

Dossier n°: E18000123/67

Département de la Moselle

Projet Citézen relatif à la mise à la mise en place de deux lignes
de Bus à Haut Niveau de Service sur le territoire de sept
communes de l'agglomération Thionvilloise

Enquête publique

du 27 août 2018 au 28 septembre 2018 inclus

Rapport du Commissaire Enquêteur

SOMMAIRE

1 Présentation de l'enquête publique unique	p .6
<u>1.1 Identification du pétitionnaire</u>	p .6
<u>1.2 Objet de l'enquête</u>	p .6
<u>1.3 Procédures antérieures</u>	p .6
1.3.1 Etudes préalables	
1.3.2 Concertation préalable	
1.3.3 Information durant la période de concertation	
1.3.4 Résultats de la concertation	
<u>1.4 Cadre juridique</u>	p .8
1.4.1 Le projet nécessite d'obtenir une autorisation environnementale	
1.4.2 Le projet nécessite également d'obtenir une déclaration d'Utilité Publique	
1.4.3 Une enquête publique unique	
1.4.4 La procédure applicable à l'enquête publique unique	
<u>1.5 Présentation du projet</u>	p .10
1.5.1 La problématique	
1.5.2 Le projet	
<u>1.6 Contenu et organisation des dossiers d'enquête</u>	p .14
1.6.1 Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique	
1.6.2 Dossier de demande d'autorisation environnementale	
1.6.3 Etude d'impact	
1.6.3.1 Résumé non technique de l'étude d'impact	
1.6.3.2 Etude d'impact (dont l'étude d'incidence Natura 2000)	
1.6.3.3 Complément à l'étude d'impact	
1.6.3.4 Annexes à l'étude d'impact	
1.6.4 Avis des services sur la demande d'autorisation environnementale	
1.6.5 Avis de l'Autorité environnementale	

1.6.6 Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale

1.6.7 Insertion dans la procédure administrative relative au projet

2 Organisation et déroulement de l'enquête p .21

2.1 Organisation de l'enquête p .21

2.1.1 Demandes présentées par le SMITU

2.1.2 Désignation du commissaire enquêteur

2.1.3 Entretien et concertation avec l'autorité organisatrice et le maître d'ouvrage

2.1.4 Ouverture de l'enquête publique

2.2 Déroulement de l'enquête p .22

2.2.1 Publicité de l'enquête publique

2.2.1.1 Publication de l'avis d'enquête publique dans la presse

2.2.1.2 Affichages de l'avis d'enquête publique

2.2.1.3 Site Internet

2.2.1.4 Autres moyens d'information

2.2.2 Visite des lieux et vérification des affichages

2.2.3 Mise à disposition du dossier d'enquête auprès du public à compter du 27 août 2018

2.2.3.1 Sous forme papier

2.2.3.2 Sous forme numérique

2.2.4 Registres d'enquête

2.2.4.1 Registres papier

2.2.4.2 Registre électronique

2.2.4.3 Adresse de messagerie

2.2.4.4 Courrier postal

2.2.4.5 Communication des observations, propositions, contre-propositions

2.2.5 Déroulement des permanences et climat de l'enquête

2.2.5.1 Cas particulier de la permanence du 27 août 2018

2.2.5.2 Registre dématérialisé

2.2.6 Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres d'enquête papier

2.2.7 Demande de mémoire en réponse

3 Analyse des observations recueillies, procès-verbal de synthèse et réponse du pétitionnaire p .27

3.1 Relation des observations (forme, origine...) p .27

3.1.1 Rencontres avec le pétitionnaire et les élus

3.1.2 Rencontres avec les associations

3.1.3 Rencontre au cours des permanences

3.1.4 Participation du public

3.1.4.1 Tableau récapitulatif des observations recueillies sur les registres mis en place dans les sept mairies

3.1.4.2 Tableau récapitulatif des observations recueillies par courrier

3.1.4.3 Tableau récapitulatif des observations recueillies par voie électronique (registre et courriels)

3.2 Analyse des observations p .29

3.2.1 Elaboration des thèmes

3.2.2 Tableau récapitulatif des occurrences par thème de l'ensemble des observations

3.3 Examen détaillé des observations classées par thème p .30

3.3.1 Avis et publicité de l'enquête publique, accessibilité et lisibilité des documents

3.3.2 Opportunité du projet Citézen

3.3.3 Tracé et fonctionnement de Citézen

3.3.4 Organisation des réseaux Citézen / Citéline

3.3.5 Coût et financement

3.3.6 Tarification

3.3.7 Qualité de service, temps de parcours

3.3.8 Impact sur la circulation et le stationnement des véhicules particuliers

3.3.9 Environnement, faune, flore, paysages, architecture, qualité de vie

3.3.10 Nuisances liées à la réalisation des travaux

3.3.11 Sécurité

3.3.12 Choix du matériel roulant

3.3.13 Pistes cyclables et cheminements piétonniers

3.4 Procès-verbal de synthèse p .40

3.5 Mémoire en réponse du pétitionnaire p .41

4 Annexes et pièces jointes p .42

- **Annexe n°1** : Décision n° E18000123/67 du Tribunal Administratif de Strasbourg en date du 24 juillet 2018 désignant le commissaire enquêteur
- **Annexe n°2** : Arrêté 2018-DCAT-BEPE-173 du 31 juillet 2018 pris par le Préfet de la Moselle et portant ouverture d'une enquête publique dans le cadre du projet CITEZEN relative à :
 - l'autorisation environnementale pour des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre du code de l'environnement
 - la déclaration d'utilité publique
- **Annexe n°3** : Avis faisant connaître l'ouverture de l'enquête publié par les soins du Préfet quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux : le Républicain Lorrain des 6 et 28 août 2018 et les Affiches d'Alsace et de Lorraine des 7 et 10 août 2018 ainsi que des 28 et 31 août 2018.
- **Annexe n°4** : Photographies de l'affiche de l'avis d'enquête répondant aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du 24 avril 2012 pris par le Ministre chargé de l'Environnement (Exemples d'affichages réalisés dans les abris-bus, les commerces et divers bâtiments publics)
- **Annexe n°5** : Dépliant du SMITU : Citézen les lignes qui nous rapprochent
- **Annexes n°6** : Article publié dans le Républicain Lorrain 13 août 2018
- **Annexe n°7** : Certificats de réception des registres d'enquête par les maires
- **Annexe n°8** : Lettre au SMITU et procès verbal de synthèse
- **Annexe n°9** : Mémoire établi par le pétitionnaire en réponse aux questions, propositions, contre-propositions du public

1 Présentation de l'enquête publique unique

1.1 Identification du pétitionnaire

Le maître d'ouvrage du projet Citézen est le Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville-Fensch (SMITU) - 1A avenue Gabriel Lippmann 57970 Yutz.

Le SMITU, représenté par son Président, a pour objet l'organisation, la gestion et l'amélioration des transports de personnes sur son périmètre avec la mise en place et le suivi du service public. Il concerne 35 communes pour près de 186 000 habitants.

Le SMITU élabore et applique le plan de déplacements urbains (PDU) en veillant à sa compatibilité avec les autres documents d'urbanisme existants (SCOT, SDAGE, DTA, PIG, OIN...) dans lesquels il s'inscrit.

Le SMITU a délégué la gestion des services de transports urbains à la Société Publique Locale Trans Fensch qui exploite le réseau de transports appelé Citéline.

1.2 Objet de l'enquête

Le dossier présenté par le SMITU a pour objet le projet Citézen. Il s'agit de mettre en place deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service sur le territoire de sept communes de l'agglomération thionvilloise : Basse-Ham, Florange, Hayange, Sérémange-Erzange, Terville, Thionville et Yutz. Ce projet concerne deux communautés d'agglomérations « Portes de France-Thionville » et « Val de Fensch ».

Le projet Citézen comprend 3 opérations :

- Opération 1 : « infrastructures lignes et ouvrages d'art »

Deux lignes représentant au total 32 km avec franchissement de la Moselle, des voies ferrées et du canal des écluses, ce qui implique la construction de deux nouveaux ouvrages d'art et de l'ensemble des stations voyageurs.

- Opération 2 : « parking-relais »
- Opération 3 : « nouveau centre de remisage et de maintenance »

1.3 Procédures antérieures

1.3.1 Etudes préalables

Le SMITU s'est engagé dans un projet de création de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

dénommé Citézen.

Un mandat de maîtrise d'ouvrage a été confié au groupement SODEVAM / TRANSAMO, 14 bis Bd Paixhans 57011 Metz par marché en date du 10 juillet 2015.

Le tracé des lignes Citézen avait été recommandé sur la base d'une première étude d'opportunité en 2010, puis d'une étude de faisabilité en 2013.

Le groupement de maîtrise d'œuvre MOSTRA a réalisé de janvier à mars 2016, une évaluation complémentaire des variantes de tracé sur la base de laquelle a été retenue la proposition de création de deux lignes de bus, d'un nouveau franchissement de la Moselle, des voies ferrées et du canal des Ecluses, la définition d'un tronç commun aux deux lignes et le positionnement des terminus des deux lignes.

Le tracé des lignes a été validé lors du conseil syndical du SMITU le 14 décembre 2016.

C'est sur la base de ce projet de 2016 que sont établis la demande de DUP, la demande d'autorisation environnementale et l'étude d'impact.

1.3.2 Concertation préalable

En application du code de l'urbanisme (L300-2 et R300-1) le projet Citézen a fait l'objet d'une concertation préalable à l'enquête publique. A cette fin, le SMITU a organisé durant la période du 28 août 2017 au 27 septembre 2017 deux réunions publiques, trois réunions de commerçants (sur invitation) et cinq rencontres de proximité.

Cette concertation préalable a été annoncée par conférence de presse le 29 juin 2017 et par communiqué de presse diffusé le 25 août 2017.

La réunion de clôture de la concertation a été annoncée par communiqué de presse le 21 septembre 2017.

1.3.3 Information durant la période de concertation :

3000 dépliant d'information comportant un coupon T permettant de recueillir l'avis du public, diffusés dans les 35 mairies comprises dans le périmètre du SMITU, au siège des communautés d'agglomération « Portes de France-Thionville » et « Val de Fensch », au SMITU, dans les points de vente de Trans Fensch ainsi que dans les lieux où se sont tenues les concertations.

150 affiches diffusées dans le réseau de bus Trans Fensch et auprès des sept communes traversées par le projet Citézen.

2000 exemplaires du dossier de concertation mis à disposition du public dans les 35 mairies comprises dans le périmètre du SMITU, au siège des communautés d'agglomération « Portes de France-Thionville » et « Val de Fensch »

Dossier de concertation téléchargeable sur le site Internet du SMITU.

Actualités sur les sites Internet des communes et des communautés d'agglomération du périmètre du SMITU.

Page Internet dédiée au projet comportant, à partir du 28 août 2017, un formulaire permettant aux internautes de donner un avis sur le projet et de poser des questions.

Panneaux lumineux à messages variables dans la commune de Thionville.

Exposition installée du 28 août au 27 septembre 2017 dans chacune des sept communes traversées par le projet, au siège des communautés d'agglomération, dans les points de vente de Trans Fensch, au SMITU, ainsi que dans les lieux où se sont tenues les concertations. L'exposition a été accompagnée d'une urne, de fiches de dépôt d'avis et de l'ensemble des documents d'information.

1.3.4 Résultats de la concertation

Le SMITU par sa délibération n° 2017/56 du 20 octobre 2017 a tiré le bilan de la concertation pour nourrir la poursuite du projet.

Les éléments suivants ont été retenus :

- « - *L'opportunité du projet Citézen est confirmée, reconnue et partagée par les participants.*
- *Afin d'assurer la bonne réalisation du projet Citézen, le financement et le planning de réalisation associé devront être sécurisés.*
 - *Les caractéristiques techniques et de service du projet Citézen ont également fait l'objet d'un consensus. Il est attendu que le projet Citézen garantisse la qualité de service et la fiabilité du temps de parcours et qu'il participe à l'amélioration de l'ensemble du réseau.*
 - *Les participants souhaitent une amélioration du réseau actuel Citéline. Le SMITU, en sa qualité d'Autorité organisatrice de la mobilité durable, devra travailler en étroite collaboration avec Trans Fensch afin d'apporter prochainement des réponses.*
 - *Lors des étapes à venir, le SMITU poursuivra le dialogue avec les acteurs du territoire, notamment par une démarche volontariste en matière d'accompagnement durant la phase travaux. »*

1.4 Cadre juridique de l'enquête publique

La présente enquête publique vise à recueillir l'avis et les propositions de toutes les personnes intéressées par le projet.

