

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

Conclusions et Avis du Commissaire Enquêteur
sur la
Déclaration d'Utilité Publique

SOMMAIRE

1 Présentation de l'enquête publique	p .5
<u>1.1 Identification du pétitionnaire</u>	p .5
<u>1.2 Objet de l'enquête</u>	p .5
1.2.1 La problématique	
1.2.2 Le projet	
<u>1.3 L'enquête publique est conjointe et commune</u>	p .6
2 Composition du dossier de demande de déclaration d'utilité publique	p .7
<u>2.1 Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique</u>	p .7
Pièce A : Identification du demandeur	
Pièce B : Objet de l'enquête, informations juridiques	
Pièce C : Notice explicative	
Pièce D : Plan de situation	
Pièce E : Plan général des travaux	
Pièce F : Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants	
Pièce G : Evaluation socio-économique et financière du projet	
Pièce H : Résumé non technique	
Pièce I : Etude d'impact	
Pièce J : Etude d'incidence Natura 2000	
Pièce K : Appréciation sommaire des dépenses	
Pièce L : Estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser	
Pièce M : Avis de l'autorité environnementale et les suites données.	
Pièce N : Bilan de la concertation préalable	
Pièces annexes : notamment, avis des autres services	

2.2 Etude d'impact

p .9

- 2.2.1 Résumé non technique de l'étude d'impact
- 2.2.2 Etude d'impact
- 2.2.3 Complément à l'étude d'impact
- 2.2.4 Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale
- 2.2.5 Annexes à l'étude d'impact

3 Conclusions et avis du commissaire enquêteur sur la demande d'utilité publique

p .11

3.1 Conclusions du commissaire enquêteur

p .11

- Organisation et déroulement de l'enquête
- Dossier présenté au public
- Objet de l'analyse bilancielle du projet

3.1.1 L'opération présente-t-elle un caractère d'intérêt public ?

3.1.1.1 Offrir une alternative de qualité au « tout automobile »

3.1.1.2 Renforcer la cohésion sociale, accompagner les requalifications urbaines et l'attractivité des centres urbains

3.1.1.3 Renforcer la desserte des équipements structurants

3.1.1.4 Créer une dynamique pour l'ensemble du réseau de transport public

3.1.2 Les expropriations sont-elles nécessaires ?

3.1.3 Bilan coût / avantages des opérations

3.1.3.1. Atteinte à la propriété privée

3.1.3.2 Coût, financement et bilan socio-économique

3.1.3.2.1 Coût

3.1.3.2.2 Financement

3.1.3.2.3 Bilan socio-économique

3.1.3.3 Inconvénients d'ordre social et atteinte à d'autres intérêts publics

3.1.3.3.1 Inconvénients d'ordre social

3.1.3.3.2 Intérêt de la santé publique

3.1.3.3.3 Intérêt de l'environnement

3.1.3.3.4 Compatibilité avec les documents d'urbanisme existants

3.1.3.3.5 Justification du projet par rapport aux solutions alternatives

3.2 Avis du commissaire enquêteur

p .45

1 Présentation de l'enquête publique

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 mission 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 publique

1.2.1 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 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.

1.2.2 Le projet

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, (BHNS) 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

en proposant un moyen de transport en commun qui assure :

- la régularité, la ponctualité, la fréquence des bus
- l'amplitude du service
- la garantie du temps de parcours
- le confort et la sécurité des usagers
- l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite
- l'intermodalité et la gestion des correspondances avec les autres moyens de transport
- les services connexes au déplacement

A cette fin, l'objectif du SMITU est 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, ainsi que l'ensemble des stations voyageurs le long de ces lignes.

- Opération 2 : « parking-relais »

Création de trois parkings relais (P+R) aux terminus de Hayange, Yutz ou Basse-Ham, Metzange.

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

Construction d'un nouveau centre de remisage et de maintenance à Florange.

La maîtrise d'ouvrage de ce projet a été déléguée au groupement SODEVAM-TRANSAMO, 14 bis Bd Paixhans 57011 Metz par mandat du 15 juillet 2015.

1.3 L'enquête publique est conjointe et commune :

L'enquête publique conjointe et commune concerne :

- le dossier de demande d'autorisation environnementale qui ne porte que sur l'opération 1 du projet. (Les opérations 2 et 3 feront l'objet de procédures complémentaires au titre de l'autorisation environnementale lorsque leurs localisations et leurs caractéristiques dimensionnelles seront arrêtées et ce, conformément à l'article 122-1-1, III du code de l'environnement. En revanche, l'étude d'impact porte sur l'ensemble du projet 1, 2, 3 et le cas échéant fera l'objet d'une actualisation lors de l'examen des opérations 2 et 3.)

- le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) qui englobe l'ensemble du projet, à savoir les opérations 1, 2 et 3

Les présentes conclusions et avis portent sur la demande de Déclaration d'Utilité Publique pour l'ensemble des opérations 1, 2, et 3.

2 Composition du dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique

En application des articles R112-4 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier doit comprendre : une notice explicative, un plan de situation, le plan général des travaux, les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, l'appréciation sommaire des dépenses.

En application de l'article L122-1, la DUP des opérations susceptibles d'affecter l'environnement est soumise à l'obligation d'une déclaration de projet prévue par l'article L126-1 du code de l'environnement.

Lorsque l'opération, pour laquelle une DUP est demandée, est susceptible d'affecter l'environnement (au sens de l'article L123-2 du code de l'environnement) l'enquête publique est alors régie par le code de l'environnement articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte alors les pièces exigées au titre de chacune des enquêtes initialement requise (article L123-6 du code l'environnement).

Le dossier d'enquête comprend également dans ce cas l'étude d'impact, les pièces et avis exigées par les réglementations applicables au projet ainsi qu'une note de présentation non technique, une note précisant les coordonnées du maître d'ouvrage, l'objet de l'enquête, les caractéristiques du projet, un résumé des principales raisons pour lesquelles le projet a été retenu, le bilan de toute procédure organisée et la synthèse des observations du public si le projet a fait l'objet d'une procédure de concertation.

Après examen au cas par cas, l'Autorité environnementale a décidé que :

« ...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).

Pour cette raison, le projet s'appuie sur l'étude d'impact qui traite des incidences environnementales, y compris des travaux de construction, d'installation ou d'ouvrage soumis à autorisation.

Ainsi qu'il a été détaillé dans le rapport d'enquête publique, le dossier, qui comporte toutes les pièces prévues par ces réglementations, est composé des documents suivants :

2.1 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 du projet et de l'opération 1 : 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 DUP et d'autorisation environnementale, constitue les pages 145 à 162 du dossier 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 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,*)

2.2 Etude d'impact

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

2.2.1 Résumé non technique *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

2.2.2 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

2.2.3 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 présentés en mai 2018 dans une note complémentaire.

2.2.4 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

2.2.5 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

3 Conclusions et avis du commissaire enquêteur sur la demande de déclaration d'utilité publique

En encadré, commentaires et conclusions du commissaire enquêteur

3.1 Conclusions

- Organisation et déroulement de l'enquête

Par décision du 24 juillet 2018 n° E18000123/67 le Tribunal Administratif de Strasbourg a désigné M. François Kiffer en qualité de commissaire enquêteur.

Prescrite par Arrêté Préfectoral 2018-DCAT-BEPE-173 du 31 juillet 2018, l'enquête publique s'est déroulée du 27 août au 28 septembre 2018 inclus, dans le respect des textes en vigueur.

Observations issues de la contribution publique

Concernant le déroulement de l'enquête, un contributeur a exprimé des doléances sur les points suivants :

- Sur le site électronique, mis en place à la demande de la préfecture, le dossier n'a été accessible que vers 10h le premier jour de l'enquête publique et non à 0h.
- La publicité n'était pas suffisamment visible sur la voie publique.

Position du maitre d'ouvrage

Un problème a en effet eu lieu concernant l'accessibilité au dossier sur le registre numérique mis en place par la Préfecture. Ce problème a été résolu le 27 août à 10h00. Les pièces du dossier n'étaient pas visibles mais les avis pouvaient être envoyés (cf avis envoyé le 27 août à 00h21). Le dossier numérique était téléchargeable sur le site du SMiTU à partir de 00h00 et consultable à l'ouverture au public dans les 7 mairies traversées par le projet

Concernant la publicité, les 4 annonces légales ont été publiées dans le Républicain Lorrain et les Affiches d'Alsace et de Lorraine. Un article de fond sur l'enquête publique du projet (cf article du 13 août) a été réalisé par le Républicain Lorrain. L'enquête était également relayée sur les différents sites internet des communes et des communautés d'agglomérations.

