminaires.</p>		V0	V1	V2a	V2b	V3	V4	Linéaire de site propre (dans le sens nord->Sud), en mètres	1250	42	2380	420	890	2600	Linéaire de site propre (dans le sens Sud-> Nord), en mètres	1230	1230	380	2300	930	2600	
	V0	V1	V2a	V2b	V3	V4																	
Linéaire de site propre (dans le sens nord->Sud), en mètres	1250	42	2380	420	890	2600																	
Linéaire de site propre (dans le sens Sud-> Nord), en mètres	1230	1230	380	2300	930	2600																	

25	<p>4.2 Solution préférentielle soumise à enquête publique</p> <p>La ligne C s'étendra sur 10 km, pour relier la place Mazelle, située au centre de Metz (57000), au stade de Marly (57155) situé sur la RD 113a (en attendant de desservir à terme le futur quartier des Casernes Ranconval), via 22 stations en passant par les secteurs suivants, illustrés en pièce 4 du dossier DUP :</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Secteur S1 : Du futur quartier des casernes Ranconval (à moyen terme, la ligne METTIS C 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 D113a à proximité du Stade de Marly. <p>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.</p> <p>Parmi les différentes solutions envisagées, la variante 2b est la variante préférentielle compte-tenu des réponses qu'elle apporte aux objectifs décrits au chapitre 2.1 tout en limitant l'impact foncier et l'impact paysager (sur les arbres notamment).</p>	<p>2720 mètres de sites propres unidirectionnels pour 20000 mètres unidirectionnels soit seulement 14% de sites propres, et on appelle cela un BHNS</p>
----	---	---

31

Le temps de parcours actuellement constaté entre la Place de la République et Marly est de 30 à 32 minutes, avec la Liane 2. La liane 1 met quant à elle entre 7 et 9 minutes entre Mazelle et République. L'analyse des temps de parcours de la future ligne montre que le METTIS permettra de relier Marly à Mazelle en 32 à 34 minutes. Le gain de temps estimé varie selon le sens de circulation. Le gain de temps maximum, à l'heure de pointe, est estimé à plus de 15 minutes, en prenant en compte le fait qu'il est actuellement nécessaire de changer de ligne au niveau de « République » pour rallier Marly à Mazelle.

		Sens Marly vers Mazelle			Sens Mazelle vers Marly		
		Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir	Maximum	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir	Maximum
<i>Données issues de l'analyse SAE*</i>	Trajet Liane 2 Marly - République	33 min 20 16 km/h	34 min 40 15,5 km/h	-	29 min 50 17,3 km/h	32 min 15 16,1 km/h	-
	Trajet Liane 1 République - Mazelle	7 min 20 13,9 km/h	8 min 40 11,58 km/h	-	7 min 55 11,2 km/h	8 min 50 10,1 km/h	-
	Transfert à République (5 min) Fréquence des lianes 10 min	45 min 40	48 min 20	-	42 min 15	46 min 05	-
	<i>Outil de calcul du temps de parcours</i>	Mettis C Marly - Mazelle	32 min 25 18,5 km/h	32 min 25 18,5 km/h	-	34 min 30 17,3 km/h	34 min 30 17,3 km/h
	Gain de temps sans transfert	8 min 15	10 min 50	14 min 30	2 min 45	6 min 35	13 min 35
	Gain de temps avec transfert	13 min 15	15 min 45	19 min 30	7 min 45	11 min 35	18 min 35