1.4.1 Le projet nécessite d'obtenir une autorisation environnementale.

Les articles L122-1 à 11 du code de l'environnement, ainsi que les articles R122-1 à 3 de ce code définissent les types de projets qui nécessitent la réalisation d'une évaluation environnementale et en décrivent la procédure qui s'y rattache. A ce titre, et en application de l'annexe à l'article R122-2, le projet Citézen dans son ensemble relève de l'examen au cas par cas et fait l'objet d'une évaluation environnementale suite à la décision de l'Autorité environnementale : « *...le projet de transport en commun en site propre Citézen, sur les territoires des communes de Hayange, Sérémange-Erzange, Florange, Terville, Thionville, Yutz et Basse-Ham, est soumis à évaluation environnementale.* » (Décision du Préfet de la Région Grand Est en date du 26 septembre 2017 - cf. annexe 1 de l'étude d'impact).

L'évaluation environnementale du projet doit comprendre l'étude d'impact, l'examen du projet par l'autorité administrative compétente, la consultation du public et une ou plusieurs décisions d'autorisation.

L'aménagement d'un ouvrage d'art de franchissement de la Moselle avec la présence de piles de pont dans le lit mineur, comme la gestion de eaux de ruissellement au droit des ouvrages et des portions de voies réaménagées de la première opération, relèvent de la nomenclature IOTA (Installations Ouvrages, Travaux, Aménagements) et nécessitent le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre du I de l'article L181-1 du code de l'environnement.

1.4.2 Le projet nécessite également d'obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP)

Il est rappelé que lorsque qu'il est demandé une déclaration d'utilité publique pour un projet susceptible d'affecter l'environnement, comme c'est le cas en l'espèce, l'enquête publique est alors régie, conformément aux dispositions de l'article L110-1 2^{ème} alinéa du code de l'expropriation pour cause de l'utilité publique, par les dispositions du code de l'environnement (articles R123-1 à 27).

1.4.3 Une enquête publique unique

Par demande du 20 mars 2018 le Président du SMITU a sollicité l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la demande d'autorisation environnementale et à l'obtention de la DUP.

Par arrêté du 31 juillet 2018 portant ouverture de l'enquête publique le Préfet de la Moselle a décidé d'ouvrir une enquête publique unique pour l'ensemble des dossiers présentés.

En conséquence, en application des articles L123-6 et R123-7 du code de l'environnement, la présente enquête publique unique porte à la fois sur :

- le dossier de demande d'autorisation environnementale pour l'opération 1 :
 - « infrastructures lignes » (En effet, au stade actuel d'avancement du projet, seules les études de cette première opération sont suffisamment avancées pour apporter les éléments techniques nécessaires à son instruction par les pouvoirs publics)
- le dossier de déclaration d'utilité publique du projet pour les opérations 1, 2, 3 :
 - « infrastructures lignes »,
 - « parking-relais » (P+R)
 - « nouveau centre de remisage et de maintenance »

L'enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, du présent rapport unique du commissaire enquêteur. En revanche, elle fait l'objet de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises (article L123-6 du code de l'environnement).

1.4.4 La procédure applicable à l'enquête publique unique

L'article L123-6 du code de l'environnement précise notamment que dans le cas d'une enquête publique unique :

....« La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à la durée minimale de la plus longue prévue par l'une des législations concernées.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du ou des projets, plans ou programmes.

Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises. »...

De ce fait le contenu du dossier d'enquête publique est régi par :

- le code de l'environnement, article R123-8
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, articles R112-4 à R112-7.
- Le code des transports articles L1511-1 à 5 dans le cadre de l'évaluation socio économique du projet
- le code de l'environnement, article L414-1 à L414-7 dans le cadre des études d'incidences Natura 2000
- le code de l'urbanisme, article R441-1 à R441-8-3
- Par ailleurs, en application de l'article L122-1 du code de l'environnement, la déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement est soumise à l'obligation d'une déclaration de projet prévue dans l'article L126-1.

La procédure et le déroulement de l'enquête publique unique sont définis par le code de l'environnement, L123-3 à L123-18; R123-1 à R123-27

1.5 Présentation du projet

1.5.1 La problématique

Thionville et son agglomération constituent l'un des centres d'activité principaux du sillon mosellan à mi-chemin entre Metz et Luxembourg.

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMITU) de cette agglomération concerne 35 communes soit un territoire de près de 186 000 habitants. Rappelons qu'il a pour objet l'organisation, la gestion et l'amélioration des transports de personnes avec la mise en place et le suivi du service public. Il élabore et applique le plan de déplacement urbain (PDU) en veillant à sa compatibilité avec les autres documents d'urbanisme existants. (SCOT, SDAGE, DTA, PIG, OIN...)

Le territoire de l'agglomération thionvilloise présente des qualités paysagères et patrimoniales ainsi qu'un foncier disponible de qualité. Au bassin d'emploi local s'ajoute celui offert par le Grand-Duché du Luxembourg.

Pour ces raisons, cette agglomération présente une forte attractivité et un fort potentiel de développement qui doit conduire à une augmentation régulière de la population et des besoins de

déplacement.

A l'importance de la circulation interne s'ajoutent les mouvements pendulaires quotidiens des travailleurs frontaliers. A ce propos, le PDU avait identifié la nécessité de maîtriser le trafic automobile et de favoriser le développement d'un service de transport en commun de qualité.

Le projet dénommé Citézen, présenté par le SMITU a pour objet de répondre à cette problématique de déplacement en développant deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service, permettant d'offrir une alternative crédible à l'automobile :

- pour les déplacements internes au périmètre de l'agglomération
- pour faciliter l'accès aux transports routiers et ferroviaires vers le Luxembourg

1.5.2 Le projet

L'opération n°1 consiste à créer les ouvrages d'art de franchissement de la Moselle et du faisceau de voies ferrées de la gare de Thionville, puis du canal des écluses et à effectuer les aménagements nécessaires à la bonne circulation du Citézen (carrefours, site propre, voies d'approche, stations-voyageurs). Cette première phase débiterait en 2019 et se poursuivrait jusqu'à la mise en service complète des deux lignes Citézen : 32 km de lignes de bus répartis en une ligne verte et une ligne rouge :

- une ligne (verte) tournée vers les enjeux récents et l'ouverture du territoire au Luxembourg. Elle dessert les pôles d'échanges commerciaux, le centre-ville de Thionville et les quartiers résidentiels de Yutz en passant du quartier Metzange à Thionville jusqu'au quartier de l'Aéroparc à Yutz. Sa longueur se situerait entre 10,5 km et 12 km.
- une ligne (rouge) qui suit le patrimoine sidérurgique installé le long du parcours de l'eau en passant par Hayange, Sérémange-Erzange, Florange, Terville, Thionville et Yutz ou Basse-Ham, d'une longueur se situant entre 17,8 et 20 km

Le document intitulé « Etude d'impact » décrit précisément pages 137 et 138 le tracé des deux lignes :

Le tracé de la ligne verte doit relier Metzange (Thionville) à Yutz en circulant par :

- La route d'Arlon
- La Chaussée d'Afrique
- L'allée de la Libération
- Le boulevard Foch
- L'avenue Clémenceau
- Un nouveau franchissement de la Moselle
- La desserte de la presqu'île de la gare (rue des Abattoirs et chemin des Bains)
- Le franchissement du canal des Ecluses
- L'impasse Louis Broglie
- L'avenue Gabriel Lippmann
- Le Boulevard Henri Becquerel
- Le giratoire « Cormontaigne »
- La route de Thionville à Yutz
- La rue du Vieux Bourg
- La rue de la Pépinière
- L'avenue de la Fusion jusqu'à la place de l'Arc-en-Ciel

Le tracé de la ligne rouge doit relier Hayange à Basse-Ham en circulant par :

- L'esplanade de la Liberté
- La rue de Wendel
- La rue Charles de Gaulle
- Le giratoire Germain Kleinberg
- La rue de Longwy
- La rue de la Centrale
- L'avenue de Lorraine
- La rue des Romains
- La route de Verdun
- Le giratoire Merlin
- La rue du Maréchal Joffre
- La place Notre-Dame

Ou en variante :

- *La rue du Général Castelnau*
- *La Place de la République*
- *L'allée Raymond Poincaré*

- Le boulevard Foch
- L'avenue Clémenceau
- Un nouveau franchissement de la Moselle
- La desserte de la presqu'île de la gare (rue des Abattoirs et chemin des Bains)
- Le franchissement du canal des Ecluses
- L'impasse Louis Broglie
- L'avenue Gabriel Lippmann
- La rue des Artisans
- Le rond-point Schuman
- L'avenue des Nations
- Basse-Ham : *pôle d'échange multimodal du Kickelsberg (variante P+R – LR 32)*

Le document C de l'enquête préalable à la DUP présente le contexte et les caractéristiques principales du projet :

L'insertion des bus Citezen dans les voies de circulation : Le projet Citézen s'insère dans le réseau routier existant soit par des voies dédiées (secteur en site propre), soit par des voies d'approche, soit au sein des voies de circulation existantes.

Le secteur en site propre : la ligne verte et la ligne rouge emprunteront des secteurs en site propre. Cela consiste à réaliser des voies dédiées sur lesquelles circuleront les bus. Ces voies seront distinctes des autres voies de circulation. Dans les secteurs à forte circulation automobile, l'aménagement d'un site propre permettra de garantir des temps de transport courts et efficaces. Ce type d'insertion nécessitera des travaux de réaménagement de l'espace public et des voiries existantes. Les deux lignes bénéficieront d'un site propre presque continu qui leur sera commun depuis l'espace Cormontaine jusqu'à la place de la Liberté. Le site propre de la ligne verte continuera jusqu'au début de la route D'Arlon.

Les ouvrages d'art de franchissement de la Moselle, des voies ferrées et du Canal des Ecluses seront

dédiés aux transports en commun et seront utilisables par Citézen ainsi que par les autres transports collectifs. Ils seront également utilisables par les services d'urgence et les modes doux de déplacement (vélos et piétons).

Les voies d'approche : ce sont des couloirs de voies en sens unique situés en parallèle des voies de circulation. Réalisées sur des secteurs spécifiques, elles permettront aux bus de ne pas perdre de temps à l'approche des carrefours et de garantir ainsi à l'utilisateur une régularité dans les temps de parcours. La longueur de ces couloirs est fixée en fonction du niveau de saturation des réseaux routiers. Ces aménagements ne nécessitent pas de réaménagement complet de l'espace public.

Les réaménagements des carrefours : pour faciliter l'insertion des bus dans le réseau existant et garantir vitesse et régularité aux usagers, les bus disposeront de la priorité aux carrefours. Le bus sera détecté en amont et les circulations à proximité seront arrêtées à son arrivée au carrefour.

Les stations-voyageurs : la majorité des stations sera équipée d'un abri, d'une borne d'information, d'un distributeur automatique de titre de transport, d'un interphone, d'un mobilier de repos (banquette), de barrières et corbeilles de propreté. Les quais permettront l'accessibilité (fauteuil roulant, poussettes...)

L'insertion des lignes Citezen dans les paysages et l'environnement urbain :

Les parcours cyclables et piétonniers : afin de favoriser le recours aux modes doux de déplacement, les parcours cyclables et piétonniers seront pris en compte lors des aménagements de voiries.

Le paysage : les préconisations de l'Architecte des Bâtiments de France ont été sollicitées pour ce qui est de l'insertion du projet à proximité des monuments historiques et les plantations de végétaux le long des tracés seront prévus en vue d'une bonne insertion paysagère.

La motorisation des bus : le type de motorisation, thermique ou électrique, n'est pas encore défini, cependant, le projet ayant notamment pour objectif la protection de l'environnement, particulièrement en matière de nuisances sonores et atmosphériques, les motorisations diesel seront écartées.

L'opération n°2 consiste à créer les trois parkings relais (P+R) d'ici 2026.

Le projet Citézen comprend quatre terminus situés aux extrémités des lignes. Ils permettent le retournement et l'attente des bus. Trois d'entre eux accueilleront des parkings-relais facilitant ainsi les intermodalités depuis les zones urbanisées situées à proximité ou l'accès aux bus transfrontaliers. Pour les mêmes raisons des parkings vélos seront prévus au niveau des terminus de lignes.

Le P+R de Metzange, au terminus Ouest de la ligne verte, s'intégrera à l'aménagement du projet de la Communauté d'Agglomération « Portes de France-Thionville » à destination des travailleurs transfrontaliers et accueillera les bus assurant la liaison vers le Luxembourg et le parking de covoiturage. Ce parking relais comportera une zone dédiée à Citezen.