En accord avec le commissaire enquêteur, 150 affiches A2 ont été installées dans les abris de bus le long du parcours.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Ainsi que rappelé ci-dessus, un seul incident mérite d'être signalé : la consultation du dossier numérique sur le site Internet ouvert par Publilégal à la demande de la Préfecture n'a été possible que dans la matinée du 27 août, premier jour de l'enquête. Cet incident qui est regrettable a été corrigé dès 10 heures du matin, soit une heure après l'ouverture de la première permanence. En conséquence, il n'a pas été de nature à compromettre l'enquête publique. En outre, il convient de rappeler que le dossier était accessible sur le site du Smitu et ce, dès 00h00, le premier jour de l'enquête, ainsi que dans chaque mairie dès l'heure de leur ouverture.

Pour le reste, l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'Arrêté Préfectoral qui en fixait les modalités.

L'affichage a été vérifié à deux reprises par le commissaire enquêteur ; il a été réalisé dans les délais prescrits et maintenu en place dans des conditions satisfaisantes, notamment dans la totalité des abris-bus situés le long ou à proximité du futur parcours Citézen. Au total plus de 150 affiches ont été apposées de manière visible sur la voie publique.

- **Dossier présenté au public**

Observations issues de la contribution publique

Le public a exprimé des doléances à propos de la présentation du dossier qui est considéré comme complexe ou erroné : identification difficile du tracé de Citézen, imprécision de certaines informations (terminus à Yutz ou à Basse-Ham, passage rue de Castelnaud).

Position du maître d'ouvrage

Le tracé du projet Citézen a été présenté dans le dossier à plusieurs échelles. Le dossier, à savoir la Pièce E « Plan général des travaux » du dossier de DUP, présentait le projet sous la forme de planches A3 à l'échelle 1/1000 en détail sur des vues aériennes. Dans cette pièce, il est possible de voir la superposition des tracés avec les rues et routes empruntées. La pièce D est pour sa part destinée à situer le projet dans son environnement général et dans son ensemble. La plaquette d'information de 8 pages ne peut et n'avait pas vocation à se substituer aux éléments de détail figurant dans le dossier.

Le dossier ne comporte pas d'incertitudes et n'est pas erroné. Il présente juste les options envisagées au moment du dépôt officiel du dossier (février 2018), le SMiTu était encore en attente de certains résultats d'études pour finaliser son choix.

Le dossier a été soumis aux services de l'Etat préalablement à l'enquête publique et le SMiTu a tenu compte des avis des services dont celui de l'ARS (Agence Régionale de la Santé). Comme présenté dans le mémoire en réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), le SMiTu a donc renoncé fin juillet 2018 à la réalisation du parking relais sur le ban communal de Yutz pour suivre les recommandations de la MRAe et de l'ARS. Ce mémoire en réponse a été joint au dossier d'enquête publique et mis à disposition du public. Le SMiTu souhaite souligner que le choix final du tracé ne remet nullement en cause l'enveloppe financière présentée.

Le dossier mis en enquête publique est le dossier qui a été soumis aux Services de l'Etat et transmis

à la MRAe. Les réponses aux services de l'Etat et à la MRAe ont fait l'objet de mémoires qui se sont ajoutés au dossier initial. La plaquette d'information ayant été réalisée à l'issue de la procédure de consultation des Services de l'Etat et de la MRAe, elle ne présente plus les options qui ont finalement été abandonnées par le SMiTU entre le mois de février et la fin du mois de juillet.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le dossier présenté à l'appui de la demande de DUP du projet CITEZEN comprend l'ensemble des pièces et documents prévus par les réglementations applicables.

Il est regrettable que le nombre de pages (plus de 2000 doubles pages en format A3) et la complexité de l'organisation du dossier rendent celui-ci difficilement consultable pour le public et ce, aussi bien en format papier que sous forme numérique. En revanche au cours de ses permanences, le commissaire enquêteur a répondu, en s'appuyant sur le dossier, aux questions du public et notamment à celles relatives au tracé.

• **Objet de l'analyse bilancielle du projet**

Pour apprécier le caractère d'utilité publique du projet, il appartient au commissaire enquêteur de comparer les avantages de l'opération projetée aux inconvénients qu'elle génère. Pour réaliser ce bilan avantages / inconvénients, il convient d'examiner (arrêt du Conseil d'Etat du 28 mai 1971 "Ville Nouvelle Lille Est" et jurisprudence subséquente) les critères suivants :

- l'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?
- l'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?
- le bilan coûts / avantages penche-t-il en faveur de l'opération ? Pour ce bilan, il convient d'examiner : les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics (dont les raisons sociales, l'intérêt public de la santé publique et les intérêts de l'environnement), ainsi que la nécessité du choix des terrains, la compatibilité avec les documents d'urbanisme existants, la justification du projet retenu par rapport aux solutions alternatives.

3.1.1 L'opération présente-t-elle un caractère d'intérêt public ?

L'agglomération Thionville-Fensch constitue la deuxième agglomération de la Moselle en termes démographiques et économiques. Le territoire de l'agglomération thionilloise 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.

A l'importance de la circulation interne s'ajoutent les mouvements pendulaires quotidiens des travailleurs frontaliers se rendant au Grand-Duché du Luxembourg. La densité des véhicules génère des encombrements quotidiens qui sont source de nuisances et de dégradation des conditions de vie de la population.

Le projet de réseau Citézen comporte :

- une ligne (rouge) Hayange – Yutz ou Basse-Ham d'une longueur de 20 km environ
- une ligne (verte) Thionville (quartier de Metzange-Elange) – Yutz d'une longueur de 12 km environ.

Ces deux lignes desservent sept communes de l'agglomération.

Elles nécessiteront des aménagements étalés dans le temps de 2019 à 2029 et organisés en trois opérations successives :

- Opération infrastructures : création de deux ouvrages d'art à Thionville pour franchir la Moselle, les voies ferrées et le canal des écluses et aménagement de deux lignes de bus représentant 32 km. Aménagement de stations-voyageurs.
- Opération parking- relais
- Opération centre de maintenance et de remisage

La demande de Déclaration d'Utilité Publique porte sur l'ensemble de ces trois opérations.

Ce projet vise à :

3.1.1.1 Offrir une alternative de qualité au « tout automobile »

La création d'un transport en commun circulant partiellement en site propre et bénéficiant d'un passage prioritaire aux carrefours vise à :

- améliorer la régularité et la ponctualité des véhicules de transport en commun
- permettre d'offrir une vitesse commerciale plus élevée
- améliorer le confort et la sécurité des usagers
- améliorer la productivité des transports collectifs

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) avait identifié la nécessité de maîtriser le trafic automobile en favorisant 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 (BHNS) permettant d'offrir une alternative crédible à l'automobile dans une logique d'intermodalité (qui consiste à utiliser successivement plusieurs modes de transport).

A cet effet le tracé des lignes Citézen a été retenu pour :

- encourager l'accès aux centres villes par les transports en commun à partir des parkings-relais qui seront aménagés au niveau de 3 des 4 terminus des lignes Citézen
- permettre les déplacements internes au périmètre de l'agglomération par les correspondances de Citézen avec les lignes du réseau Citéline à restructurer
- faciliter l'accès aux transports collectifs vers le Luxembourg par la desserte des gares routière et ferroviaire
- favoriser l'accès au parking dédié au covoiturage et au départ des lignes de bus transfrontalières par le parking-relais du terminus de Citézen à Metzange-Elange.

3.1.1.2 Renforcer la cohésion sociale, accompagner la requalification urbaine et l'attractivité des centres urbains

Le projet, en facilitant les liaisons entre les communes et entre les différents types de quartiers de l'agglomération, participe à l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des transports en commun et contribue à renforcer la cohésion sociale sachant que les personnes les plus modestes, les personnes les plus jeunes (scolaires et étudiants), les personnes âgées ou handicapées sont aussi les plus dépendantes des transports collectifs. A ce titre l'aménagement des stations-voyageurs est prévu pour améliorer leur confort et pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

La mise en œuvre du projet, en privilégiant les performances des transports en commun au détriment de celles des véhicules individuels, contribue à diminuer l'écart de temps de trajet entre ces deux modes de déplacement. De ce fait le projet doit permettre également d'attirer de nouvelles clientèles vers ce mode de transport. (Actifs utilisant actuellement leur véhicule personnel pour se rendre au travail)

Par ailleurs les réaménagements de voirie nécessaires à la réalisation du projet donnent l'occasion d'augmenter l'espace offert aux cyclistes et aux piétons et contribuent ainsi au renforcement de la sécurité de ces usagers et de manière plus générale à l'amélioration du cadre de vie en apaisant les circulations.