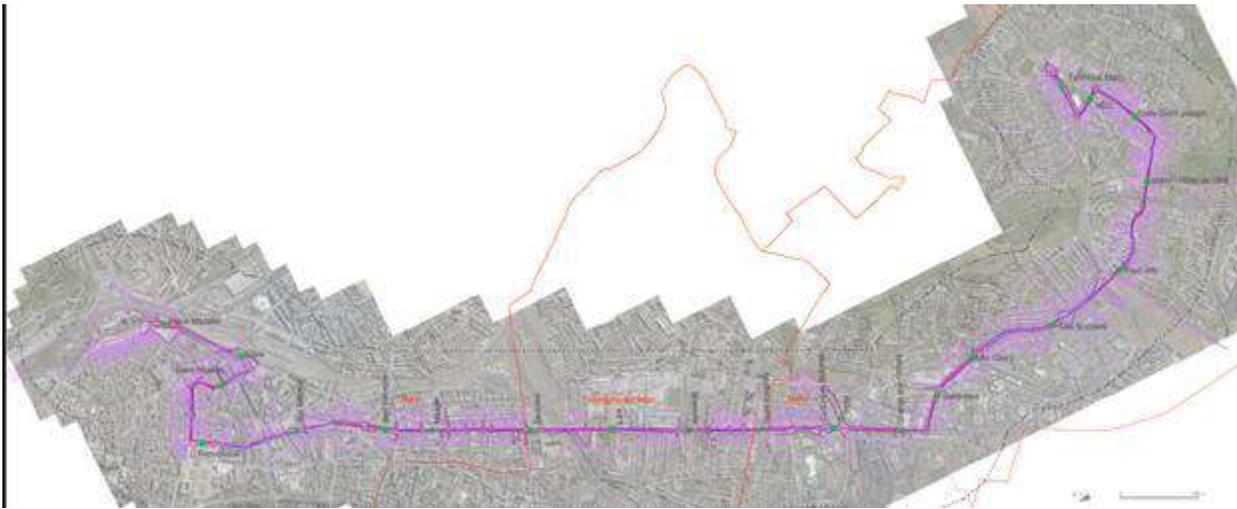
*SAE : Système d'Aide à l'Exploitation (système de localisation des bus afin d'améliorer l'exploitation, la gestion et la régularité des véhicules en circulation) : données relevées par l'exploitant sur son réseau.

31	<p>La fréquentation attendue de l'ordre de 75% supplémentaire vis-à-vis de la fréquentation actuelle pour la liane 2. Ces éléments sont détaillés en annexe 10 du dossier de DUP. Cette augmentation se justifie pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none">- La ligne Mettis C est allongée par rapport à la ligne Liane 2 (desserte de la place Mazelle, de l'arrêt Saint-Nicolas, de la gare),- Le passage en BHNS permet d'étendre la zone de chalandise de chaque arrêt de 300m à 500m ainsi que sa visibilité pour les voyageurs,- Le temps de parcours sera amélioré par rapport à la Liane 2. <p>Ainsi, nous obtenons une fréquentation de 9200 voyages / jour (scénario haut) sur le Mettis C. Le parc de matériel roulant nécessaire pour l'exploitation de la ligne sera donc choisi pour permettre d'absorber la demande et la fréquentation, et de tenir la fréquence de 10 minutes.</p> <ul style="list-style-type: none">• <input type="checkbox"/> En affirmant une véritable qualité de service, fiable à toute heure : <p>La fiabilité des temps de transport avec la ligne C du METTIS s'appuie en premier lieu sur la priorisation du METTIS C au niveau de nombreux carrefours. Par ailleurs, la création d'un axe de circulation dédié à la ligne C du METTIS sur 2 300 m dans le sens de circulation allant de Metz vers Marly, et sur 420 m dans l'autre sens, permettra aux bus de la ligne C du METTIS de circuler sans être contraints par la circulation.</p>	
----	---	--

33	<p>☑ Mettre en place un transport en commun alimenté en énergie propre : l'hydrogène</p> <p>Dans la continuité de ses actions en faveur de la lutte contre le dérèglement climatique et de l'amélioration de la qualité de l'air, Metz Métropole s'est lancée dans le développement d'une filière d'hydrogène renouvelable sur son territoire. Le déploiement de bus à motorisation hydrogène est projeté sur cette ligne, afin d'utiliser une énergie locale, renouvelable et maîtrisée.</p> <p>Les bus à motorisation électrique à hydrogène émettent peu de gaz à effet de serre. Leurs émissions sont en effet de l'ordre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 21 kgCO₂ / 100 km pour les bus électriques à hydrogène. - Contre 192 kgCO₂ / 100 km pour les bus diesel. <p>De plus, la pollution atmosphérique émise localement est très faible avec ce type de véhicule. Seules les particules fines, issues des pièces d'usure (pneus, freins), sont émises.</p> <p>Les moteurs de ces véhicules étant électriques, leur emploi permet également de réduire les nuisances sonores.</p> <p>L'hydrogène est un vecteur incontournable de la décarbonation des secteurs du transport. Utilisé en volumes importants dans la métallurgie ou la sidérurgie, en remplacement de l'hydrogène carboné, l'hydrogène renouvelable permet d'éviter le rejet de grandes quantités de gaz à effet de serre, pour des coûts supplémentaires raisonnables.</p> <p>Dans le secteur du transport, l'utilisation d'hydrogène renouvelable est pertinente pour des usages intensifs de mobilité lourde, telle que le transport public de voyageurs ou le transport de marchandises.</p> <p>En effet, un véhicule à hydrogène présente les avantages de la motorisation thermique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autonomie importante allant jusqu' à 450 km, - Temps de recharge court de 10-15 minutes, - Confort de conduite pour les conducteurs, <p>Et les avantages de la motorisation électrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances sonores, - Pollution locale faible, <p>Sans avoir les inconvénients de la motorisation électrique à batterie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autonomie moins importante sur un véhicule de ce gabarit, - Temps de recharge long, - Poids important des batteries, - Le nombre de passagers d'un bus à hydrogène n'est pas limité par le poids de ses équipements, ce qui n'est pas forcément le cas pour un véhicule à batterie (poids des batteries très importants pouvant limiter la capacité maximale de voyageurs). 	<p>Ode en faveur de l'hydrogène alors que des voyants d'alarme s'allument depuis longtemps sur les surcoûts importants par rapport à d'autres solutions, et depuis peu sur la pertinence d'utiliser l'hydrogène pour les transports, en concurrence avec une utilisation industrielle.</p> <p>On notera la comparaison biaisée avec les bus électriques à batteries qui s'est limitée à une comparaison avec les bus charge de nuit mais a (volontairement ?) omis de comparer avec les autres solutions de bus électrique (biberonnage, charge Flash, trolleybus IMC)</p>
----	---	--