Le programme comporte :

- un aménagement de trois postes à quai bus Citézen
- un aménagement de cinq postes à quai pour les cars transfrontaliers
- un aménagement d'un local terminus
- un aménagement d'un parking VL pour les travailleurs transfrontaliers

Le P+R de Hayange, au terminus Ouest de la ligne rouge, est associé à un pôle d'échange. Il a pour vocation de favoriser les échanges entre le BHNS et les usagers de VL.

Le programme comporte :

- un aménagement de deux postes à quai bus Citézen
- un aménagement d'un local conducteur
- un aménagement d'un espace de stationnement
- un aménagement d'une station de taxi

Le P+R de Yutz ou Basse-Ham se situe au terminus Est de la ligne rouge. Ce pôle a pour vocation de favoriser les échanges entre le BHNS et les usagers de VL.

Le programme comporte :

- un aménagement de deux postes à quai bus Citézen
- un aménagement de deux postes à quai pour les bus Citeline
- un aménagement d'un local conducteur
- un aménagement d'un parking VL

L'opération n°3 consiste à construire un nouveau centre de remisage et de maintenance qui sera installé sur une friche industrielle située à Florange d'ici 2024- 25.

Les opérations 2 et 3 feront l'objet d'études complémentaires pour préciser leurs caractéristiques et leur localisation.

1.6 Contenu et organisation des dossiers d'enquête.

(Les documents qui sont présentés au format A3 représentent plus de 2000 pages)

- | | |
|--|-----------|
| - Dossier d'enquête préalable à la DUP | 184 pages |
| - Dossier de demande d'autorisation environnementale | 35 pages |
| - Avis des services sur la demande d'autorisation environnementale | 17 pages |
| - Etude d'impact | 620 pages |
| - Résumé non technique de l'étude d'impact | 17 pages |
| - Complément à l'étude d'impact | 17 pages |
| - Mémoire en réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale | 16 pages |
| - Annexes de l'étude d'impact : | |
| o 1 et 2. Décision de l'autorité environnementale, données sur la qualité des rivières | 12 pages |
| o 3. Atlas cartographique de l'étude d'impact | 235 pages |
| o 4. Etude BURGEAP site de remisage et de maintenance | 90 pages |
| o 5. Etude de modélisation hydraulique HYDRATEC | 11 pages |

- 6. Etude de faisabilité du projet de BHNS INGEROP (3 dossiers) 266 pages
- 7. Note de dérogation à l'attention des VNF pour l'OA Moselle 8 pages
- 8. Cahier des clauses environnementales de chantier 30 pages
- 9. Comptages routiers 226 pages
- 10. Etude faune flore Biotope (2 dossiers) 232 pages
- 11. Approche Carbone du Projet 47 pages

Ainsi qu'il a été rappelé ci-dessus, le chapitre III du titre II du livre I du code de l'environnement est applicable lorsque l'opération, pour laquelle une DUP est demandée, est susceptible de porter atteinte à l'environnement, ce qui est le cas en l'espèce.

A ce propos, il convient de noter que les dossiers soumis à enquête publique ont été déclarés recevables par les administrations compétentes. Ces dossiers comportent toutes les pièces prévues par les réglementations visées ci-dessus au point, « 1.4.4 La procédure applicable à l'enquête publique unique ».

Ils sont organisés de la façon suivante :

1.6.1 Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Pièce A : Identification du demandeur

- Maître d'ouvrage : p.8
- Maître d'ouvrage délégué : p.8
- Délibération du SMITU : p.8

Pièce B : Objet de l'enquête, informations juridiques

- Objet et conditions de l'enquête publique : p.12
- Structure du dossier de déclaration d'utilité publique : p.12
- Textes régissant l'enquête publique : p.13
- Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération : p.14

Pièce C : Notice explicative

- Préambule : p.18
- Présentation du contexte du projet : p.18
- Présentation de la situation actuelle : p.19
- Objet de l'opération infrastructures lignes : p.20
- Un projet d'intérêt général : p.87
- Les résultats attendus du projet : p.95

Pièce D : Plan de situation

Pièce E : Plan Général des travaux

Pièce F : Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

- Introduction : p.106
- Les voies : p.106
- Les stations : p.107
- Les carrefours : p.107
- Les ouvrages d'art : p.110

- Les parkings relais ou parkings : p.111

Pièce G : Evaluation socio-économique et financière du projet

- Contexte et objectif de l'évaluation : p .114
- Situation actuelle : p.116
- Evolution de l'offre accompagnant le projet Citézen : p.124
- Prévisions du trafic : p.127
- Analyse socio-économique monétarisée : p.134
- Résultats de modélisation de la variante du tracé « Bourgogne » : p.140
- Références : p.144

Pièce H : Résumé non technique de l'étude d'impact (*la pièce H, document commun aux dossiers de DUP et d'autorisation environnementale, constitue les pages 145 à 162 du dossier de DUP. Elle est également présentée en pièce jointe à l'étude d'impact.*)

- Préambule : p.147
- Contexte général du projet : p.149
- Tracé et aménagements retenus : p.149
- Synthèse de l'état initial et des enjeux : p.156
- Synthèse des effets et des mesures prises en faveur de l'environnement : p. 158

Pièce I : Etude d'impact (document spécifique) (*S'agissant d'un document commun à la DUP et à l'autorisation environnementale, ce document spécifique n'est que visé en pièce I de la DUP*)

Pièce J : Etude d'incidence Natura 2000 (*intégrée à l'étude d'impact qui est visée en pièce I de la DUP. Voir en conséquence l'étude d'impact page 191 ; au b du chapitre n°4.4.6 « Impact sur les milieux naturels, la faune et la flore », pages 377-388*)

Pièce K : L'appréciation sommaire des dépenses

- Coût global du projet : p.169
- Focus sur la première phase de travaux : p.169

Pièce L :: Estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser. (*Attention : page 12 de la DUP au point 1 « objet et conditions de l'enquête publique » et au point 2 « structure du dossier de DUP » et page 13 au 3.3 apparaissent par erreur d'une part la mention d'une « enquête parcellaire en vue de la procédure d'expropriation » et d'autre part en pièce L, l'intitulé « périmètre délimitant les immeubles à exproprier ». Dans le corps du dossier d'enquête préalable à la DUP, la pièce L correspond bien à l'« Estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser » De ce fait les intitulés des pièces M, N, O, visés page 12 de la DUP subissent un décalage et deviennent dans le dossier, les pièces L, M, N.*)

Pièce M : Avis de l'Autorité environnementale et les suites données.

- Avis de l'Autorité environnementale : p.176
- Suite donnée à l'avis de l'Autorité environnementale : document visé p.180 (*mémoire en réponse : document spécifique joint au dossier*)

Pièce N : Bilan de la concertation préalable : p. 181 et suivantes

Pièces annexes (*visées en page 183, il s'agit notamment des 11 annexes de l'Etude d'Impact.*)

1.6.2 Dossier de demande d'autorisation environnementale

Préambule : p.5

A : Demande d'autorisation : Descriptif administratif et technique : p.7

- Renseignements généraux : p.8
- Emplacement des ouvrages : p.8
- Présentation des aménagements : p.10
- Nomenclature du projet et enquête publique : p.30
- Note de présentation non technique : p.31

B : Incidence environnementale des aménagements de la 1^{ère} opération : p.32

- Introduction : p.33
- Incidence de l'opération sur la ressource en eau : p.33
- Incidence de l'opération sur l'écoulement et le niveau des eaux : p.33
- Incidence de l'opération sur la qualité des eaux : p.33
- Incidence de l'opération sur les milieux aquatiques: p.33
- La compatibilité de l'opération avec le SDAGE et le SAGE, le PPRI et PRGI: p.33
- La contribution de l'opération à la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux: p.33
- L'évaluation des incidences Natura 2000: p.33

C : Raison des choix : p.34

Il est indiqué dans ce dossier de demande d'autorisation environnementale la raison des choix propres à la problématique IOTA. Les raisons du choix du projet dans son ensemble sont présentées dans l'étude d'impact au chapitre 7.

1.6.3 Etude d'impact

Documents communs à la demande de DUP (pièces H, I, J,) et à la demande d'autorisation environnementale

1.6.3.1 Résumé non technique de l'étude d'impact *cf. pièce H du dossier d'enquête préalable à la DUP et document distinct*

- Préambule : p.147
- Contexte général du projet : p.149
- Tracé et aménagements retenus : p.149
- Synthèse de l'état initial et des enjeux : p.156
- Synthèse des effets et des mesures prises en faveur de l'environnement : p. 158

1.6.3.2 Etude d'impact (document spécifique) visé en pièce I du dossier d'enquête préalable à la DUP.

- Préambule : p.6
- Description du projet : p.10
- Description de l'état initial de l'environnement et de son évolution : p.139
- Description des incidences notables du projet sur l'environnement : p.340
- Vulnérabilité du projet vis-à-vis des risques naturels ou technologiques : p.495
- Analyse de la compatibilité du projet avec les plans, programmes et documents d'urbanisme en vigueur : p.495
- Description des solutions de substitution raisonnables examinées et indication des principales raisons du choix : p.512

- Mesures envisagées pour éviter, réduire et / ou compenser les effets négatifs prévus du projet : p.587
- Description des méthodes : p.605

L'étude d'impact comprend en ses pages 191 ; 377-388, l'étude d'incidence Natura 2000 visée en pièce J du dossier d'enquête préalable à la DUP

1.6.3.3 Complément à l'étude d'impact : Document distinct regroupant les informations complémentaires à l'étude d'impact demandées par le Service Aménagement Biodiversité Eau Police de l'Eau de la DDT le 3 avril 2018 et présenté en mai 2018 dans une note complémentaire.

1.6.3.4 Annexes 1 à 11 à l'étude d'impact

1. Décision de l'Autorité environnementale du 26 septembre 2017 soumettant le projet à la réalisation d'une évaluation environnementale
2. Données sur la qualité des rivières
3. Atlas cartographique de l'étude d'impact
4. Etude BURGEAP site de remisage et de maintenance
5. Etude de modélisation hydraulique HYDRATEC
6. Etude de faisabilité du projet de BHNS INGEROP
7. Note de dérogation à l'attention des VNF pour l'ouvrage d'art Moselle
8. Cahier des clauses environnementales de chantier
9. Comptages routiers
10. Etude faune flore Biotope
11. Approche Carbone du Projet par SOBERCO Environnement

1.6.4 Avis des services sur la demande d'autorisation environnementale. Document spécifique

- Direction Régionale des Affaires Culturelles du Grand Est
- Agence Régionale de Santé – Délégation Territoriale de Moselle
- Direction Départementale des Territoires – Unité Nature Prévention des Nuisances
- Commission Locale de l'Eau du SAGE Bassin Ferrifère

1.6.5 Avis de l'Autorité environnementale. Produit le 18 juillet 2018. (*Pièce M de la demande de DUP*)

1.6.6 Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale. Ce mémoire a été établi le 2 août 2018 par le groupement de maîtrise d'œuvre Mostra et communiqué immédiatement par le pétitionnaire

1.6.7 Insertion dans la procédure administrative relative au projet

En outre, le dossier s'inscrit dans un ensemble de dispositions législatives et réglementaires : (voir pièce B, page 14 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) :

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Les dispositions de ce code doivent être prises en compte pour la Déclaration d'Utilité Publique.

La DUP est en outre, en application de L122-1 du code de l'expropriation, soumise à l'obligation d'une déclaration de projet prévue par l'article L126-1 du code de l'environnement.

Code de l'environnement : évaluation environnementale

Le projet Citézen relève d'un examen au « cas par cas » prévu par l'article R122-2 du code de l'environnement. Il a été décidé le 26 septembre 2017 par l'Autorité Environnementale que ce projet devait faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Le contenu de l'évaluation environnementale devra faire l'objet d'une actualisation ultérieure notamment pour l'aménagement des parkings-relais et du centre de remisage et de maintenance, article L122-1-1.

La déclaration de projet doit être prise par la collectivité porteuse du projet en application de l'article L126-1.

Pour l'autorisation environnementale les dispositions relatives à la préservation de la ressource en eau et à la gestion de sa qualité et des rejets sont régies par les articles L214-1 et suivants et R214-1 et suivants.

L'évaluation environnementale du projet tient lieu d'étude d'incidence Natura 2000 (R122-5 du code de l'environnement).

Le projet doit prendre en compte les principes posés par l'article L228-2 du code de l'environnement relatifs aux itinéraires cyclables.

Code de l'urbanisme

Articles R421-19 et R421-20

En vue de la DUP il a été vérifié la nécessité d'une mise en compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur.

La création d'ouvrages d'art et de voies nouvelles de franchissement au sein d'un périmètre de protection des monuments historiques est soumise à la demande d'un permis d'aménager.

La création des P+R devra faire également l'objet d'une demande de permis d'aménager.

La construction du centre de maintenance devra faire l'objet d'une demande de permis de construire.