En outre, le dossier prend en compte les projets des collectivités en termes d'urbanisme, de programmes d'équipements, de logements, de zones d'aménagements concertés tels que présentés aux pages 88 à 94 de la demande de déclaration d'utilité publique. Il vise ainsi à s'inscrire dans un développement urbain harmonieux en prévoyant en outre une insertion paysagère de qualité.

3.1.1.3 Renforcer la desserte des équipements structurants

Le tracé des lignes retenu par le projet vise à desservir les zones les plus densément peuplées de l'agglomération. Dans un rayon de 300 m autour du tracé, les lignes desserviront environ 41 000 habitants. Les centres urbains de Hayange, Serémange-Erzange, Florange, Terville, Thionville, Yutz et Basse-Ham seront directement desservis.

Ainsi les deux lignes faciliteront l'accès à une grande partie des quartiers de services administratifs, commerciaux, d'éducatifs, les centres culturels et hospitaliers et plus particulièrement, sans être exhaustif :

- l'Hôpital de Hayange
- à Yutz : la clinique Sainte Elisabeth, la salle de spectacle « l'Amphi », le collège Mermoz, l'Aéroparc, les secteurs en développement (habitat résidentiel en bordure de l'ancien aérodrome)
- à Basse-Ham et Yutz : les zones d'activité,
- à Thionville : les zones commerciales du Linkling, le multiplexe cinématographique, les quartiers densément habités des Chaussées d'Asie et d'Afrique et de l'Allée de la Libération-Poincaré, la gare SNCF et le futur quartier aménagé sur l'île de la gare, la ZA de Cormontaigne, le quartier d'habitat social des Terrasses des Provinces, le commissariat, le théâtre, la médiathèque « le Puzzle », plusieurs lycées et établissements scolaires tels que Charlemagne, Notre-Dame de la Providence, Colbert, Hélène Boucher, l'hôpital Le Kem...

3.1.1.4 Créer une dynamique pour l'ensemble du réseau de transport public

En parallèle de la création du réseau Citézen, le pétitionnaire affiche la volonté de restructurer le réseau Citéline sur les principes suivants :

- ne pas dégrader l'offre de service actuelle
- hiérarchiser le réseau Citéline en lien avec l'aménagement des deux lignes du Citézen
- assurer un rabattement des lignes de bus sur le Citézen et conserver des lignes directes
- alimenter le Citézen et assurer des renforts ponctuels des axes sur certains tronçons
- améliorer la lisibilité du réseau dans le centre-ville

Observations issues de la contribution publique

Opportunité du projet

Un participant considère que les P+R ne seront pas utilisés, en revanche, la circulation et le stationnement automobile en ville seront rendus plus difficiles. Au final, le projet dissuaderait de se rendre dans le centre-ville de Thionville. Il indique, et sur ce point, en accord avec une association d'usagers, qu'il n'y a pas eu un consensus favorable au projet lors de la concertation préalable. Le projet ne corrigera pas les dysfonctionnements de Trans Fensch, ce qui aurait été prioritaire. Il s'interroge sur les méthodes d'études utilisées pour identifier les usagers potentiels notamment ceux des communes limitrophes et construire les financements.

A l'inverse une participante estime que l'avenir est d'éviter les véhicules personnels dans les villes. Pour cela, il faut que les transports en commun soient pratiques et réguliers. Une autre se félicite des améliorations attendues et des conditions d'accessibilité en regrettant l'importance des délais de construction. Une autre se déclare extrêmement favorable au projet permettant de rejoindre le centre-ville depuis Elange, ou de prendre le train pour aller au travail, en évitant ainsi les difficultés de circulation en voiture et les problèmes de stationnement.

L'association d'usagers évoque le cas d'un habitant du Domaine de la Forêt à Yutz qui travaillerait à Luxembourg ; il devrait changer plusieurs fois de moyens de transport pour y parvenir. « Cela paraît peu envisageable. »

Dans le même sens, un contributeur estime que, par exemple, les habitants de Veymerange ne souhaitent ni faire un parcours de 10 à 15 mn à pied pour rejoindre le terminus de Citézen, ni rejoindre le P+R en voiture pour prendre ce type de transport en commun en direction du centre-ville de Thionville.

Même en prenant en compte la population desservie et les besoins identifiés, plusieurs participants dont l'association d'usagers, questionnent sur le rapport entre l'investissement et la plus-value recherchée. Ils souhaitent en premier lieu une amélioration de l'existant. L'association d'usagers craint en outre que le projet soit d'ores et déjà insuffisant si l'on se projette en 2028, eu égard au fait que l'agglomération devrait voir sa population augmenter dans une proportion de 20%.

Organisation des réseaux Citézen / Citéline et intermodalité

Beaucoup ont souhaité savoir si, et comment, Citézen sera complémentaire de Citéline. Ils souhaitent que les quartiers périphériques continuent à être desservis par les transports publics, ou le soient à nouveau, notamment les quartiers de Basse-Ham, des Acacias à Terville, les quartiers proches du cimetière de Sérémange-Erzange. D'autres déplorent la suppression d'arrêts à Yutz (arrêt Printemps, Chalet, Forêt, Kuntzig, Schuman, Mairie annexe) et plus généralement la suppression de la ligne 23 et l'amputation partielle de la ligne 4 de Citéline.

A Florange, un participant souhaite que Citézen assure une fréquence de passage satisfaisante le dimanche matin.

Les participants déplorent généralement les dysfonctionnements de Citéline : tracé, horaires, tarifs, véhicules, incivilités multiples et non contrôlées. Certains considèrent que l'offre des lignes 3 et 4 est très insuffisante aux heures de pointe.

Plusieurs souhaitent connaître les décisions des communes impliquées dans la gestion de Citéline et proposent que soit lancé un nouvel appel d'offre pour changer d'exploitant.

Le souhait de pouvoir charger un vélo non pliant dans les véhicules du BHNS a été exprimé par le public. Cela est pratiqué à l'étranger et même en France afin d'encourager l'intermodalité et la complémentarité entre les transports publics et les différents modes doux de déplacement.

Pistes cyclables et cheminements piétonniers

L'association d'usagers estime que la disparition de périmètres d'espaces publics prévue par le dossier risque de rendre illusoire l'amélioration des cheminements piétonniers et cyclables.

Un contributeur qui s'appuie sur son expérience, mais aussi sur la réglementation (R412-7 du code de la route) et les préconisations des centres d'étude (CERTU et CEREMA) préconise de privilégier les bandes cyclables sur chaussées plutôt que les pistes cyclables et de proscrire les trottoirs partagés vélos / piétons et les sites propres partagés bus / cyclistes. Il souligne que la bande cyclable, qui est moins coûteuse que la piste est préférable non seulement pour des raisons de sécurité évoquées par ailleurs, mais également pour assurer de plus grandes continuités des itinéraires cyclables et pour réserver les trottoirs aux seuls piétons.

Il approuve la création de sas vélos devant les carrefours mais demande de systématiser l'installation de bande d'accès cyclables aux sas et cela, quitte à supprimer des places de stationnement.

Il demande que les aménagements cyclables soient accessibles aux vélos cargos. Il rappelle que les cyclistes ne doivent pas être considérés comme des piétons à deux roues mais comme des usagers de la route et s'oppose aux passages imposant aux cyclistes de mettre pied à terre, comme cela est prévu par exemple sous le pont des Alliés. A cet endroit il préconise un passage sur chaussée en y limitant la vitesse des véhicules à 30 km/h.

Il demande que le double sens de circulation cyclable soit généralisé.

Ce même contributeur rappelle la position des Ministres des transports de l'UE et les principes du plan vélo : « 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.

Tracé et fonctionnement de Citézen

Une personne souhaite que Citézen desserve la rue de Nieppe à Basse-Ham, une association d'usagers propose la desserte de la gare SNCF de Hayange.

La desserte des magasins Leclerc, Carrefour, Auchan est considérée comme très souhaitable ainsi que globalement celle de la zone du Linkling.

Plusieurs participants, ainsi qu'une association d'usagers déplorent que l'hôpital Bel-Air ne soit pas directement desservi par Citézen sachant que le flux de personnel et d'usagers vers cet établissement est très important.

Sur le principe du TCSP, plusieurs personnes regrettent que le parcours en site propre soit trop limité et soulignent l'existence d'un passage à niveau à Daspich. Elles s'inquiètent par conséquent de la difficulté d'assurer une vitesse commerciale et une régularité satisfaisante.