Page PDF	Texte initial DUP_METTIS_C_Piece_4_Plan_de_situation	Observations P Debano
3		

7



Page PDF	Texte initial DUP_METTIS_C_Piece_5_Plan_general_des_travaux	Observations P Debano
7	<p>Revêtements</p> <ul style="list-style-type: none">  trottoir  piste cyclable  voie verte  site propre bus renforcé  site propre bus  voirie renforcée  voirie 	

8		<p>Place Mazelle</p> <p>Le Terminus</p> <p>Il ne semble pas y avoir</p> <ul style="list-style-type: none"> -de place de stationnement prévue pour un bus en attente (réserve par exemple) pouvant être dépassé par un autre bus -de local pour les agents (WC, salle de repos, salle technique)
9		<p>Avenue Jean XXIII</p> <ul style="list-style-type: none"> -Aucun site propre ne semble prévu -Pas de couloir bus d'approche du carrefour Plantières vers place Mazelle

10



Avenue Jean XXIII
Aucun site propre ne semble prévu

21



Leclerc de Hauteclouque

23		<p>Rue de Verdun</p> <p>Surprenant qu'on n'ait pas implanté un site propre bus central, voire à la façon avenue Chavchavadze de Tbilisi (circulation des bus à contresens), dans une rue dont l'emprise utilisable semble faire 25 mètres</p>
24		<p>Rue de Verdun</p>

25		Rue du XX Corps américain
26		<p>Rue du XX Corps américain</p> <p>Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.</p>

27		<p>Rue du XX Corps américain</p> <p>Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.</p>
28		<p>Rue du XX Corps américain</p> <p>Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.</p>