Code du patrimoine

Le projet doit prendre en compte les dispositions du code du patrimoine notamment en ce qui concerne l'archéologie préventive. Articles L523-1 et suivants.

Le projet tient également compte de sa situation aux abords des monuments historiques. Article L621-30 et suivants.

Code des transports

Le projet doit prendre en compte les dispositions du code des transports en termes d'accessibilité au titre de l'article L1112-1 et suivants ainsi que les dispositions des articles L1511-1 et suivants.

Code général de la propriété des personnes publiques

Les dispositions des articles R2122-1 et suivants de ce code s'appliquent dans le cadre de la réalisation des travaux d'aménagements sur des espaces publics non propriété du SMITU.

Code de la voirie publique

Les dispositions de ce code articles L115-1 et suivants, relatives à la coordination des travaux exécutés sur des voies publiques à l'intérieur des agglomérations doivent être prises en compte.

2 Organisation et déroulement de l'enquête

2.1 Organisation de l'enquête

2.1.1 Demandes présentées par le SMITU

Par dossier présenté à la Direction Départementale des Territoires de Moselle (DDT) le 19 février 2018, le SMITU a demandé une autorisation environnementale IOTA dans le cadre du projet Citézen.

Lors de sa séance du 12 mars 2018 par la délibération n° 2018/05 le SMITU autorise son Président à demander la déclaration d'utilité publique du projet.

Le 20 mars 2018, le Président du SMITU sollicite l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet et à la demande d'autorisation environnementale.

2.1.2 Désignation du commissaire enquêteur

Le Tribunal Administratif de Strasbourg, par décision du 24 juillet 2018 a désigné Monsieur François Kiffer en qualité de commissaire enquêteur pour réaliser l'enquête publique. (cf. annexe 1)

2.1.3 Entretien et concertation avec l'autorité organisatrice et le maître d'ouvrage

Le dossier de demande d'autorisation environnementale et le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et leurs annexes datés de juillet 2018 ont été remis au commissaire enquêteur le 27 juillet 2018 lors d'une réunion qui s'est tenue à la préfecture de Moselle. A cette réunion, organisée à l'initiative de l'Adjointe au Chef de bureau des enquêtes publiques et de l'environnement de la Préfecture, participaient également la Chargée de missions PDU du SMITU et le commissaire enquêteur

A cette occasion ont été définies :

- les dates des permanences à tenir dans les sept communes concernées par le projet
- les modalités d'organisation de la publicité de l'enquête publique
- la présentation des dossiers d'enquête et les modalités de leur mise à disposition auprès du public
- les conditions de mise à disposition, d'ouverture et de clôture des registres d'enquête sous leurs différentes formes (papier, électronique)
- le contenu de l'arrêté préfectoral
- la prise de rendez-vous au SMITU pour rencontrer son Président et organiser une visite des lieux.

2.1.4 Ouverture de l'enquête publique

Par arrêté 2018-DCAT-BEPE-173 du 31 juillet 2018 le Sous-Préfet de Thionville a, par délégation du Préfet de la Moselle, ouvert l'enquête publique à laquelle il a été procédé durant la période du 27 août 2018 au 28 septembre 2018 inclus. (cf. annexe 2)

2.2 Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée sur le territoire des communes de Basse-Ham, Florange, Hayange, Sérémange-Erzange, Terville, Thionville et Yutz.

Le siège de l'enquête a été fixé à la mairie de Thionville.

2.2.1 Publicité de l'enquête publique

2.2.1.1 Publication de l'avis d'enquête publique dans la presse

Ces publications ont été réalisées par les soins de la Préfecture dans :

- le Républicain Lorrain : parutions les 6 et 28 août 2018 dans toutes les éditions de la Moselle.
- les Affiches Moniteur d'Alsace et de Lorraine : parutions les 7 et 10 août 2018, puis les 28 et 31 août 2018. (cf. annexe 3).

2.2.1.2 Affichages de l'avis d'enquête publique

Affichage officiel (cf. photographies de l'affichage de l'avis annexe 4)

Affichage dans les mairies des sept communes concernées quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. Affichage justifié par un certificat du maire.

Affichage également dans les mairies annexes de Thionville et les bâtiments municipaux, dans les communautés d'agglomération et au SMITU.

Affichage dans des lieux visibles de la voie publique à proximité des aménagements et travaux projetés. Ces affichages ont été réalisés par le SMITU dans l'ensemble des abris bus du réseau Citéline situés à proximité ou sur le tracé du futur réseau Citézen). Il a été également effectué dans des commerces (pharmacies et boulangeries) situés à proximité du futur réseau.

Soit au total plus de 150 affichages ont été réalisés dans l'agglomération.

2.2.1.3 Site Internet

L'avis a été publié sur le site Internet de la Préfecture de la Moselle : www.moselle.gouv.fr - Publications-Publicité légale installations classées et hors installations classées – Arrondissement de Thionville.

2.2.1.4 Autres moyens d'information

500 dépliants d'information ont été mis à la disposition du public dans les 7 mairies concernées. (cf. annexe 5)

L'information a également été diffusée sur les panneaux lumineux de la commune de Thionville ainsi que sur les sites Internet des communes de Basse-Ham, Terville, Yutz.

Le SMITU présente sur son site un avis de l'enquête ainsi que la totalité du dossier.

Dans l'édition thionvilloise du Républicain Lorrain du 13 août 2018 : un article rédactionnel intitulé « Citézen : trois bonnes raisons de s'intéresser à l'enquête publique » a présenté le projet et les modalités de l'enquête publique. (cf. annexe 6).

2.2.2 Visite des lieux et vérification des affichages

La matinée du 10 août 2018, le commissaire enquêteur, après avoir rencontré M. Roger Schreiber, Président du SMITU, a parcouru en compagnie de la Chargée de Missions PDU du SMITU les 32 km des deux lignes projetées. La chargée de Missions a pu expliquer les différentes modalités d'organisation et de fonctionnement du réseau envisagé :

- L'insertion dans les voies de circulation (voies d'approche, réaménagements des carrefours et voies cyclables)
- Les secteurs en site propre
- Les ouvrages d'art
- Les terminus et parkings-relais
- Le centre de remisage et de maintenance

A cette occasion le commissaire enquêteur a pu constater que l'ensemble des affichages visibles sur la voie publique, étaient déjà en place :

- une ou plusieurs affiches sur chacun des abris-bus du réseau Trans Fensch dès lors qu'ils sont situés à proximité du parcours du projet Citézen
- des affiches dans les commerces de proximité (boulangeries, pharmacies)

La responsable du SMITU a indiqué avoir également communiqué les affiches nécessaires aux deux communautés d'agglomération ainsi qu'à chacune des mairies concernées. Cet affichage de l'avis d'enquête publique, complété par des RollUp décrivant le projet et par des dépliants, a pu être vérifié par le commissaire enquêteur à l'occasion de ses permanences dans les mairies.

De plus, pour faire suite aux remarques inscrites au registre électronique le 27 août, le commissaire enquêteur, a procédé à un nouveau contrôle des affichages l'après-midi du 5 septembre 2018 après avoir tenu sa permanence de Terville le matin du même jour.

A cet effet, il a parcouru l'ensemble des 32 km du futur réseau Citézen et a pu s'assurer que les affichages de l'avis d'enquête publique étaient maintenus en place dans la quasi-totalité des abris-bus situés à proximité du parcours. Seul un abri-bus situé rue Clémenceau, station Luxembourg, était dépourvu d'affiche. Dans deux autres abris-bus situés à Sérémange-Erzange l'affiche était partiellement déchirée. Place de la Liberté, au centre de Thionville où se trouvent le point central du réseau Citéline et la gare routière, le commissaire enquêteur a pu dénombrer plus d'une quinzaine d'affiches en bon état.

2.2.3 Mise à disposition du dossier d'enquête auprès du public à compter du 27 août 2018

Les dossiers mis à disposition du public comportent toutes les pièces du dossier et notamment la demande de déclaration d'utilité publique, les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse du pétitionnaire.

2.2.3.1 Sous forme papier

Pendant la durée de l'enquête publique un exemplaire du dossier soumis à enquête publique a été rendu accessible selon les modalités suivantes :

- par dépôt dans les mairies des sept communes concernées pour permettre au public d'en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture
- un exemplaire papier est également consultable au siège du SMITU
- ce dossier a en outre été rendu communicable sur demande, aux frais du demandeur, auprès du Préfet de la Moselle dès la publication de l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2018.

2.2.3.2 Sous forme numérique

Sur le site Internet de la préfecture www.moselle.gouv.fr - Publications-Publicité légale installations classées et hors installations classées - Arrondissement de Thionville.

Un accès gratuit au dossier numérique était possible à la Préfecture à partir d'un poste informatique situé à l'accueil.

Le dossier était également accessible sur le site du SMITU.

2.2.4 Registres d'enquête

Le public a pu consigner ses observations, propositions et contre-propositions selon les modalités suivantes :

2.2.4.1 Registres papier :

Le commissaire enquêteur a ouvert le registre d'enquête à la mairie de Thionville le 27 août à 8h du matin avant l'ouverture de la première permanence.

Sachant que le principe d'une commission d'enquête réunissant plusieurs commissaires enquêteurs n'a pas été retenu, les six autres registres papier, cotés et paraphés préalablement par le commissaire enquêteur, ont été distribués le même jour, entre 8h et 10h du matin, dans chacune des mairies concernées par les soins de deux véhicules du SMITU. (cf. annexe 7, certificat de réception des mairies)

2.2.4.2 Registre électronique

Un registre électronique a été mis en place à compter du 27 août à 0h jusqu'au 28 septembre à 24h accessible depuis le site Internet de la préfecture www.moselle.gouv.fr - Publications-Publicité légale installations classées et hors installations classées - Arrondissement de Thionville.

2.2.4.3 Adresse de messagerie

Le public a pu également rédiger ses observations par courriel à l'adresse suivante : citezen@enquetepublique.net

2.2.4.4 Courrier postal

Les observations ont pu en outre être reçues par courrier adressé à la mairie de Thionville, rue Georges Ditsch 57100 Thionville, à l'attention du commissaire enquêteur.

2.2.4.5 Communication des observations, propositions et contre-propositions

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites reçues par le commissaire enquêteur durant ses permanences ont été rendues consultables

- dans les mairies durant l'enquête
- au siège de l'enquête
- les observations et propositions transmises par voie électronique étaient également consultables sur le site Internet durant toute la durée de l'enquête
- Les observations et propositions du public étaient en outre communicables aux frais de la personne qui souhaitait en faire la demande pendant toute la durée de l'enquête.

2.2.5 Déroulement des permanences et climat de l'enquête

En l'absence de commission d'enquête, le commissaire enquêteur désigné n'a pu tenir qu'une permanence par commune, à l'exception du site de Thionville, siège de l'enquête, où deux permanences ont été tenues : l'une de deux heures à l'ouverture, l'autre de trois heures à la clôture de l'enquête. Les autres permanences ont eu chacune une durée de deux heures, ceci afin de respecter l'équité entre l'ensemble des sites.

Ces permanences ont été organisées selon le calendrier suivant :

- le 27/08/18 de 9h à 11h à la Mairie de Thionville ; cette permanence s'est tenue dans les locaux des Services techniques municipaux, 40 rue du Vieux Collège. Ce site situé au centre-ville offre des conditions d'accès et de stationnement plus favorables que l'Hôtel de Ville.
- le 03/09/18 de 10h à 12h à la Mairie de Basse-Ham
- le 05/09/18 de 10h à 12h à la Mairie de Terville
- le 11/09/18 de 10h à 12h à la Mairie de Hayange
- le 12/09/18 de 15h à 17h à la Mairie de Florange
- le 14/09/18 de 10h à 12h à la Mairie de Yutz
- le 17/09/18 de 14h à 16h à la Mairie de Serémange-Erzange
- le 28/09/18 de 14h à 17h à la Mairie de Thionville dans les locaux des Services techniques, 40 rue du Vieux Collège.

L'enquête s'est déroulée dans des conditions conformes à l'arrêté préfectoral et dans un climat serein.

2.2.5.1 Cas particulier de la permanence du 27 août 2018

Dès l'ouverture de cette permanence M. Yves Clément, Président de l'association UCIROUTHE « Usagers et citoyens de la route – Thionville et environs » est venu signaler et déplorer que le dossier d'enquête n'a pas été rendu consultable ce 27 août, jour de l'ouverture de l'enquête publique, à 0 h 20 mn, sur le site Internet géré par Publilégal à la demande de la Préfecture de la Moselle.