D'autres, et notamment une association d'usagers, estiment qu'il est illusoire de vouloir organiser :

- Un P+R à Hayange en plein centre-ville
- Des voies d'approche aux carrefours sachant que l'espace est souvent trop limité (par exemple sur la section rue de Verdun jusqu'au Boulevard Foch)

- Un passage prioritaire dans les carrefours circulaires et demande s'il y aura un anneau supplémentaire qui croisera la route d'Uckange et la rue du Port à Florange ?

La même association regrette l'absence de P+R à Yutz sur la ligne verte.

Une personne propose de retenir le tracé par la rue de Castelnau plutôt que celui empruntant la rue de Bourgogne qui serait trop exiguë et créerait des difficultés de stationnement. Une autre demande l'abandon du passage par le secteur Cormontaigne, qui ferait perdre du temps. En revanche, elle

considère comme essentielle, la desserte de la gare de Thionville. Elle estime que l'installation d'un P+R à proximité du nouveau cimetière de Yutz ne serait pas une bonne idée, la desserte de Basse-Ham serait plus judicieuse.

Qualité de service, temps de parcours

Certains se demandent si Citézen apportera réellement une plus-value en termes de temps de parcours, de respect des horaires, de confort des stations. Le dossier ne permet pas de comprendre clairement ce qu'est un quai minimal / un quai standard.

D'autres souhaitent savoir si des mesures sont prises en ce qui concerne les fraudes, la qualité et la précision des informations sur les horaires.

Position du maître d'ouvrage

Opportunité du projet

Concernant l'affirmation faite : « qu'il n'y a pas eu un consensus favorable au projet lors de la concertation préalable », le SMiTU ne peut que rappeler les éléments figurant dans la pièce N du dossier de la DUP et relatif au bilan de la concertation préalable qui s'est tenue du 28 août au 27 septembre 2017 et dont des extraits sont repris ci-dessous :

UN CONSENSUS SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET CITEZEN

À l'occasion de cette concertation, la plupart des personnes qui se sont exprimées ont découvert le projet Citézen et se sont prononcés sur son opportunité. La majorité des participants à la concertation a fait part de son enthousiasme vis-à-vis du projet. En général, Citézen apparaît en effet comme un « très beau » projet « d'intérêt général » et « d'avenir », une « super idée », un projet « intéressant pour tous les usagers », voire comme une initiative salvatrice pour le territoire : « Enfin un projet qui demande réflexion ! ».

Quelques participants ont exprimé leur opposition au projet.

UN PROJET ATTENDU POUR AMELIORER LES CONDITIONS DE TRANSPORT

L'opportunité du projet Citézen est donc presque unanimement reconnue par les participants à la concertation, qui y voient une solution pertinente pour améliorer les conditions de transport.

Le programme du Citézen, a été élaboré en prenant en compte l'ensemble des projets d'urbanisme identifiés sur le territoire notamment les programmes d'équipements, de création de logements, de création de Zone d'Aménagement Concerté ou encore d'études de faisabilité urbaines qui sont menées par les différentes collectivités du territoire dans le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Thionvilloise qui prévoit la croissance sur les 15 années à venir.

Les projets pris en compte sont récapitulés dans la pièce C Notice explicative - 5.3. La prise en compte des projets des collectivités pour un développement urbain harmonieux.

Organisation des réseaux Citézen / Citéline

Une restructuration complète du réseau Citeline sera réalisée en complémentarité avec le projet Citézen. Ce futur réseau permettra de desservir les quartiers et villes périphériques, tout en rabattant sur le BHNS.

La ligne verte BHNS se substituera aux lignes 3 et 4 avec un cadencement à 10mn.

Concernant l'exploitant, un point a été mis à l'ordre du jour du prochain comité syndical du SMiTU (17 octobre 2018) pour étudier le futur mode de gestion du service public de transport urbain.

Le pétitionnaire précise également que les arrêts printemps, chalet, forêt, Kuntzig, Schuman et mairie annexe sont desservis par la ligne 23.

Pistes cyclables et cheminements piétonniers

Le projet Citézen du SMiTU Thionville-Fensch est un projet de transport. Les travaux comprennent la réalisation des aménagements spécifiques au bénéfice de la régularité du service de transport. Dans les rues où cela est nécessaire, les aménagements sont réalisés de façade-à-façade sans disparition d'espaces publics. Dans ce nouvel aménagement, l'espace public est réassocié en y favorisant les modes doux

Les propositions d'aménagements cyclables dépendent du contexte urbain où s'implante l'itinéraire cyclable ; il peut être formalisé en bande ou piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle selon le cas de figure. L'objectif est de concilier la composante du mode vélo avec le mode piéton, véhicule léger et BHNS ainsi que la prise en compte du végétal et autres éléments d'aménagement.

Toutes nos hypothèses d'aménagements cyclables prennent en compte la loi LAURE. Des aménagements cyclables sont prévus sur l'ensemble des voiries modifiées par le projet, avec deux cas de figure :

- des aménagements spécifiques existent ou sont créés pour les cycles (bande, piste ou circulation mixte avec les piétons) ;
- lorsque les voies BUS se terminent par un feu, la mixité entre bus et cycles est autorisée.

De manière générale, sur les tronçons plus roulant ou terminant par un cédez-le-passage donnant la priorité aux bus face au trafic motorisé, les cycles bénéficient d'un aménagement spécifique (pas de mixité bus-vélos).

Les gabarits pris en compte sont détaillés ci-après

	MINI	COURANT
PISTE CYCLABLE A DOUBLE SENS HORS VOIRIE (ECARTEE DE LA CHAUSSEE PAR UN MINIMUM D'1,00 M – HORS MARQUAGE)	2,50 m	3,00 m
BANDE CYCLABLE EN SENS UNIQUE	1,00 M	1,50 M
STATIONNEBANDE CYCLABLE EN SENS UNIQUE EN BORD DE STATIONNEMENT (BANDE DE PROTECTION DE 0,50 M SUPPLEMENTAIRE)ENT EN EPI	1,50 m	2,00 m
VOIE VERTE (CYCLES ET PIETONS DISSOCIES D'UNE VOIRIE)	3,00 m	5,00 m

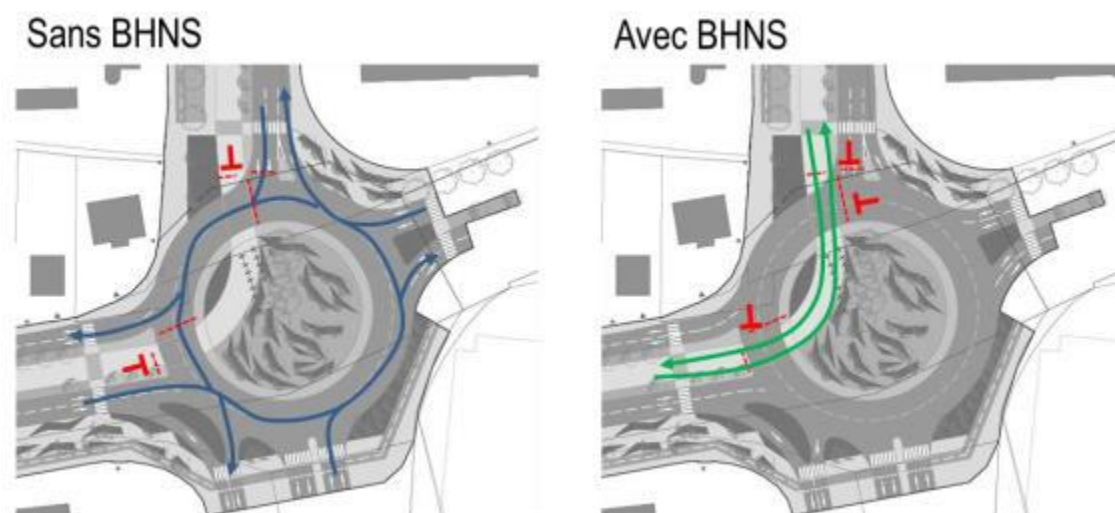
Tracé et fonctionnement de Citézen

Le projet Citézen se traduit par la réalisation d'aménagements facilitant la circulation des bus. Pour des raisons d'emprise mais également afin de programmer des investissements adaptés aux réels besoins, l'infrastructure ne pourra pas être un site propre bus double sens intégral. Des solutions pour s'adapter aux différents points noirs de circulation ont été mises en place (site mixte, voie d'approche, priorité des bus aux carrefours, site propre).