29

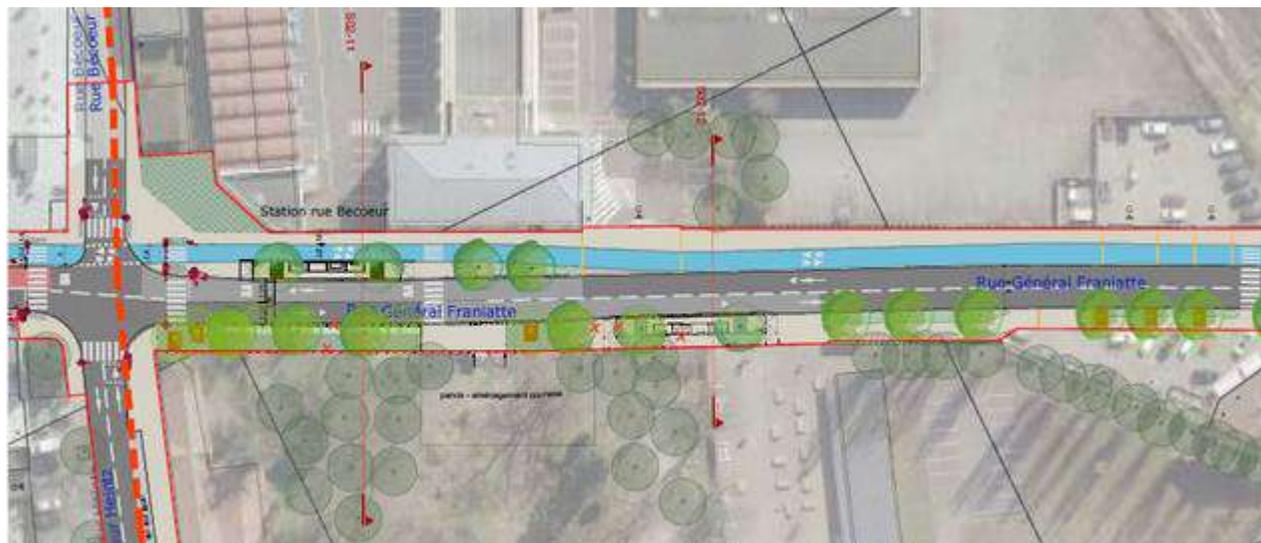


Rue du XX Corps américain

Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.

Rue Général FRANIATTE

30



Rue Général FRANIATTE

31



Rue Général FRANIATTE

32



Rue Général FRANIATTE

Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.

33



Rue Général FRANIATTE

Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.

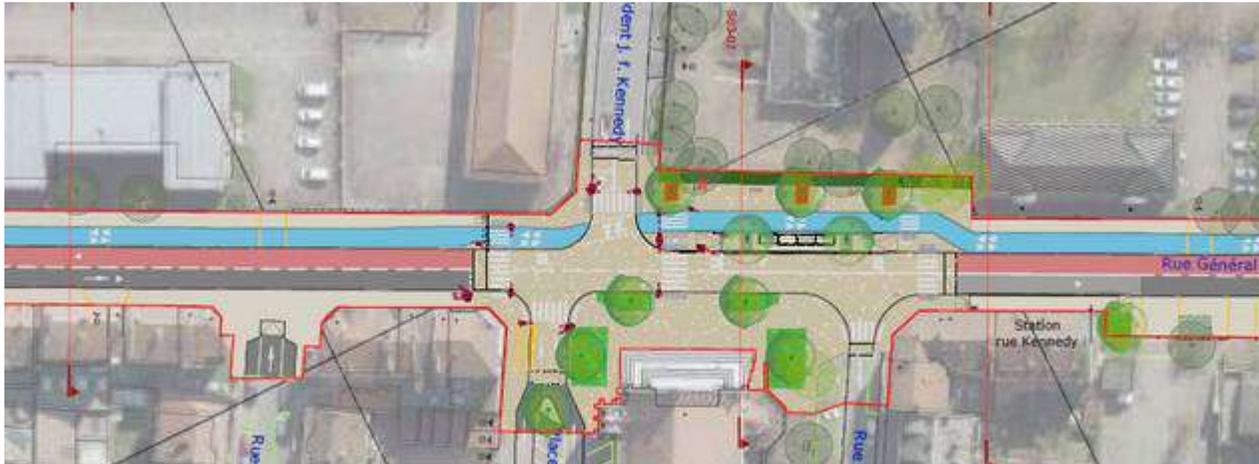
34



Rue Général FRANIATTE

Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.

35



Rue Général FRANIATTE

Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.

36



Rue Général FRANIATTE

Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.

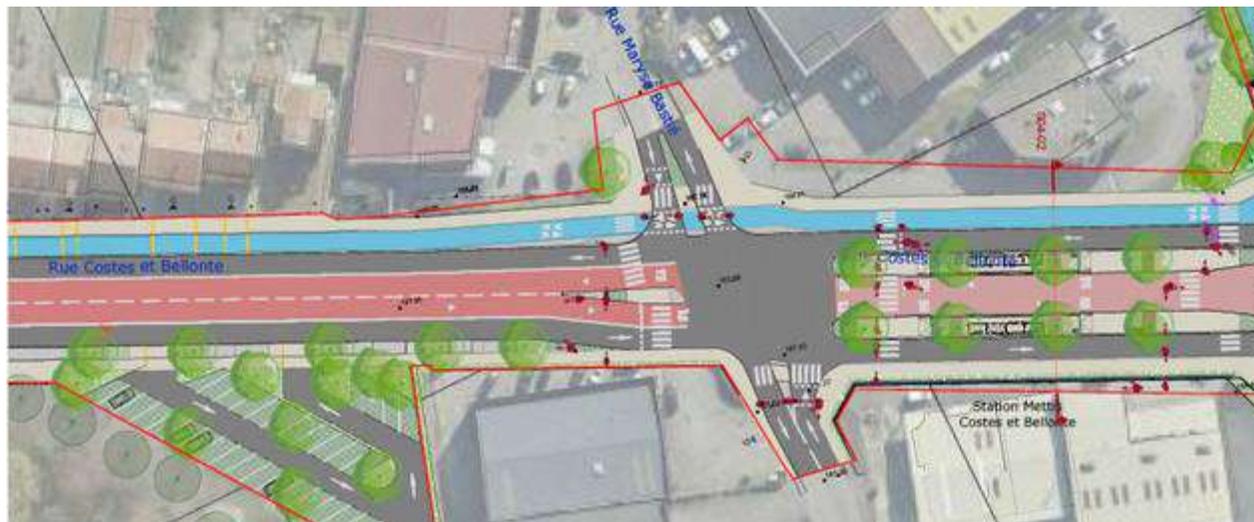
37		<p>Rue Général FRANIATTE</p> <p>Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.</p>
38		<p>Rue Général FRANIATTE</p> <p>Voir si une solution du type de celle appliquée dans la Langstrasse de Zurich (le couloir bus à contresens pouvant être utilisé également dans l'autre sens par les bus avec feux pour permettre le retour du bus dans la voie de circulation) ne serait pas intéressante pour les bus.</p> <p>Rue Costes et Bellonte</p>