Après avoir constaté que le site ne permettait effectivement que l'accès à l'avis d'enquête et au registre électronique, le commissaire enquêteur a contacté les services de la Préfecture de la Moselle. Le responsable du service a confirmé avoir déjà identifié cet incident et contacté Publilégal afin d'obtenir l'activation de l'accès au dossier d'enquête. Du fait de cet incident le dossier d'enquête n'a

été consultable, sous forme électronique à partir du site de la Préfecture, qu'à 10h20 le jour d'ouverture de l'enquête. (Il convient de noter que ce même dossier était consultable dès 0 heures le 27 août 2018 sur le site du SMITU)

M. Yves Clément signale en outre que plusieurs affiches étaient partiellement décollées ou absentes. A la demande du commissaire enquêteur, le SMITU a pris l'engagement de vérifier l'ensemble des affichages officiels et le commissaire enquêteur s'est assuré du rétablissement de ces affichages par une nouvelle visite des lieux, le 5 septembre 2018.

2.2.5.2 Registre dématérialisé

Le registre dématérialisé a été largement utilisé.

Statistiques PubliLégal :

Répartition de la consultation des pages sur la durée de l'enquête

Page d'accueil :	435
Page dossier :	849
Page enquête publique :	110
Page dépôt d'observations :	184
Page consultation des observations :	440
Page scan :	33

C'est par cette voie qu'ont été collectées le plus grand nombre d'observations, propositions ou contrepropositions. Il convient cependant de noter que ce registre a été pollué à plusieurs reprises par une publicité déposée par l'Agence artistique internationale ROBY SPECTACLES 9 rue Hennevauche 5640 Mettet, Belgique (info@robyspectacles.com) (<http://robyspectacles.com>).

2.2.6 Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers

Le 28 septembre 2018, le commissaire enquêteur a clôt le registre d'enquête déposé à la mairie de Thionville à 17h à l'issue de sa dernière permanence. Les registres déposés dans les six autres communes ont été récupérés et clos par le commissaire enquêteur le lundi 1er octobre entre 8h et 10h. Ils n'ont plus été mis à la disposition du public depuis le 28 septembre à l'heure de fermeture des différentes mairies.

Le registre dématérialisé a été clôt le 28 septembre 2018 à 24 heures.

3 Analyse des observations recueillies, procès-verbal de synthèse et réponse du pétitionnaire

3.1 Relation des observations

3.1.1 Rencontres avec le pétitionnaire et les élus

A l'ouverture de la permanence de Thionville le 27 août 2018 M. Roland Balcerzak, Maire de Hettange-Grande et Vice-Président du SMITU en charge du BHNS, a souhaité donner des informations relatives au financement du projet : celui-ci sera assuré notamment par les contributions des communes membres du SMITU, par le versement transport et par des subventions publiques. A ce jour sont déjà acquises une subvention de l'Etat de 10 millions d'euros ainsi qu'une subvention de la Région Grand Est à hauteur de 6,7 millions d'euros. D'autres subventions sont recherchées en particulier auprès de l'Union Européenne. Le projet obtient en outre le soutien de la Caisse des Dépôts et Consignations et de la Banque Européenne d'Investissement.

Selon M. Balcerzak les atouts du projet tiennent au fait que celui-ci rencontre une forte adhésion auprès des élus de l'ensemble des communes concernées et qu'il devrait également satisfaire le public en raison de l'amélioration du service tant en ce qui concerne la fréquence, la régularité, que pour ce qui est des plages horaires de fonctionnement (5 h / 23 h pour Citézen).

A l'occasion de la permanence de Basse-Ham le 3 septembre 2018, M. Bernard Veinnant, Maire de la commune est venu faire part des éléments suivants : la ligne 3 du réseau Citéline dessert actuellement le cœur de la commune sur les rives de la Bibiche et le quartier de Haute-Ham. Elle passe ainsi à proximité des habitations et des services publics, mairie, écoles... En revanche le terminus du futur réseau Citézen, s'il vient jusqu'à Basse-Ham serait installé au Kickelsberg et de ce fait ne desservirait que les quartiers existants ou à venir situés immédiatement à proximité du parking-relais. M. Veinnant s'interroge sur le devenir de la desserte de proximité pour l'ensemble de la commune.

Le 14 septembre 2018 à 14 heures, le commissaire enquêteur a rencontré monsieur Bruno Sapin, Maire de Yutz et 1^{er} Vice-Président du SMITU. Celui-ci indique que le projet Citézen présente un inconvénient pour les habitants de Yutz en raison de la suppression nécessaire de plusieurs dizaines de places de stationnement, essentiellement de nature résidentielle. Par ailleurs, le passage des bus Citézen rue de la Pépinière dans une circulation à contre-sens peut présenter des risques, même si elle est gérée par des feux tricolores. En revanche, il indique que les discussions ne sont pas closes avec L'ARS concernant l'implantation du P+R à Yutz. Une implantation sur le site de Yutz qui était retenu initialement, présenterait l'avantage de placer le terminus de Citézen à proximité d'une zone commerciale, qui va prochainement accueillir le magasin Bricomarché, et à proximité immédiate du rond-point conduisant à la quatre voies de contournement Est de Yutz, point de départ éventuel de covoiturage. Dans ce cas la desserte des différents quartiers de Basse-Ham devrait continuer à être assurée par une navette de Citéline.

Le 28 septembre à 11 heures le commissaire enquêteur a rencontré M. Schreiber, Président du SMITU, pour définir les modalités de récupération des registres d'enquête et des dossiers mis à disposition du public dans chaque mairie. Un rendez-vous a été convenu également pour la remise en main propre du futur procès-verbal de synthèse des observations du public. A ce propos, le Président

du SMITU qui a déjà pris connaissance d'une partie des observations inscrites sur le registre électronique, a souhaité échanger avec le commissaire enquêteur sur les sujets évoqués par le public. Il indique que certains lui paraissent justifier une réflexion complémentaire : formule améliorée de desserte de l'hôpital Bel Air, accessibilité du BHNS aux bicyclettes. Il précise en outre que des parkings à vélos sécurisés seront prévus Place de la Liberté ainsi que sur chaque P+R et qu'un service de location de vélos existe déjà à la gare.

3.1.2 Rencontres avec les associations

Lors de la permanence de Thionville du 27 août 2018, M. Yves Clément, Président de l'Association UCIROUTHE « Usagers et citoyens de la route – Thionville et environs » s'est présenté pour indiquer qu'il contestait la qualité du projet Citézen et qu'il exprimera des contre-propositions qu'il inscrira sur le registre électronique. Il a indiqué qu'il souhaite remplacer le projet Citézen par un projet de monorail qui desservirait les communes de l'agglomération thionvilloise et assurerait en outre la liaison Thionville / Grand-Duché du Luxembourg.

Lors de la permanence de Thionville du 28 septembre 2018, M. Yves Clément, Président de l'Association UCIROUTHE s'est à nouveau présenté pour signaler qu'il sera très prochainement en possession des premières conclusions de la pré étude en cours sur sa contre proposition de monorail. Il indique que ce travail a été engagé avec l'assentiment des communautés de communes de Portes de France- Thionville, de Cattenom et environs, de l'Arc Mosellan, CCPHVA, et du Sillon Mosellan. En revanche le Grand Duché de Luxembourg n'a pas souhaité s'engager sur ce projet qui ne pourrait donc être développé que jusqu'à la frontière luxembourgeoise.

3.1.3 Rencontres au cours des permanences

Permanence de Basse-Ham : la personne qui a déposé des questions dans le registre d'enquête papier a précisé qu'elle souhaitait que les véhicules Citézen soient dotés d'une motorisation électrique mais sans alimentation par batterie, au motif que le recyclage des batteries est une source de pollution. Cette même personne a déploré la suppression de certaines places de parking à Yutz.

Permanence de Yutz : Mme Casanova déplore l'abandon de la desserte de six arrêts sur la ligne 4 de Citeline : les arrêts Printemps, Chalet, Forêt, Kuntzig, Schuman, Mairie annexe. Elle a en outre déposé un courrier qui a été annexé au registre d'enquête.

3.1.4 Participation du public

63 contributions, représentant 99 observations, propositions ou contre-propositions ont été recueillies entre le 27 août et le 28 septembre 2018

Elles ont été formulées par :

- 19 visiteurs ayant déposé 29 observations sur les registres papier des 7 communes
- 43 contributions pour 68 observations déposées dans le registre dématérialisé dont un grand nombre émanaient d'une association d'usagers
- 1 courrier pour 2 observations
- 3 modérations ont été effectuées sur le registre électronique

3.1.4.1 Tableau récapitulatif des observations recueillies sur les registres mis en place dans les sept mairies

Registres des Communes	Nombre de visiteurs	Nombre d'observations
Basse-Ham	2	10
Florange	2	3
Hayange	0	0
Sérémange-Erzange	3	1
Terville	5	4
Thionville	5	9
Yutz	2	2
TOTAL	19	29

3.1.4.2 Tableau récapitulatif des observations recueillies par courrier

	Nombre de courriers	Nombre d'observations
Courriers postaux ou remis en main propre	1	2

3.1.4.3 Tableau récapitulatif des observations recueillies par voie électronique

	Nombre de contributions	Nombre d'observations
Registre électronique	43	68

3.2 Analyse des observations

3.2.1 Elaboration des thèmes

Les observations recueillies sur les 7 registres papier, le courrier annexé ainsi que sur le registre dématérialisé ont été dépouillées en fonction des occurrences constatées. A partir de cette analyse le commissaire enquêteur a élaboré des thèmes qui recouvrent les préoccupations exprimées par le public.

3.2.2 Tableau récapitulatif des occurrences par thème de l'ensemble des observations

Les 9 thèmes et sous thèmes retenus sont les suivants :

	Principaux thèmes	Occurrences
1	Avis et publicité de l'enquête publique, accessibilité et lisibilité des documents	5
2	Opportunité du projet Citézen	13
3	Tracé et fonctionnement de Citézen	15
4	Organisation Citézen / Citéline existant	12
5	Coût et financement	9
6	Tarifcation	2

7	Qualité de service, temps de parcours	4
8	Impact sur circulation et stationnement véhicules particuliers	5
9	Environnement faune flore paysages architecture, qualité de vie	3
10	Nuisances liées à la réalisation des travaux	3
11	Sécurité	9
12	Choix du matériel roulant	5
13	Pistes cyclables et cheminements piétonniers	14

3.3 Examen des observations classées par thèmes

Globalement, il apparaît que les contributeurs sont essentiellement préoccupés par le coût, le tracé et l'opportunité du projet Citézen au regard de la nécessité d'améliorer rapidement le réseau Citéline existant. Quelques-uns sont sensibles aux questions de sécurité, très peu aux aspects environnementaux. Plusieurs propositions sont formulées à propos de l'organisation des itinéraires cyclables et piétonniers. Une contre-proposition est exprimée en vue de la création d'un monorail. Il est fait état de quelques inquiétudes relatives aux futures conditions de stationnement et de circulation.

Concernant les nombreuses observations formulées à propos des dysfonctionnements du réseau actuel de transports publics (réseau Citeline), il apparaît que si celles-ci ne portent pas directement sur Citézen, elles paraissent devoir néanmoins être prises en compte sachant que le projet annonce la nécessité de reconfigurer le réseau Citeline autour du futur réseau Citézen. Le projet pose d'ailleurs les principes à retenir pour cette reconfiguration.

Par ailleurs, le projet affiche la volonté de prendre en compte l'intégration des parcours cyclistes et piétonniers à l'occasion des aménagements de voiries. Il vise à permettre le développement des moyens doux de déplacement en même temps que de celui des transports publics. Pour cette raison les observations relatives aux voies cyclables, sont retenues comme étant à prendre en compte dans le cadre de l'enquête publique.

Dans leur détails les observations sont les suivantes :

3.3.1 Avis et publicité de l'enquête publique, accessibilité et lisibilité des documents

-Observation n°1 du registre dématérialisé par M. Yves Clément. Le 27/08/18 à 0h20 le dossier d'enquête n'est pas en ligne.

-Observation n°2 du registre dématérialisé par M. Yves Clément. Quasi absence de publicité sur la voie publique.

-Observation n°8 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. Le plan du tracé : soit sur la plaquette de 8 pages, soit sur les plans du dossier « D », il est quasi impossible, malgré les zooms à l'écran, de voir la superposition des tracés et des rues et routes empruntées. Les stations, points et pôles d'échanges sont imprécis, difficiles de les situer.

-Observation n°9 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. Les variantes : le passage par la rue de Castelnau ne figure pas sur la plaquette mais sur le plan « D ». La liaison Yutz – Basse-Ham est en pointillé sur le plan « D » et en continu sur la plaquette.

-Observation n°15 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. Prenant l'exemple de la rédaction de la plaquette, cette association déplore le manque de rigueur du pétitionnaire dans la présentation du dossier.