Afin d'améliorer de manière significative les temps de parcours et la régularité du Citézen, la mise en place d'un système de priorité des bus aux carrefours à feux est nécessaire. Dans le cas d'un carrefour à sens giratoire où des remontées de files sont observées, un aménagement d'une voie d'approche est préconisé. Une voie d'approche consiste à aménager une voie spécifique BHNS à l'approche d'un carrefour (à feux tricolore ou giratoire) afin que le système de transport en commun puisse remonter les files de voiture et pouvoir repartir en premier dès que le carrefour se libère.

Dans le cas d'un carrefour giratoire percé comme celui entre la route d'Uckange et la rue du port à Florange, les aménagements pour les véhicules particuliers ne changent pas, il n'y a pas de création d'un deuxième anneau.

Sans BHNS, le fonctionnement du carrefour reste standard mais les véhicules sont stoppés sur l'anneau par feux tricolores dès l'arrivée d'un BHNS.



La desserte du Linkling et de ses magasins (Leclerc, Carrefour etc...) est prévue et se fera par la ligne verte.

Il a été décidé lors de l'étude de faisabilité technique de ne pas desservir directement la gare d'Hayange et l'hôpital Bel-Air pour permettre au Citézen de garder son HNS (haut niveau de service). Le projet Citézen sera accompagné d'une restructuration complète du réseau Citéline. Une des lignes permettra de réaliser une correspondance entre le BHNS et l'hôpital à un cadencement élevé.

Concernant le passage à niveau de Daspich, des solutions techniques seront discutées entre le SMiTU, Arcelor Mittal, la CAVF et la DREAL (faisceau A31 bis) afin de réduire les risques de dégradations de la qualité du service.

Pour les P+R, leurs emplacements ont été choisis pour permettre un rabattement fort. Le P+R d'Hayange se trouve à 200m d'une entrée et d'une sortie de l'autoroute A30 et permet un échange avec la ligne transfrontalière 300.

Le terminus de la ligne verte se situe au collège Mermoz, dans un quartier d'habitat yussois et donc ne sera pas un parking relais.

Qualité de service, temps de parcours

Les stations sont organisées selon des critères d'utilisation :

- quai minimal correspond à la station qui sera faiblement utilisé. Ce type de quai est mis en œuvre sur les stations où l'emprise du trottoir est trop faible pour y implanter un abri ou sur les stations dites «halte» qui sont faiblement fréquentées.
Les équipements sont regroupés sur un unique mât totem et se complètent d'une banquette isolée.
- quai standard : Cette station est celle qui équipe la majorité des arrêts du Citézen. Elle dispose de l'intégralité des équipements. Sa modularité permet de s'ajuster à l'environnement ou elle s'implante.
Ainsi, la banquette et la corbeille hors abri peuvent être positionnées de sorte à limiter les impacts.
- quai forte affluence : Ce type de station est déployé sur les arrêts du Citézen soumis à une forte fréquentation. Cet usage élevé est lié soit à leur emplacement (en centre-ville ou en terminus) soit parce qu'elle est en correspondance avec d'autres modes de transport (gare ou pôle d'échanges). Cette station dispose d'un deuxième abri couvert en plus de l'abri de base.
En fonction de l'environnement où elle s'implante, des ajustements sont envisageables (retrait vitrage arrière, latérale....) pour favoriser son intégration.

Un système BHNS doit approcher les services garantis par un système de transport de type tramway. Pour cela, le BHNS doit avoir une haute fréquence de passage, un temps de trajet garanti, une vitesse commerciale relativement élevée, une amplitude horaire étendue, un accès plain-pied aux stations notamment pour les personnes à mobilité réduite et un système d'information de qualité annonçant entre autres le temps de parcours, l'attente en station, la fréquence. C'est ce qu'offrira le projet Citézen.

En termes de temps de parcours, voici les gains de temps annoncés :

	Temps de parcours actuel	Temps de parcours projeté	Gain
HAYANGE / BASSE-HAM	61 min 15 s	52 min	9 min 15 s
HAYANGE / BOULEVARD FOCH	36 min	31 min 30 s	4 min 30 s
BOULEVARD FOCH / GARE	7 min	4 min 45 s	2 min 15 s
GARE / BASSE-HAM	18 min 15 s	15 min 45 s	2 min 30 s
METZANGE / YUTZ	50 min	29 min 15 s	20 min 45 s

Un système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) sera mis en place dans le projet Citézen. Il s'agit d'un dispositif généralement mis en place sur un réseau de transport urbain afin de localiser des véhicules et de suivre leur exploitation en utilisant différents outils.

Pour l'exploitant, le suivi en temps réel de l'exploitation (suivi des prises de service des conducteurs, de la ponctualité/régularité...) permet d'agir en temps réel pour maintenir la qualité de service du réseau.

Le calcul en temps réel des horaires de passage estimés aux arrêts permet aux voyageurs de connaître l'heure de passage des prochains bus sur différents supports tels que les écrans d'informations présents aux arrêts, dans les véhicules de transport eux-mêmes, les smartphones au travers des applications dédiées, etc...

Le prestataire en charge de l'exploitation du réseau gèrera la problématique fraude.

Conclusion du commissaire enquêteur :

Le projet dans son ensemble a pour ambition de proposer une alternative au « tout automobile » par le développement du recours aux transports publics et aux modes doux de déplacement. Il a également pour objet de faciliter l'intermodalité et l'accès aux points de départ des déplacements transfrontaliers.

Pour atteindre ces objectifs, le projet vise clairement à provoquer un changement d'habitude des habitants de l'agglomération. Pour cette raison, il n'est pas contestable que ce projet peut être ressenti comme pénalisant par une partie des usagers de la route.

Cependant ce projet, en contribuant à maîtriser les excès de circulation des véhicules individuels, les nuisances et les problèmes de sécurité qui y sont liées, est de nature à améliorer globalement les conditions de déplacement en même temps que la qualité de vie des habitants.

Il contribue à renforcer la cohésion sociale et permet d'accompagner la requalification urbaine et l'attractivité des centres urbains. Il vise à renforcer la desserte des équipements structurants et à créer une dynamique pour l'ensemble du réseau de transport public.

Toutefois, je rappelle que, conformément aux demandes exprimées à de multiples reprises par les contributeurs, l'organisation du réseau Citéline devra être reconstruite pour maintenir la desserte des quartiers et communes périphériques non desservis par Citézen. Par ailleurs en réponse aux dysfonctionnements soulignés par le public, le pétitionnaire prévoit d'étudier prochainement le futur mode de gestion du service public de transport urbain.

La décision de privilégier le passage par la rue de Bourgogne plutôt que par la rue de Castelnau est justifiée par le pétitionnaire en raison de l'intérêt de desservir un très grand établissement scolaire. Je considère en revanche qu'il est regrettable qu'un équipement important comme l'hôpital Bel-Air ne soit pas directement desservi par Citézen.

Le développement des parcours cyclables devra être étudié avec attention pour les rendre effectivement opérationnels et ce, sans apporter de gêne aux cheminements piétonniers en évitant si possible les cohabitations piétons / cyclistes sur trottoir.

Il est d'ailleurs regrettable que dans « l'enquête ménages déplacements », l'observation des pratiques de choix modales ne prenne pas en compte les déplacements à vélo (pièce G, point 2.2)

Au final, malgré les insuffisances et difficultés soulignées par le public, il apparaît que le projet a pour objectif de contribuer à l'amélioration des déplacements et de la qualité de vie des habitants de l'agglomération. Pour ces raisons, ce projet présente dans son ensemble un caractère d'intérêt public réel et permanent.

3.1.2 Les expropriations sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?

Commentaire du commissaire enquêteur :

La réalisation du projet va nécessiter des emprises qui vont déborder du domaine public.

Cette question n'est pas traitée dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Elle devra faire l'objet d'un dossier d'enquête parcellaire qui sera constitué ultérieurement et qui présentera le périmètre des biens à exproprier.

Cependant, pièce « L » du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, le pétitionnaire a présenté une estimation du coût des acquisitions à réaliser.
(Voir ci-dessous au point 3.1.3.1).

3.1.3 Bilan coûts / avantages des opérations

Conformément à la jurisprudence, le commissaire enquêteur doit déterminer si les inconvénients des opérations ne sont pas excessifs par rapport aux avantages.

Doivent ainsi être pris en considération « les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics » par rapport à l'intérêt présenté par les opérations.

3.1.3.1 Atteintes à la propriété privée

Les transferts de propriété et la fixation des indemnités seront établis ultérieurement dans le cadre de la définition du périmètre délimitant les biens immobiliers à exproprier.

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique présente d'ores et déjà une estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser (pièce L) sur la base d'une hypothèse de 82 parcelles pour 41 propriétaires concernés.