39



Rue Costes et Bellonte
A-t-on étudié une solution de site propre central type av Chavchavadze à Tbilisi qui présente de nombreux avantages notamment sur l'occupation en largeur au droit des stations, et sur les cas de blocage intempestif localisé des voies VP ?

40



Rue Costes et Bellonte
A-t-on étudié une solution de site propre central type av Chavchavadze à Tbilisi qui présente de nombreux avantages notamment sur l'occupation en largeur au droit des stations, et sur les cas de blocage intempestif localisé des voies VP ?

41		Rue Costes et Bellonte. Giratoire
42		Rue Costes et Bellonte

43		<p>Rue Costes et Bellonte Attention ? au carrefour on tourne à gauche</p>
44		<p>Rue de Metz</p>

45



46



Rue de Metz

Compte tenu de la largeur disponible il semble possible de créer un couloir bus d'approche du carrefour Garennes dans le sens Sud-Nord

47		<p>Rue de Metz Carrefour St Privat</p> <p>Compte tenu de la largeur disponible il semble possible de créer un couloir bus d'approche du carrefour St Privat dans le sens Nord-Sud et dans le sens Sud-Nord.</p>
48 49	Circulation en site banal	Rue de Metz
50		<p>Rue de Metz Carrefour Sorbiers</p> <p>Compte tenu de la largeur disponible il semble possible de créer un couloir bus d'approche du carrefour Clos des Sorbiers dans le sens Nord-Sud et dans le sens Sud-Nord. avec mise en place de feux bloquant l'entrée sur le giratoire à l'approche d'un bus</p> <p>Compte tenu de la proximité du centre Leclerc, il pourrait être judicieux de prévoir un cheminement caddies jusqu'aux arrêts de bus avec espace pour prise et dépose des caddies, comme cela se fait à Neuchâtel en Suisse</p> <p>La création d'un cheminement piétonnier de l'arrêt de bus vers le quartier Est (prise d'une bande sur un terrain privé) renforcerait l'attractivité du bus pour le quartier</p>

51



Rue de Metz

Couloir d'approche à créer



Rue de Metz Giratoire D113A

La réalisation d'une portion de site propre bus shuntant totalement le giratoire côté Ouest (bas de l'image) devrait être intéressante

53		Rue de Metz
54 à 60	En site banal	
61		

62		D 113A
63		<p>Terminus Marly</p> <p>Peut-être qu'il serait judicieux d'aménager autour du giratoire une zone de stationnement pour un ou deux bus en attente, avec WC pour les conducteurs (suppression de la piste cyclable et du cheminement piétons)</p>