3.3.2 Opportunité du projet Citézen

-Observation du registre papier de Terville. Mme Ghiandoni accompagnée d'une amie indiquent qu'elles sont domiciliées près de la mairie de Terville, elles utilisent le réseau Citéline fréquemment pour se rendre au centre commercial Leclerc en empruntant les lignes 1 et 4. Après avoir pris connaissance du parcours Citézen, elles se félicitent de ce que ce futur réseau offrira des possibilités de déplacements plus rapides et que ces véhicules seront plus accessibles pour les personnes âgées. Elles ont ajouté oralement qu'elles regrettaient qu'il faille attendre une dizaine d'années pour bénéficier de ce nouveau mode de transport

-Observation du registre papier de Basse-Ham (anonyme). La plus-value apportée par Citézen sera-t-elle à la hauteur de l'investissement ?

-Observation n°3 registre dématérialisé (anonyme). Avant de penser au projet Citézen qui est trop coûteux, il aurait mieux valu améliorer l'existant.

-Observation n°4 du registre dématérialisé (anonyme). En supposant 10 mn de marche au maximum pour rejoindre une station, quelle serait la population desservie ? Quel sont les besoins réels ?

-Observation n°5 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. La population potentiellement desservie par Citézen serait de 41 000 habitants aujourd'hui. Quelle est la prospective pour 2028 sachant que la population thionvilloise doit augmenter de 20% pendant cette période ?

-Observation n°6 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. Cette association propose de retenir à la place du projet Citézen la création d'un monorail aérien pour desservir les vallées Fensch-Moselle et le transport des 90 000 « navetteurs » vers le Luxembourg (cf. sites Internet exemple de monorail à Wuppertal et start up Supraways). L'association précise qu'une pré-étude de faisabilité d'un monorail est en cours et « qu'au vu de toutes remarques enregistrées lors de l'enquête publique, il serait judicieux d'attendre les conclusions » de cette pré-étude financée par la CA porte de France-Thionville, la CCCE, la CCAM, la CCPHAV et le Sillon Lorrain.

-Observations par courrier remis en main propre par Aline Casanova de Yutz. Elle indique que l'avenir est d'éviter les véhicules personnels dans les villes. Pour cela il faut des transports en commun pratiques et réguliers.

-Observation n°14 du registre dématérialisé (anonyme). « Quel est exactement l'objectif de ce projet ? Inciter les automobilistes à délaissé leur voiture et emprunter ce mode de transport ? Alors quelle est la population concernée ? Par exemple les habitants de Veymerange se trouvent en moyenne à un kilomètre de la station la plus proche (terminus ligne verte) : vont-ils faire ce kilomètre à pied ! Prendre leur voiture et la laisser au parking prévu au terminus, ou tout simplement continuer à utiliser leur voiture ? Le risque n'est-il pas de dissuader définitivement une partie de la population, non pas d'abandonner la voiture pour un bus qui passe loin de chez eux, mais à ignorer définitivement le centre-ville de Thionville où il sera devenu plus difficile de circuler et de stationner ? Ce sera évidemment regrettable pour la redynamisation du centre-ville qui est fortement souhaitée par ailleurs.

En examinant la pièce N (bilan concertation publique), l'opportunité était toujours le thème le plus abordé. Pour avoir assisté à une réunion publique je n'ai pas ressenti « un consensus sur l'opportunité du projet Citézen ».

En quoi le projet va-t-il supprimer les dysfonctionnements chroniques de Trans-Fensch ?

-Observation n°20 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. L'association évoque l'hypothèse d'un usager habitant Domaine de la Forêt à Terville et travaillant au Luxembourg. Il devrait prendre un bus Citéline, puis le Citézen, puis le TER. L'association considère que c'est inimaginable.

-Observation n°21 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. L'association considère ce projet inopportun, il aurait été préférable de donner les moyens à Citéline.

-Observation n°24 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. L'association considère que lors de la concertation préalable, il n'y a pas eu de consensus sur l'opportunité du projet Citézen.

-Observation n°40 du registre dématérialisé (anonyme). Rappelant les remarques présentées par l'observation n°14 du registre dématérialisé, le contributeur conteste l'opportunité du projet. A-t-on fait une étude sur les usagers potentiels, selon quelle méthode et cela, y compris auprès des habitants des communes limitrophes ? A-t-on fait une étude financière ? (recettes, subventions, coût de construction et d'exploitation, emprunts et conséquences fiscales).

-Observation du registre papier de Thionville par Mme Anne Parmentier. Je suis extrêmement favorable à ce projet qui me permettra de me rendre à la gare le matin pour aller travailler sans avoir besoin d'utiliser ma voiture et de lui trouver une place de stationnement. Cela me permettra également de me rendre en ville quand bon me semble.

3.3.3 Tracé et fonctionnement de Citézen

-Observation (anonyme, signature illisible) du registre papier de Basse-Ham. A défaut de maintenir la desserte de Basse-Ham par Citéline, ne peut-on pas prolonger le tracé de Citézen par l'extrémité de l'avenue de Nieppe avec accès RD1 afin de desservir le centre du village ?

-Observation (anonyme) du registre papier de Basse-Ham. Pourquoi Citézen n'est-il pas entièrement en site propre ?

-Observation du registre papier de Terville. Mme Ghiandoni accompagnée d'une amie indiquent qu'elles sont domiciliées près de la mairie de Terville, elles utilisent le réseau Citéline fréquemment pour se rendre au centre commercial Leclerc en empruntant les lignes 1 et 4. Après avoir pris connaissance du parcours Citézen, elles se félicitent de ce que ce futur réseau offrira des possibilités de déplacements plus rapides et que les véhicules seront plus accessibles pour les personnes âgées. Elles ont ajouté oralement qu'elles regrettaient qu'il faille attendre une dizaine d'années pour bénéficier de ce nouveau mode de transport.

-Observation du registre papier de Terville. Mmes Ioventini, Georgin, Legay. Elles s'inquiètent généralement de savoir si Citézen desservira les magasins Leclerc, Carrefour, Auchan et l'hôpital Bel-Air.

-Observation n°4 du registre dématérialisé (anonyme). Pourquoi le site propre ne concerne-t-il qu'une seule partie du parcours ?

-Observation n°5 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. L'association regrette que Citézen ne desserve pas, pour les frontaliers, la gare de Hayange notamment et s'interroge sur l'intérêt de desservir les gares ferroviaires sachant que la saturation des rames SNCF est d'ores et déjà patente.

-Observation n°6 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. L'association regrette que l'hôpital Bel-Air premier employeur de la ville ne soit pas desservi, de même que la zone Etilam et les pôles commerciaux du Linkling (Géric, Leclerc, Boulanger, CA, Casto, Green center).

-Observation du registre papier de Florange par M. Schweitzer. Beau projet, mais peut-être manque-t-il d'ambition sur la section Florange au niveau du pont de l'A 31 à Beauregard, pas de voie propre à la circulation du Citézen continue...résultat des vitesses de service qui seront réduites. Tenir compte pages 35/151 du « rapport de phase 1 : diagnostic et propositions de réseau » du futur feu de circulation que la mairie de Terville mettra en place à proximité de la place de la Convention Nationale. Est-il possible de préciser l'objectif en termes de vitesse du Citézen de terminus à terminus ainsi que de cadence ?

-Observation n°10 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. Les voies d'approche : à partir de l'exemple de la page 4 de la plaquette et en prenant la section rue de Verdun/ S39 de l'A31 jusqu'à l'entrée du Bd Foch, il est difficile de concevoir une chaussée à double flux de 6 m pour les véhicules automobiles et une voie d'approche de 3,20 m pour le TCSP. Comment les deux sens de circulations se croiseront-ils étant donné qu'il n'y a qu'un seul canal de circulation ?

Autre exemple : le carrefour giratoire de l'avenue de Lorraine et de la rue des Romains à Florange. Y aura-t-il un anneau supplémentaire qui croisera la route d'Uckange et la rue du Port ?

-Observation n°11 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. Les réaménagements des carrefours : « les bus disposeront de la priorité aux carrefours », possible pour ceux à feux tricolores, mais quid des giratoires ? Dans ce cas, le bus sera-t-il tenu de respecter la priorité, comme tout véhicule ? Donc perte de temps et baisse de vitesse commerciale.

-Observation n°13 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. Peut-on vraiment parler de site propre sur la ligne rouge quand il ne représente que 10% du parcours et moins de 50 % sur la ligne verte. Si on prend comme exemple la Chaussée d'Afrique au niveau du quartier Chevert, comment réussir à faire passer la disposition « bus latéral » (page 5) à 21,50 m sur un espace de 18,50 m. A la disposition « bus axial », c'est encore pire car la largeur nécessaire est de 26,20 m.

-Observation n°15 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. Le passage à niveau de la voie privée d'Arcelor-Mittal à Daspich risque de perturber la régularité du passage des bus. Qu'en est-il de la discussion qui devait être engagée avec l'entreprise ?

-Observation n°17 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. L'association approuve l'installation de parkings relais à Basse-Ham et Metzange, cependant elle pense difficile l'installation d'un P+R à Hayange, en plein centre-ville. L'association déplore l'absence de parking-relais au terminus de la ligne verte à Yutz à proximité d'une zone résidentielle pavillonnaire.

-Observation du registre papier de Thionville (anonyme). Le tracé par la rue de Castelnaud doit être préféré à celui de la rue de Bourgogne Place Marie-Louise./ Joffre. Cet axe est trop exigü.

-Observation du registre papier de Thionville (anonyme). Il faut maintenir la desserte de Basse-Ham. Pour gagner du temps, Citézen doit éviter de passer à Cormontaigne, mais la desserte de la gare est essentielle en raison du problème de parking. Les P+R sont une très bonne idée sous réserve qu'ils soient bien situés ce qui ne serait pas le cas à Yutz près du nouveau cimetière.

3.3.4 Organisation des réseaux Citézen / Citéline

-Observation (anonyme, signature illisible) du registre papier de Basse-Ham. Ce projet vient-il en complément des dessertes assurées actuellement par Citéline pour Basse-Ham ?

-Observation (anonyme) du registre papier de Basse-Ham. Le réseau Citéline sera-t-il maintenu en fonctionnement jusqu'à Basse-Ham ?

-Observation n°3 du registre dématérialisé (anonyme). Expression d'insatisfaction à propos de Citéline en ce qui concerne l'organisation des lignes, des horaires, des tarifs, du matériel roulant vétuste.

-Observation du registre papier de Terville. Mmes Ioventini, Georin, Legay déplorent le fait que la ligne 25 de Citéline ne desserve plus le quartier des Acacias à Terville. Elles prennent connaissance du tracé de Citézen et constatant que celui-ci passe route de Verdun et ne dessert pas non plus le quartier des Acacias distant d'une dizaine de minutes à pied, elles souhaiteraient que soit mise en place une navette, ou une nouvelle ligne de Citéline pour desservir leur quartier.

-Observation du registre papier de Florange par M. Reizt. Quelle sera la fréquence de circulation des bus Citézen entre Hayange et Thionville le dimanche matin ? Ce serait bien de remettre des bus Citéline le dimanche matin en attendant ce projet.

-Observation du registre papier de Yutz par Mme Marie-Jeanne et M. Stéphane Muller. Ils trouvent dommage que l'arrêt de Kuntzig soit supprimé à Yutz.

-Observation du registre papier de Sérémange-Erzange par Mmes Cassagane, Nicolas, Houdrez. Elles demandent de rapprocher l'arrêt Bosment de l'arrêt Lyautey avec abri, le mettre en face du foyer des seniors- Aml. Le mettre au milieu du mur du cimetière. Remonter l'arrêt provisoire vers le cimetière de Sérémange et y prévoir un abri.

-Observation par courrier annexé au registre de Yutz par Mme Aline Casanova. Elle regrette la suppression de la ligne 23 et l'amputation partielle de la ligne 4 notamment pour la desserte des magasins Leclerc. Cette organisation impose une correspondance supplémentaire.

-Observation n°24 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. L'association rappelle que lors de la concertation préalable les participants ont déploré les dysfonctionnements de Citéline (absentéisme, réduction du nombre de lignes, tarifs en augmentation.) Pour l'association, le SMITU pourrait, si nécessaire lancer un nouvel appel d'offre pour changer de société de transport.

-Observation n°33 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. L'association rappelle les dysfonctionnements de Citéline et le fait que, de son point de vue, l'opérateur historique ne parvienne plus à assumer ses missions. Le contributeur déplore en outre que dans la structure de pilotage de Citézen, 7 communes seulement sur 35 soient concernées par le projet.

-Observation n°41 du registre dématérialisé (anonyme). A propos des dysfonctionnements de Citéline, le contributeur souhaite connaître les décisions des communes impliquées dans la gestion de ce réseau.