Sur la base de la consultation du Domaine (Direction Départementale des Finances Publiques) réalisée le 2 mai 2018 avec un délai de validité de 1 an :

- la valeur vénale du bâti à acquérir s'élève à 686 500 €
- le non bâti arrondi à 1 308 000 €

Soit un total de l'indemnité principale de 1 994 500 €

Et en tenant compte du

- emploi : 20%
- imprévu : 15 %

Le total global s'élève à : 2 693 400 €

Commentaire du commissaire enquêteur :

Inconvénients : pour développer une partie du parcours en site propre ou situer les nouvelles stations, tout en privilégiant les transports doux, sans réduire à l'excès les voies de circulation routières, le projet doit nécessairement porter atteinte, dans certaines situations, aux propriétés.

Avantages : le coût des acquisitions qu'il serait nécessaire de réaliser à cet effet, n'apparaît pas excessif au regard de l'intérêt public du projet et du financement global à mobiliser.

Le commissaire enquêteur exprime d'ores et déjà le souhait que les expropriations ne soient envisagées que pour satisfaire aux besoins concourant strictement à la réalisation et à l'insertion harmonieuse du projet Citézen.

3.1.3.2 Coût, financement du projet et bilan socio-économique

3.1.3.2.1 Coût

La pièce « K » « Appréciation sommaire des dépenses » indique un coût global du projet se montant à : **140 180 000 € HT (euros 2015)**

La pièce « G », rubrique 5 « Analyse socio-économique monétarisée » du dossier d'enquête préalable à la DUP fait état d'une appréciation du coût réactualisé du projet selon l'échéancier des dépenses d'investissement couvrant la période 2017 / 2029.

Elle précise notamment que :

-les coûts d'investissement pour l'ensemble des opérations s'élève à : **150 963 380 € HT** :

115 212 880 € pour les infrastructures

15 140 500 € de frais Trans Fensch

10 110 000 € pour les systèmes d'exploitation, considérés comme des équipements

10 500 000 € pour le matériel roulant

Le coût final est estimé en valeur actualisée 2027, à **181 332 399 € (euros 2015)**

Observations issues de la contribution publique

Coût

Le coût est généralement considéré comme très important et ce, d'autant plus que, pour plusieurs contributeurs, il apparaît avoir été sous-estimé notamment pour :

- la construction des ouvrages d'art (par comparaison au coût de la passerelle piétonne prévue par la ville de Thionville)
- les acquisitions foncières qui n'apparaissent pas sur la plaquette de présentation sachant que celles-ci risquent de générer des actions judiciaires elles-mêmes coûteuses. (par exemple : sur l'île de la gare ; huit propriétaires et présence d'un câble SNCF à détourner)
- la variante de Castelnaud, le P+R à Yutz ou à Basse-Ham constituent des inconnues

Demandes complémentaires formulées par le commissaire enquêteur

Connaissez-vous à ce jour l'option retenue à propos de la variante de tracé (Bourgogne ou de Castelnaud) et à propos de la localisation du terminus de la ligne rouge (Yutz ou Basse-Ham) ?

Le dossier présente, pour le coût total du projet, diverses données chiffrées :

Dépliant 8 pages : 140,18 millions HT avec acquisitions foncières

Dossier d'enquête DUP, pièce G :

- rubrique 5.3 : 150 963 380 € 2015 (sans préciser HT ou TTC)
- rubrique 5.5 : 181 332 399 € 2015 actualisé 2027 (sans préciser HT ou TTC)

Pouvez-vous indiquer pour chaque donnée s'il s'agit de montants HT ou TTC ?

Les éventuelles conséquences financières des perturbations liées à la réalisation des travaux au-dessus du réseau SNCF, ont-elles été chiffrées notamment en ce qui concerne les interruptions nocturnes du trafic du fret ?

Position du maître d'ouvrage

La passerelle mode doux réalisée par la ville de Thionville n'a pas d'appuis dans la Moselle et les coûts ne peuvent donc être comparés avec l'ouvrage d'art au-dessus de la Moselle.

Le SMiTU est maître d'ouvrage du projet et réalisera un suivi rigoureux du budget. Le budget global présenté en enquête publique comprend les acquisitions foncières, l'option Castelneau et la réalisation d'un P+R au terminus Est de la ligne rouge dont le coût est indépendant de la localisation (Basse-Ham ou Yutz).

Le coût des acquisitions foncières envisagées est présenté dans la décomposition du budget figurant au chapitre 1 de la pièce K appréciation sommaire des dépenses.

Un relevé des parcelles cadastrales et un inventaire des propriétaires touchés par le projet ont été réalisés par un géomètre sur l'ensemble du tracé des 2 lignes du projet.

Les enquêtes parcellaires seront menées par le SMiTU ultérieurement en fonction de l'avancement du Projet. A noter qu'aucune procédure d'expropriation ne s'avère nécessaire pour la première phase du projet à savoir la construction des 2 ouvrages d'art et la voirie de liaison sur l'île de la Gare. En effet, les parcelles nécessitant leur acquisition pour le projet appartiennent soit à la SNCF soit à la ville de Thionville qui ne sont pas soumises aux procédures d'expropriation.

Il ne sera aucunement nécessaire de procéder à l'achat de la parcelle avec les 8 propriétaires dans l'île de la Gare, la surface concernée est uniquement en espace publique (2 m² sur les 949 m² de superficie de la parcelle). 2 autres parcelles de propriétaires privés seront uniquement concernées en partie, par la phase travaux et ne nécessiteront pas de rachat mais juste une « convention d'occupation temporaire » du terrain.

Les crédits pour le dévoiement du câble SNCF ont été mis au budget de la ville de Thionville.

Le tracé passera par la rue de Bourgogne et le terminus de la ligne rouge se fera à Basse-Ham.

Les 3 montants évoqués –*pièces K et G*- sont en hors taxe.

L'OA SNCF tient compte des interruptions de trafic ferroviaire et des frais imposés par la SNCF. C'est pourquoi il a un budget plus élevé que l'OA au-dessus de la Moselle.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Inconvénients : le coût est considéré comme trop élevé par de nombreuses personnes. De plus, le coût de construction des ouvrages d'art peut paraître effectivement sous-estimé. Par ailleurs, l'estimation des coûts reste incertaine en raison des arbitrages qui sont encore attendus à propos de solutions techniques qui restent à élaborer comme celle relative au passage à niveau de Daspich.

Avantages : le choix de limiter la création de sites propres à une partie du parcours seulement permet de limiter le coût global du projet. Il convient en outre de prendre en compte le fait que le projet intègre des travaux qui ne sont pas uniquement dédiés à la réalisation du réseau Citézen et à l'acquisition du matériel roulant. Il intègre également l'amélioration des parcours de mode doux de déplacement, les requalifications urbaines et surtout la reconstruction du centre de remisage et de maintenance dédié non seulement aux véhicules Citézen mais également à l'ensemble des véhicules du réseau Citéline.

3.1.3.2.2 Financement

Les dépenses d'investissement sont étalées sur une longue période selon un échéancier couvrant une dizaine d'années.

Le 11 février 2011 le Comité syndical du SMITU a délibéré en faveur de la réalisation d'une infrastructure de transport en commun en site propre dans le périmètre de transport urbain et, afin d'assurer son financement, pour la majoration du taux de la taxe versement transport à 1,75%. (L'article L2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales autorise l'augmentation du taux de versement de transport jusqu'à ce niveau)

Par ailleurs des subventions sont d'ores et déjà attendues de l'Etat (10 millions d'euros), du Conseil Régional (6,7 millions d'euros).

M. Roland Balcerzak, Maire de Hettange-Grande et vice-président du SMITU, a souhaité donner au commissaire enquêteur des informations relatives au financement du projet : il indique que d'autres subventions sont recherchées en particulier auprès de l'Union Européenne. Il précise que le projet obtient en outre le soutien de la Caisse des Dépôts et Consignations et de la Banque Européenne d'Investissement.

Observations issues de la contribution publique

Le financement est souvent considéré comme aléatoire par le public :

- la situation financière de la ville de Thionville est difficile et celle de la société de transport est déjà critique
- les subventions recherchées ne sont que très partiellement acquises et celle de l'Etat (10M€) aurait déjà été utilisée pour la réalisation d'une étude et d'un parking rue de Poitiers à Yutz
- le financement risque d'être assuré au final par la réduction des moyens accordés à Citéline

Les tarifs de Citéline viennent d'augmenter, des usagers craignent de devoir supporter de nouvelles augmentations pour financer le projet.

Position du maître d'ouvrage

Coût et financements

Compte tenu que la convention avec l'Etat pour la subvention de 10 millions n'est pas signée, elle n'a pas pu être utilisée.