Page PDF	Texte initial DUP_METTIS_C_Piece_7_Estimation_sommaire_des_depenses	Observations P Debano
4	<p>2. Montant des travaux à réaliser</p> <p>Le coût des travaux nécessaire à la réalisation du projet de METTIS ligne C est estimé à environ 79 576 000 € HT (conditions économiques de mai 2023), hors acquisition foncière et hors PAI.</p> <p>Le tableau présent dans la partie 3 présente le détail de cette estimation.</p> <p>Ce montant ne comprend pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les travaux de déviation des réseaux, qui sont réalisés en amont du chantier (à la charge des concessionnaires) ; • Les coûts de fourniture et d'installation du mobilier des stations Mettis C (abri, banc, corbeille, mâât support, habillage du distributeur et de l'armoire) ; • Les coûts de fourniture et d'installation des Distributeurs Automatiques de Titres (DAT) des Bornes d'Information Voyageur (BIV), des dispositifs de sonorisation en station ; • Les coûts de travaux d'entretien ou de maintenance sur les ouvrages d'arts ; • Les coûts liés aux acquisitions foncières (voir partie 1 et 3). Sont toutefois provisionnés les travaux d'aménagements nécessaires à la restitutions des parcelles. <p>Des Provisions pour Aléas et Incertitudes (PAI) sont prévues et ne figurent pas dans le tableau récapitulatif ci-dessous. Les phases d'études ultérieures permettront de confirmer ou non la nécessité d'intégrer ces montants dans le chiffrage global. Les PAI prévues à ce stade sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • PAI pour incertitude géotechnique : 720 000 € HT ; • PAI pour reprise des chaussées sur la commune de Marly : 600 000 € HT ; • <input type="checkbox"/> PAI pour travaux sur ouvrage d'art : 250 000 € HT ; • PAI pour travaux de reconstitutions riveraines : 215 000 € HT. <p>Le montant des travaux inclut notamment les mesures environnementales et paysagères, décrites en pièce 8 du dossier DUP.</p>	

4	<p>Parmi les mesures retenues visant à améliorer la situation actuelle, éviter ou réduire ou compenser les impacts nous pouvons citer les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• • La mise en place de dispositifs alternatifs de récupération des eaux pluviales subventionnables par l'Agence de l'Eau et favorisant l'infiltration des eaux, pour un montant total estimé à environ 2 000 000 € HT.• • Des aménagements paysagers (plantation d'arbres, aménagement des espaces verts), pour un montant total estimé à environ 1 450 000 € HT sur l'ensemble du projet.• • La création de la piste cyclable sur l'axe XXème Corps Américain / Général Franiatte / Costes et Bellonte, favorable au climat ainsi qu'à la qualité de l'air.• • L'achat de matériel roulant fonctionnant à l'hydrogène, en faveur du climat et la qualité de l'air• • La restitution des places de stationnement, pour les riverains et commerçants.	
---	---	--

4 3. Estimation du coût total de l'opération
 Le tableau récapitulatif ci-dessous est une synthèse des coûts présentés dans les parties 1 et 2.
 Le montant relatif aux acquisitions foncières est intégré dans le poste n° 4 « Foncier et libérations d'emprise », qui est découpé de la manière suivante :

- 1 420 000 € HT pour les travaux d'aménagements aux abords des parcelles impactées ;
- 5 184 000 € HT pour l'acquisition foncière.

Conformément au périmètre présenté dans la partie 2, le montant total des coûts pour la réalisation de la ligne Mettis C est ainsi estimé à 84 760 000 € HT hors PAI.

n°	Intitulé du poste	Coût € HT (CE mai 2023)
1	Etudes AVP/PRO	1 039 000,00
2	Maîtrise d'ouvrage	350 000,00
3	Maîtrise d'œuvre	1 190 000,00
4	Foncier et libérations d'emprise	6 604 000,00
5	Réseaux	275 000,00
6	Travaux préparatoires en ligne	5 045 000,00
7	Ouvrages d'art	-
8	Plate-forme	2 775 000,00
9	Voie Ferrée et appareils de voie	-
10	Revêtement du site propre	2 410 000,00
11	Voirie (hors site propre) et espaces publics	18 330 000,00
12	Équipements urbains	4 265 000,00
	Signalisation routière	
13	Infrastructure	3 470 000,00
	Programmation GERTRUDE	500 000,00
14	Stations	1 470 000,00
15	Alimentation en énergie de traction	-
16	Locaux techniques, CFA et PCC	620 000,00
17	Dépôt du BHNS	10 000 000,00
18	Matériel Roulant	
	15 BHNS Hydrogène	22 090 000,00
19	Opérations induites	
	Parking Xxème Corps Américain	2 032 000,00
	3ème P+R	1 000 000,00
	Indemnisation des commerçants*	1 295 000,00
	Total	84 760 000,00

Figure 1 - Tableau récapitulatif des coûts des travaux pour la réalisation de la ligne Mettis C (y compris acquisitions foncières).

*Estimation basée sur les ratios des projets de ligne Mettis A et B.

Page Texte initial
 PDF DUP_METTIS_C_Piece_10_Annexe_9_Notice_estimation_frequetation

Observations P Debano

Pas de serpent de charge à l'heure de pointe

FIN