-Observation du registre papier de Thionville (anonyme). Cette personne déplore l'offre très insuffisante des lignes 3 et 4 aux heures de pointe, le non respect des horaires, l'amputation partielle de la ligne 4, les contraintes liées aux correspondances (attente, froid,...) notamment pour se rendre zone du Linkling. Il faut desservir le quartier Stockholm à Yutz.

3.3.5 Coût et financement

-Observation (anonyme) du registre papier de Basse-Ham. L'investissement envisagé représente 180 000 000 € TTC ce qui paraît lourd pour une société dans une situation financière déjà critique. Comment est organisé le financement : quelles subventions, quel endettement, quel coût supporté par le contribuable ?

- Observation n°3 du registre dématérialisé (anonyme). Le coût du projet paraît pharaonique.
- Observation n°4 du registre dématérialisé (anonyme). Le coût des ouvrages d'art paraît sous-estimé.
- Observation n°7 du registre dématérialisé par de l'Association UCIROUTHE. Deux questions portant l'une sur le coût et l'autre sur le financement.

Le financement est prévu à la hauteur de 140,18 M€ HT avec acquisitions foncières, sauf qu'elles ne se retrouvent pas dans la répartition des 21 M€ (dépôt) + 29,5 M€ (ouvrages de franchissement) +11M€ (matériel roulant) + 78,68 M€ (infrastructures). Au document « L » la détermination de la valeur vénale serait de 2,7 M€.

Dans les prévisions de subventions il est écrit que le projet « bénéficiera » d'une subvention d'Etat de 10 M€ alors qu'elle est déjà acquise et qu'elle a servi à financer l'étude et le parking de covoiturage de la rue de Poitiers à Yutz. « Pour le fonds DIRIGE de la Région Grand-Est, je n'ai rien lu de concret. L'indéfini sont les probables subventions de l'UE et des collectivités territoriales, sous réserve qu'elles aient les compétences ».

« Mais comment est-il possible de chiffrer un tel projet avec autant d'inconnues : variante de Castelnaud, terminus ligne rouge à Yutz ou Basse-Ham, les coûts de réalisations des ouvrages d'art Moselle et faisceau ferroviaire + canal ? » « Dans le document K, sur le tableau Coût global le libellé de la ligne 16, pour le montant de 3 880 000 € est absent. »

-Observation du registre papier de Florange par M. Reitz. Projet ambitieux mais financé par le SMITU entre autre par des réductions du budget pour Citéline. C'est juste dommage.

-Observation n°14 du registre dématérialisé (anonyme). Le coût du projet est chiffré à 140 M€. Il aurait été plus honnête de préciser que c'était un coût HT, soit 170 M€ TTC. Encore il n'a pas été précisé s'il ne s'y ajoutera pas des acquisitions foncières et certainement des dépassements de crédit. Les finances de Thionville, en mauvais état il y a deux ans, seront-elles en état de supporter ces coûts supplémentaires ?

-Observation n°15 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. Le dossier ne prend pas en compte le différend judiciaire qui viendra perturber l'acquisition de parcelles appartenant à huit propriétaires sur l'île de la gare. Un autre écueil est celui de la présence d'un câble de signalisation SNCF. L'estimation du coût des travaux est de l'ordre de 400 000 €.

Les estimations du coût des deux ponts (9,8 M€ pour la Moselle, 18,2 M€ pour le faisceau ferroviaire) paraissent sous-évaluées par comparaison au coût de la passerelle piétonne Gare-Poterne de 6,5M€.

-Observation n°46 du registre dématérialisé (anonyme). Projet pharaonique laissant des quartiers à 10, 20 mn d'une station. Pourquoi ne pas fiabiliser et développer l'existant. Financement de l'opération annoncé pour 170 M€ TTC . Mais comme tous les projets il faut prévoir des dépassements de budget (+10%). Prendre également en compte le coût du crédit ? Sachant que subvention ou pas, c'est le contribuable qui met la main à la poche. C'est donc une affaire à 210 / 220 M€ TTC

-Observation du registre papier de Thionville (anonyme). Cette personne s'interroge sur le coût du projet.

3.3.6 Tarification

-Observation (anonyme) du registre papier de Basse-Ham. Les abonnements scolaires ont augmenté de 20 € en 2018. L'utilisateur aura-t-il à supporter de nouvelles augmentations pour un service qui se dégrade ?

-Observation du registre papier de Thionville (anonyme). Cette personne demande que le prix des billets ne soit pas trop élevé.

3.3.7 Qualité de service, temps de parcours

-Observation (anonyme) du registre papier de Basse-Ham. Quelle sera la plus-value apportée par Citézen, le temps de parcours réduit ?

-Observations par courrier remis en main propre par Aline Casanova et annexé au registre papier de Yutz. Elle déplore : les incivilités et les fraudes, la conduite trop heurtée des bus de Citéline, les informations inexactes concernant les horaires, la suppression de la ligne 23 et l'amputation partielle de la ligne 4.

-Observation n°16 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. L'association se félicite de constater qu'à la différence des abris-bus actuels, les stations seront modernisées. Sur le document « F » du dossier d'enquête préalable à la DUP, il n'est seulement question que de « quai minimal » et de « quai standard ». Seront-ils tous pourvus des mêmes équipements ?

-Observation n°20 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. L'association estime que l'amélioration de la vitesse commerciale grâce à Citézen sera négligeable (2 à 3 km/h).

3.3.8 Impact sur la circulation et le stationnement des véhicules particuliers

-Observation n°4 du registre dématérialisé (anonyme). Combien de places de stationnement vont disparaître ?

-Observation n°10 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. A Yutz, comment se feront les deux voies d'approche, avenue des Nations entre la porte de Sarrelouis et la rue de la République, sans éliminer les deux zones de stationnement latéral bordant l'avenue ?

-Observation n°10 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. Les voies d'approche : à partir de l'exemple de la page 4 de la plaquette et en prenant la section rue de Verdun / S39 de l'A31 jusqu'à l'entrée du Bd Foch, il est difficile de concevoir une chaussée à double flux de 6 m pour les véhicules automobiles et une voie d'approche de 3,20 m pour le TCSP. Comment les deux sens de circulations se croiseront-ils étant donné qu'il n'y a qu'un seul canal de circulation ?

-Observation n°14 du registre dématérialisé (anonyme). A-t-on suffisamment mesuré l'incidence de la circulation des bus, en particulier au niveau des voies d'approche ? Comment seront gérés les passages dans les giratoires ? Comment appliquera-t-on la priorité des bus ? A-t-on l'expérience de ce type de régulation ? Les voies de circulations seront-elles réduites passant de 2X2 voies à 2X1 voie, avec une forte incidence sur la fluidité du trafic routier sur des axes particulièrement chargés une bonne partie de la journée. (Route d'Arlon tous les jours de 16h à 19h)

Concernant les places de stationnement, il est fait état à plusieurs reprises de la suppression de places de stationnement. Y aura-t-il des contreparties suffisantes (nouvelles places) afin de ne pas, là encore, dissuader les automobilistes de fréquenter le centre-ville de Thionville ?

-Observation du registre papier de Thionville (anonyme). Le tracé par la rue de Castelnuau doit être préféré à celui de la rue de Bourgogne Place Marie-Louise / Joffre pour éviter de supprimer des places de stationnement dans ce secteur

3.3.9 Environnement, faune, flore, paysage, architecture, qualité de vie

-Observation n°10 du registre dématérialisé par l'association UCIROUTHE. A Yutz, comment se feront les deux voies d'approche, avenue des Nations entre la porte de Sarrelouis et la rue de la République, sans éliminer les arbres bordant l'avenue ?

-Observation n°14 du registre dématérialisé (anonyme). « Je ne suis pas convaincu de la pertinence du projet en termes d'amélioration du cadre de vie des acteurs locaux : habitants de l'agglomération thionvilloise, commerçants, automobilistes... »

-Observation n°23 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. Alors que des périmètres d'espaces publics vont disparaître, il est illusoire de penser que de nouveaux espaces végétalisés vont être créés.

3.3.10 Nuisances liées à la réalisation des travaux

-Observation (anonyme) du registre papier de Basse-Ham. La durée de réalisation du chantier paraît trop longue eu égard aux nuisances environnementales engendrées par les travaux (bruit, pollution) et aux perturbations que ceux-ci vont induire pour les conditions de circulation.

-Observation n°19 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. Prenant l'exemple de la place du Luxembourg, l'association déplore que les mesures spécifiques pour réduire les effets négatifs des travaux sur la circulation soient incomplètes ou erronées.

-Observation n°34 du registre dématérialisé (anonyme) Pendant la phase travaux, il conviendra de prendre des mesures spécifiques en faveur des cyclistes : ne pas encombrer les voies cyclables, adapter la signalisation, limiter la vitesse lorsque les cyclistes sont réintégrés dans la circulation, prévoir un éclairage adapté les cas échéant...(réf. CEREMA, CERTU)

3.3.11 Sécurité

-Observation n°4 du registre dématérialisé (anonyme). Comment va être organisé le giratoire de l'Europe d'Elange-Veymerange, giratoire actuellement dangereux pour les piétons.

-Observation n°22 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. L'association considère que les gains en termes de sécurité sont sans incidence en raison des risques d'accrochage dans les zones où le Citézen ne dispose pas de site propre.

-Observation n°25 du registre dématérialisé (anonyme). Le contributeur souligne que le dossier prévoit des trottoirs de 3,50 m de large accueillant piétons et cyclistes dans un espace partagé. Pour lui cette organisation est non seulement dangereuse pour les piétons comme pour les cyclistes, elle est en outre non conforme à la réglementation qui interdit la circulation des vélos sur les trottoirs.

-Observation n°26 du registre dématérialisé (anonyme). A partir de la rue d'Angleterre, en raison des difficultés de circulation au droit de la place de la République, le projet prévoit que les cycles se dirigeant vers la place empruntent le nouveau site propre aménagé (pour le bus). Le contributeur souligne que cette solution est de type « perdant, perdant » en termes de sécurité pour les bus comme pour les cyclistes. Elle est en outre non conforme aux préconisations du CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme) relatives à la cohabitation bus / vélos.

-Observation n°27 du registre dématérialisé (anonyme). Le dossier indique : « afin de sécuriser les continuités cyclables au droit des carrefours en interface avec le Citézen, il est proposé d'aménager des sas sur chaussée et d'y injecter les cycles. » Le contributeur approuve cet engagement qui

contribue à la sécurité des cyclistes et des piétons. Il souligne cependant qu'il serait judicieux de prévoir pour chaque sas cycliste une bande cyclable permettant aux cyclistes de rejoindre l'aménagement. Un tel aménagement serait par exemple d'ores et déjà nécessaire à Yutz en face du Norma.

-Observation n°28 du registre dématérialisé (anonyme). Le contributeur souligne que dans de nombreuses situations la bande cyclable est préférable à la piste cyclable. La bande permet d'assurer une plus grande continuité des itinéraires cyclables, elle est moins coûteuse que la piste cyclable, elle évite les descentes de trottoirs. Par ailleurs, sur une bande cyclable le cycliste reste visible des automobilistes, ce qui lui permet de mieux s'insérer dans la circulation notamment au niveau des carrefours. Elle permet en outre aux cyclistes rapides de dépasser les cyclistes lents (vélos cargos...) Les trottoirs partagés piétons / cyclistes sont à proscrire ou à défaut, il faut prévoir une séparation physique nette entre cyclistes et piétons au minimum réalisée par des bandes podotactiles.

-Observation n°36 du registre dématérialisé (anonyme). Concernant les bandes d'accès au sas vélo en amont des feux de signalisation, le contributeur rappelle les termes de l'arrêté du 23 septembre 2015 modifiant l'arrêté relatif à la signalisation routière. Il indique que la présence de stationnement longitudinal réduisant la largeur circulable ne peut être considérée comme une impossibilité technique avérée empêchant la création d'une bande d'accès à un sas vélo.

-Observation n°38 du registre dématérialisé (anonyme). Le contributeur demande de ne pas mettre de potelets sur les pistes cyclables. Ils représentent un véritable danger pour les cyclistes particulièrement lorsque ces aménagements sont rapprochés, de couleur sombre ou peu visibles.

Il souhaite également que les chicanes soient conçues pour être praticables par les cyclistes. Il cite un exemple à ne pas suivre près du magasin Géric à Thionville. Ces chicanes sont généralement très difficilement franchissables pour les vélos cargos ou les cycles longs, voire pour les vélos ordinaires.

-Observation du registre papier de Thionville par Mme Anne Parmentier. Le carrefour de l'Europe qui dessert Elange est très dangereux pour les piétons. Il serait intéressant de prévoir la construction d'une passerelle pour le traverser en toute sécurité et surtout rapidement.