Tarification

La tarification fera le moment venu, l'objet d'un débat au comité syndical du SMiTU. Nous ne pouvons préjuger d'une hausse ou non des tarifs en 2028.

Commentaire du commissaire enquêteur

Inconvénients : Même si des subventions sont attendues, d'autres sont encore à rechercher et le plan de financement reste à finaliser.

Avantages : Le versement transport fixé à 1,75% apportera une contribution très importante au financement du système de transports. L'échéancier des travaux, qui doivent se dérouler sur une longue période, donne une possibilité de préciser et d'organiser ce financement en en limitant l'impact annuel.

3.1.3.2.3 Bilan socio-économique du projet

Le bilan socio-économique correspond à une analyse monétarisée qui intègre les coûts monétaires ainsi que les externalités positives ou négatives du projet pour la collectivité.

Le pétitionnaire présente dans la pièce « G », « évaluation socio-économique et financière » au point 5.5, le récapitulatif des coûts et des avantages du projet.

L'estimation repose sur :

- un modèle de prévision de trafic établi pour 2029 et 2039
- le coût d'opération du projet
- les différentes valeurs tutélaires et méthodes de calcul encadrées par l'Etat

La loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) rend obligatoire l'évaluation socio-économique des projets d'infrastructure des transports.

L'instruction cadre du 16 juin 2014 dite « Instruction Royale » constitue le nouveau référentiel d'évaluation pour les grands projets d'infrastructure de transport. En application de ce référentiel, les effets socio-économiques et environnementaux suivants ont été évalués :

- Gains de temps	327 601 903 €
- Gains en sécurité	41 090 515 €
- Réduction des émissions de CO2	31 390 090 €
- Réduction des autres polluants atmosphériques	1 514 125 €
- Réduction du bruit	49 093 486 €
- Réduction coût VP	150 833 535 €
- Economie d'amortissement du matériel	3 886 279 €
- Gains de recettes (moins les coûts d'exploitation)	1 814 661 €

Soit au total, un bénéfice de : 607 224 594 €

Commentaire du commissaire enquêteur :

Avantages : les bénéfices du projet exprimés en termes d'intérêts socio-économiques et environnementaux monétarisés, s'élèvent à un total de : 607 224 594 € à comparer aux coûts de 181 332 399 €. L'ensemble de ces bénéfices-coûts est calculé en euros 2015 actualisés 2027.

L'évaluation socio-économique, intégrée au dossier d'enquête préalable à la DUP se fonde, pour ce calcul, sur l'instruction cadre du 16 juin 2014.

Le coût de réalisation du projet est élevé pour la collectivité, cependant, malgré le caractère aléatoire de l'application du référentiel d'évaluation, il apparaît que le rapport coûts / bénéfices penche nettement en faveur de sa réalisation.

Sur le fondement de cette évaluation socio-économique, il apparaît que le projet est globalement positif pour la collectivité.

3.1.3.3 Inconvénients d'ordre social et atteinte à d'autres intérêts publics

3.1.3.3.1 Inconvénients d'ordre social

En phase travaux

Le pétitionnaire prévoit pour cette phase, un certain nombre de dispositions permettant d'en limiter l'impact :

- utilisation d'engins respectant la réglementation en vigueur en matière d'émissions sonores
- mise en place d'un plan de circulation adapté pour assurer la continuité de la desserte depuis la place du Luxembourg
- réalisation d'une mission de coordination environnementale du chantier
- déploiement d'un dispositif d'information pendant toute la durée des travaux

Page 342 de l'étude d'impact est précisé le calendrier prévisionnel des travaux qui se dérouleraient pendant près de 10 ans à partir de 2019

De la page 344 à 353 sont décrits les effets du projet pendant la phase travaux. Ces effets sont analysés au regard des :

- incidences des travaux liés à la création du site de maintenance
- incidences des travaux liés à la création des ouvrages d'art
- incidences des travaux liés à la réalisation des parkings-relais
- incidences des travaux liés à l'aménagement du tracé des deux lignes du Citézen

Pour chacun de ces thèmes sont mesurés les impacts sur les milieux naturels, les déplacements, le stationnement, le bruit, la qualité de l'air, le patrimoine bâti et les paysages.

Dans le résumé non technique de l'étude d'impact (cf. page 162 du dossier d'enquête préalable à la DUP) sont listées les mesures prévues pour réduire les effets négatifs en phase travaux à savoir :

- Les mesures spécifiques pour les milieux naturels, la faune la flore.
- Les mesures spécifiques pour les eaux superficielles.
- Les mesures spécifiques pour le bruit
- Les mesures spécifiques pour la circulation

Observations issues de la contribution publique

Nuisances liées à la réalisation des travaux

Une participante s'inquiète de la durée des travaux qui vont engendrer poussières, bruits, difficultés de circulation.

L'association d'usagers note que les mesures de réductions proposées paraissent incomplètes voire erronées, par exemple place du Luxembourg.

Un autre usager rappelle que des mesures complémentaires devront être prises au bénéfice de la circulation des cyclistes durant cette période.

Position du maître d'ouvrage

Nuisances liées à la réalisation des travaux

Le SMiTU s'engage à s'assurer que les entreprises de travaux feront le moins de gêne possible. Dès l'Appel d'Offre, un Cahier des Clauses Environnementales de Chantier (C.C.E.C.) fera partie des pièces contractuelles du dossier.

Ce C.C.E.C. a pour objectif de déterminer les méthodes générales d'intervention qui permettront de perturber le moins possible l'environnement tout en assurant le mieux possible le maintien du fonctionnement de toutes les activités urbaines et de considérer les activités urbaines dans un sens élargi :

- les circulations diverses (VL, PL, TC, sécurité et secours, cycles, piétons, etc.) sur les voies empruntées et environnantes. Une attention particulière sera apportée aux circulations des modes doux.
- l'usage régulier de l'espace public et de son accès (chaussées, trottoirs, places, rivières, sous-sols, etc.) par les riverains de toutes natures (services publics, habitations, commerces, établissements d'enseignement, édifices culturels, hôpitaux, garages, etc.),
- l'occupation occasionnelle de l'espace public par des manifestations diverses (marchés, foires, quinzaines commerciales, festivités, manifestations sportives, religieuses, culturelles, folkloriques, politiques, etc.),
- les installations, fixes ou foraines, souterraines ou aériennes, assurant un service, public ou privé, de communication, d'alimentation ou d'évacuation, de signalisation, d'éclairage, etc.

Un Comité de Coordination des Chantiers sera constitué afin de s'assurer de la stricte observance des recommandations et prescriptions du présent C.C.E.C. Dans l'enceinte des chantiers, le niveau du bruit est limité à 85 db pour la protection du personnel.

Cette limite peut encore être réduite dans le voisinage d'établissements sensibles (hôpital, crèche, salle de concert, etc.) ou en centre-ville.

En particulier, la notion de « somme des nuisances » est examinée pour tous les chantiers d'un même secteur. Il peut alors être imposé des horaires alternés pour certaines activités, même aux heures ouvrées.

L'entrepreneur mettra en œuvre tous les moyens appropriés à sa convenance pour la protection des chaussées utilisées par ses engins. La tenue des chaussées (mesures contre les nids de poule, poussières, boue) utilisées pour le chantier sera comprise dans les prix de son Marché.

Dès que possible et toutes les fois que les activités le permettent, les emprises sont réduites et le couloir de service est restitué à la circulation. Des passerelles et ponts routiers pourront être mis en place pour permettre les traversées du chantier au droit de certaines intersections et pour les accès de certains riverains. Pendant les terrassements et en période sèche, les terres sont arrosées pour éviter l'empoussièrement excessif.

Le projet ne nécessite pas de réduction de l'espace public sur la Place du Luxembourg.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Inconvénients : en phase travaux, le projet apportera nécessairement une gêne pour les habitants, commerçants et usagers des voiries.

Lors de la réunion avec des commerçants en date du 11 septembre 2017, M. Roland Balcerzak, Vice-Président du SMiTU en charge du projet, avait pris l'engagement d'organiser systématiquement une réunion d'information en amont des travaux. Il a précisé également que les riverains professionnels disposeront de contacts directs pour que les échanges soient continus pendant les travaux.

La mise en place d'un comité de coordination chantier veillant au respect du cahier des clauses environnementales de chantier (CCEC) donne également des garanties pour ce qui est de la prise en compte de cette question.

Des échanges réguliers avec les habitants, commerçants et usagers paraissent effectivement nécessaires pour permettre d'identifier et de limiter les inconvénients qui seront inévitables durant la période des travaux. Cependant, il convient de noter le fait que le phasage des travaux en atténuera l'impact.