3.3.12 Choix du matériel roulant

-Observation (anonyme) registre papier Thionville. Le bus sera-t-il électrique ? Sera-t-il alimenté par des câbles électriques visibles ?

-Observation (anonyme) du registre papier de Basse-Ham. Pourquoi des bus électriques n'ont-ils pas été envisagés ?

-Observation n°4 du registre dématérialisé (anonyme). Quelle sera l'énergie utilisée par le matériel roulant.

-Observation n°22 du registre dématérialisé par UCITOUTHE. Le mode d'énergie des bus n'est pas précisé. Le choix de l'énergie utilisée n'est neutre ni en matière de nuisance, ni sur le coût de revient.

-Observation n°32 du registre dématérialisé (anonyme). Le contributeur propose que les véhicules Citézen puissent permettre de charger les vélos non démontés afin de développer l'intermodalité des transports en commun + vélo, ainsi que cela se pratique de plus en plus souvent à l'étranger comme en France.

3.3.13 Pistes cyclables et cheminements piétonniers

-Observation n°23 du registre dématérialisé par UCIROUTHE. Alors que des périmètres d'espaces publics vont disparaître, il est illusoire de penser que les circulations piétonnes et cyclistes vont être améliorées.

-Observation n°25 du registre dématérialisé (anonyme). Le contributeur souligne que le dossier prévoit des trottoirs de 3,50 m de large accueillant piétons et cyclistes dans un espace partagé. Pour lui cette organisation est non seulement dangereuse pour les piétons comme pour les cyclistes, elle est en outre non conforme à la réglementation qui interdit la circulation des vélos sur les trottoirs.

-Observation n°26 du registre dématérialisé (anonyme). A partir de la rue d'Angleterre, en raison des difficultés de circulation au droit de la place de la République, le projet prévoit que les cycles se dirigeant vers la place empruntent le nouveau site propre aménagé (pour le bus). Le contributeur souligne que cette solution est de type « perdant, perdant » en termes de circulation pour les bus comme pour les cyclistes. Elle est en outre non conforme aux préconisations du CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme) relatives à la cohabitation bus/vélos.

-Observation n°28 du registre dématérialisé (anonyme). Le contributeur souligne que dans de nombreuses situations la bande cyclable est préférable à la piste cyclable. La bande permet d'assurer une plus grande continuité des itinéraires cyclables, elle est moins coûteuse que la piste cyclable, elle évite les descentes de trottoirs. Par ailleurs, sur une bande cyclable le cycliste reste visible des automobilistes, ce qui lui permet de mieux s'insérer dans la circulation notamment au niveau des carrefours. Elle permet en outre aux cyclistes rapides de dépasser les cyclistes lents (vélos cargos...) Les trottoirs partagés piétons / cyclistes sont à proscrire ou à défaut, il faut prévoir une séparation physique nette entre cyclistes et piétons au minimum réalisée par des bandes podotactiles.(cf. CEREMA, FUB)

-Observation n°29 du registre dématérialisé (anonyme). Prenant l'exemple du projet qui indique : « des bandes cyclables unidirectionnelles sur trottoirs sont aménagées de part et d'autre du boulevard sauf entre la rue Lazare Carnot et l'avenue Clémenceau où une bande bidirectionnelle - serait prévue - le long du trottoir sud. » Le contributeur rappelle qu'il souhaite que ces bandes soient installées sur chaussée. Il souhaite que le pétitionnaire prenne en compte les préconisations du site : http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/FicheO2V-BandeCyclab_cle742831.pdf

-Observation n°30 du registre dématérialisé (anonyme). Le passage sous le pont des Alliés est un point difficile de par le gabarit réduit (11m de large). Le dossier indique que les cyclistes, devraient passer sur trottoir en mettant pied à terre à cet endroit. Le contributeur déplore que les cyclistes soient relégués au rang de piétons à deux roues et propose de leur permettre d'aller sur la route en limitant, à cet endroit, la vitesse des véhicules à 30 km/h.

-Observation n°31 du registre dématérialisé (anonyme). Le contributeur souhaite savoir comment les pistes de circulations piétonnes et cyclables seront organisées sur la future passerelle de franchissement de la Moselle.

-Observation n°35 du registre dématérialisé (anonyme). Le contributeur rappelle la position adoptée par les ministres des transports de l'UE ainsi que les dispositions du Plan Vélo français présenté le 14/9/2018. Il invite le pétitionnaire à la lecture et à la prise en compte attentive des principes exposés notamment dans le dossier de presse. Ce dossier de presse conclut « outre la limitation de la pollution de l'air et des nuisances sonores, l'usage du vélo permet de libérer des espaces publics précieux au cœur des villes et améliore la qualité de vie en diminuant la congestion et en dynamisant le commerce de proximité »

-Observation n°36 du registre dématérialisé (anonyme). Concernant les bandes d'accès au sas vélo en amont des feux de signalisation, le contributeur rappelle les termes de l'arrêté du 23 septembre 2015 modifiant l'arrêté relatif à la signalisation routière. Il indique que la présence de stationnement longitudinal réduisant la largeur circulaire ne peut être considérée comme une impossibilité technique avérée empêchant la création d'une bande d'accès à un sas vélo.

-Observation n°37 du registre dématérialisé (anonyme). Le contributeur cite les textes applicables et demande à ce que le double sens de circulation cyclable soit généralisé.

-Observation n°39 du registre dématérialisé (anonyme). Le contributeur rappelle que les aménagements cyclables doivent être accessibles aux vélos cargos. Il rappelle qu'un vélo cargo peut avoir une longueur de 220 cm pour une largeur de 78 cm

-Observation n°43 du registre dématérialisé (anonyme). « J'apporte le témoignage suivant : ce matin encore j'ai vu à l'issue du pont Schuman en direction de Yutz un cycliste qui respectait le principe de la circulation sur trottoir. Il circulait à une bonne vitesse et s'est retrouvé face à de nombreux piétons et a dû faire un crochet dans l'herbe afin de laisser le passage aux piétons. Pensez aux cyclistes quotidiens en faisant vos aménagements SVP. »

-Observation n°44 du registre dématérialisé (anonyme). Dans certains pays étrangers l'aménagement de trottoirs partagés piétons / cyclistes est réalisé en dernier recours dans des situations exceptionnelles (ponts, tunnels, trafic important...) lorsque l'emprise est insuffisante pour aménager un itinéraire dédié. En France il n'existe pas de statut réglementaire permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler ensemble, en outre l'aménagement d'un trottoir partagé sans séparation présente des dangers importants de collision.

-Observation n°45 du registre dématérialisé (anonyme). Les trottoirs partagés piétons cyclistes sans séparation sont particulièrement dangereux en hiver et de nuit. Les aménagements cyclables sur la chaussée sont préférables. Le Républicain Lorrain rappelait le 22 juin 2018 que la loi n'autorise la circulation des vélos sur trottoir que jusqu'à l'âge de huit ans (contravention de 4^{ème} classe). L'article R412-7 du code de la route prévoit que tous les véhicules doivent circuler sur la chaussée. Le trottoir est autorisé si l'usager tient le vélo à la main.

- Sites à consulter : <https://www.cerema.fr>; <https://www.fub.fr>; <https://www.citycycle.com> ;
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr> ;
<https://www.au5v.fr> ;<http://voiriepour tous.cerema.fr> ;<http://www.vvv-sud.org> ;
<https://www.ademe.fr>; <https://www.terraeco.net> ; <https://www.argusdelassurance.com> ;
<https://droitauvelo.org>; <https://www.velo-territoires.org>; <http://derailleurscaen.net>
[https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2018/09/dossier_de_presse -
_plan_velo](https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2018/09/dossier_de_presse_-_plan_velo) ; <http://wicklou.org> ;<https://actuvelo.fr> ; <https://www.velozen.com> ;
<http://transports.blog.lemonde.fr>

3.4 PV de synthèse

Les contributeurs à l'enquête publique ont exprimé des observations, propositions ou contre-propositions en utilisant prioritairement le registre électronique et en second lieu les registres papier déposés dans les sept mairies concernées par le projet. Par ailleurs, le commissaire enquêteur a pris note d'observations verbales qui lui ont été faites au cours de ses permanences et il a annexé au registre d'enquête de Yutz un courrier qui lui a été remis en main-propre.

Il est à noter que certaines questions posées par les participants trouvent leurs réponses dans le dossier qui avait été mis à la disposition du public dans les mairies ou sur le site Internet ouvert par la Préfecture, cependant l'importance et la complexité de ce dossier ont sans doute constitué un obstacle à une prise de connaissance complète des informations qui y figurent. Le commissaire enquêteur a pu donner des explications pour aider à la compréhension du dossier au bénéfice des seules personnes qui se sont présentées physiquement à ses permanences.

Le procès-verbal de synthèse résume les préoccupations et suggestions du public. Le commissaire enquêteur y a ajouté quatre demandes complémentaires personnelles. Ce procès verbal a été présenté et commenté au pétitionnaire, M.Schreiber, Président du SMITU, le mercredi 3 octobre 2018 soit dans les huit jours suivant la clôture des registres papier et électronique.
(Cf. Procès-verbal en annexe n° 8).

3.5 Mémoire en réponse du pétitionnaire

M. Schreiber, Président du SMITU a fait part de son avis et de ses commentaires dans un mémoire en réponse qui a été remis au commissaire enquêteur le 12 octobre 2018 sous forme d'un fichier électronique confirmé par un envoi postal reçu le 17 octobre 2018.

Par ce mémoire, qui est joint en annexe au présent rapport (cf. annexe n° 9), le SMITU apporte des réponses à chacun des thèmes qui lui avaient été présentés par le procès-verbal de synthèse des observations du public.

A titre d'exemple et sans être exhaustif le SMITU:

- réaffirme sa position sur certains sujets (Citezen ne doit desservir ni la gare de Hayange, ni l'hôpital Bel Air afin de répondre à son objectif de BHNS)
- rappelle en contrepartie sa volonté de restructurer le réseau Citéline en complémentarité avec Citezen pour assurer la desserte des quartiers et de l'hôpital Bel Air
- apporte des précisions sur l'environnement paysager des lignes de Citezen
- prend l'engagement de continuer à rechercher des solutions techniques par des discussions à mener avec les entreprises (Arcelor-Mittal), les collectivités (CAVF), ou l'Etat (DREAL) pour ce qui passage à niveau de Daspich en lien avec le projet de création du faisceau A31 bis
- enrichit sa réflexion en s'appuyant sur certaines suggestions du public comme celles visant à permettre le transport des vélos par Citézen et indique que les modalités d'aménagement des parcours cyclables prévus prennent en compte la loi LAURE
- prend en compte plusieurs remarques qui trouvent leurs réponses dans des projets de la ville de Thionville (sécurisation du giratoire d'Elange, parcs de stationnement en projet) etc...

Les réponses données aux différentes thématiques abordées par le public sont examinés de manière détaillée dans les conclusions et avis du commissaire enquêteur portant d'une part sur la demande de Déclaration d'Utilité Publique et d'autre part sur la demande d'Autorisation Environnementale.

4 Annexes et pièces jointes

- **Annexe n°1** : Décision n° E18000123/67 du Tribunal Administratif de Strasbourg en date du 24 juillet 2018 désignant le commissaire enquêteur
- **Annexe n°2** : Arrêté 2018-DCAT-BEPE-173 du 31 juillet 2018 pris par le Préfet de la Moselle et portant ouverture d'une enquête publique dans le cadre du projet CITEZEN relative à :
 - l'autorisation environnementale pour des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre du code de l'environnement
 - la déclaration d'utilité publique
- **Annexe n°3** : Avis faisant connaître l'ouverture de l'enquête publié par les soins du Préfet quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux : le Républicain Lorrain des 6 et 28 août 2018 et les Affiches d'Alsace et de Lorraine des 7 et 10 août 2018 ainsi que des 28 et 31 août 2018.
- **Annexe n°4** : Photographies de l'affiche de l'avis d'enquête répondant aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du 24 avril 2012 pris par le Ministre chargé de l'Environnement (Exemples d'affichages réalisés dans les abris-bus, les commerces et divers bâtiments publics)
- **Annexe n°5** : Dépliant du SMITU : Citézen les lignes qui nous rapprochent
- **Annexes n°6** : Article publié dans le Républicain Lorrain 13 août 2018
- **Annexe n°7** : Certificats de réception des registres d'enquête par les maires
- **Annexe n°8** : Lettre au SMITU et procès verbal de synthèse
- **Annexe n°9** : Mémoire établi par le pétitionnaire en réponse aux questions, propositions, contre-propositions du public