En phase d'existence du projet ;

Impact sur la circulation et les stationnements

La création de segments en site propre et de voies d'approche pour le Citézen, quand elle ne se fait pas au détriment des propriétés, se fait nécessairement au détriment des voies de circulation ou des espaces de stationnement existants. C'est le cas par exemple à Thionville, rue de Verdun, chaussées d'Asie et d'Afrique, allée de la Libération / Poincaré, avenue Clémenceau, boulevard Foch...

Concernant particulièrement le stationnement le projet prévoit :

- la suppression de 429 à 468 places de stationnement dans le centre-ville de Thionville,
- la suppression de 69 places de stationnement dans le centre-ville de Yutz
- la suppression de 49 places de stationnement sur les communes de Sérémange-Erzange, Florange et Terville

De plus certains carrefours sont réaménagés pour donner priorité au passage des véhicules Citézen, ralentissant de ce fait la circulation automobile.

Observations issues de la contribution publique

Impact sur la circulation et le stationnement des véhicules particuliers

Plusieurs participants s'inquiètent du nombre de places de stationnement à supprimer. Ils s'interrogent sur les contreparties qui seront créés en matière de stationnement.

L'association d'usagers estime qu'il sera difficile d'installer des voies d'approche et d'assurer la fluidité du trafic des véhicules automobiles.

Un contributeur craint une désertification du centre-ville s'il devient difficile d'y accéder en voiture.

Position du maître d'ouvrage

Impacts sur la circulation et le stationnement des véhicules particuliers

Un bilan de stationnement avec l'impact du projet Citézen sur l'offre en stationnement a été établi.

A Thionville, sur l'allée de la Libération, la suppression globale concerne 44 % des places avec sur le tronçon Bel Air / Vauban, 37 % de l'offre actuelle est absorbée par l'occupation moyenne modérée (entre 50 et 75 %).

Dans le secteur de la Place Notre-Dame et boulevard Foch, la suppression globale concerne 45 places de stationnement qui pourront être compensées par un report des véhicules vers la rue du Vieux Collège ou la rue du Manège où le taux d'occupation est faible.

Au total, le projet prévoit la suppression de 449 places de stationnement dans le centre-ville de Thionville, soit 9 % de l'offre actuelle sur Thionville.

Cette offre supprimée sera compensée en partie par le report modal des usagers dans le projet Citézen.

L'offre supprimée peut également en partie être absorbée par les parkings payants en centre-ville :

- Le parking Manège : 116 places de stationnement occupées à moins de 50% ;
- Le parking Turenne : 125 places de stationnement occupées à moins de 50%.

A noter également la présence d'importants projets de parkings silos dans le secteur de la gare.

En ce qui concerne l'impact stationnement sur la ville de Yutz, les suppressions de places ne sont pas sur les secteurs les plus demandés à ce jour.

Toutefois, afin de limiter les impacts du projet et si besoin, la commune a identifié deux parcelles susceptibles de restituer des places de stationnement

Un arrêt de bus est également supprimé le long de la rue Beethoven, libérant de l'espace pouvant être utilisé pour le stationnement de deux voitures.

L'avenue des Nations comprise entre le giratoire Jaurès et la rue des Artisans propose une offre de 255 places de stationnement entièrement gratuites et limitées à 30 minutes pour 20% de cette offre. L'occupation de ces places de stationnement à 16h est modérée dans l'hyper centre (entre 70 et 85% de taux d'occupation) et faible en périphérie.

Le SMiTU et la ville de Thionville travaillent à travers le projet Citézen et le programme Action Cœur de Ville pour attirer de nouveaux flux de personnes au centre-ville à travers une qualité de vie et environnementale augmentée.

Commentaire du commissaire enquêteur

Inconvénients : la création de Citézen entraîne une contrainte pour la circulation des véhicules particuliers qui pourra être vécue comme pénalisante par les usagers.

Il n'est pas contestable que la suppression de places de stationnement va constituer une gêne pour les automobilistes. Allée de la Libération par exemple, les stationnements en rive de trottoir devront disparaître, seuls les stationnements sur l'îlot central pourront être maintenus.

En contrepartie il est rappelé qu'il existe, au centre-ville de Thionville, de nombreuses possibilités de stationnement, parking Liberté, Cour des Capucins notamment. Par ailleurs il a été précisé au commissaire enquêteur que des parkings silos sont projetés sur l'île de la Gare et un parking silo avenue Lippmann.

Avantages : Il convient de prendre en considération le fait que l'amélioration du fonctionnement des transports en commun a pour objectif d'offrir de nouvelles possibilités de déplacement, et grâce à une meilleure vitesse commerciale, d'attirer vers Citézen une nouvelle clientèle qui serait ainsi dissuadée d'utiliser systématiquement la voiture individuelle.

La création des parkings-relais en périphérie de l'agglomération a pour objectif d'accueillir les véhicules et de permettre le transfert des déplacements intra urbains au bénéfice des transports publics.

Le projet Citézen permet également de compléter le maillage des itinéraires cyclables et piétonniers notamment par le nouveau franchissement de la Moselle, des voies ferrées et du canal ainsi qu'entre Hayange et Florange, limitant ainsi le recours aux voitures individuelles et aux besoins de stationnement.

Patrimoine historique et architectural

Seule la phase de construction de l'ouvrage de franchissement de la Moselle nécessitera la déconstruction et la reconstruction d'une partie du bastion existant rive gauche, pour permettre la mise en place des culées et des piles de l'ouvrage. Cette incidence forte ne sera que temporaire puisque la reconstruction à l'identique est prévue après achèvement de la phase de travaux.

L'étude d'impact préconise de porter une attention particulière à la cohabitation entre l'ouvrage d'art de franchissement du canal de l'écluse et le pont-écluse sud en raison de la co-visibilité entre celui-ci et le nouvel ouvrage.

La réalisation de fouilles archéologiques préventives avant la phase de travaux permettra de déterminer les mesures à prendre pour protéger le patrimoine archéologique éventuel.

Le parking-relais de Hayange doit être établi au sein du périmètre de protection de monuments historiques (église Saint-Martin et ancienne chapelle sépulcrale de Wendel). L'étude d'impact souligne la nécessité de porter une attention particulière aux types d'aménagements retenus en raison de la co-visibilité entre ces aménagements et les deux monuments cités ci-dessus.

Demande complémentaire formulée par le commissaire enquêteur

Etes-vous en mesure d'indiquer les suites données au diagnostic archéologique et à ses incidences éventuelles sur l'organisation du projet ?

Position du maître d'ouvrage

Le diagnostic archéologique est programmé par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP) à la fin 1er trimestre 2019. Le planning et le budget sont cohérents avec des fouilles éventuelles.

Intérêts économiques et agricoles

Le projet ne compromet directement aucune activité économique, hormis les perturbations éventuellement générées durant la phase travaux en zones commerciales.

L'étude d'impact souligne que l'activité agricole est peu significative sur l'agglomération. De ce fait le projet, qui est essentiellement réalisé en milieu déjà urbanisé est sans incidence sur l'activité agricole.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Il est établi que, sauf en phase travaux, le projet ne porte pas une atteinte au patrimoine historique et architectural. Seul le résultat du diagnostic archéologique reste inconnu à ce jour.

Le projet, qui est essentiellement réalisé en milieu urbain ou sur des friches industrielles, ne porte pas atteinte à l'activité agricole.

Il ne compromet directement aucune activité économique, hormis les perturbations éventuellement générées par la phase travaux.

3.1.3.3.2 Intérêt de la santé publique

La santé concerne de nombreux domaines tels que les émissions de polluants, les nuisances sonores, vibratoires, ou encore les accidents de la route.

Le projet CITEZEN prend en compte ces différents sujets. L'étude d'impact et ses annexes indiquent:

Nuisances sonores

Les transformations apportées par le projet sont considérées comme non significatives au regard du code de l'environnement. Le projet aura dans la majorité des cas une incidence légèrement favorable en modérant l'augmentation du niveau sonore par réduction du trafic au vu du scénario de référence.

Les écarts absolus d'impact entre le projet et l'augmentation normale de trafic routier prévue restent inférieurs à 1 dB(A).

Durant les travaux, les engins utilisés devront respecter la réglementation en vigueur et les travaux de nuit devront être limités autant que possible.

Emissions de polluants atmosphériques

L'étude d'impact démontre que le projet est neutre ou favorable à la réduction de la pollution atmosphérique à l'exception de quelques séquences d'aménagements défavorables : chaussée d'Afrique et chaussée d'Asie. Sur ces axes les deux voies de circulation restantes se trouvent être celles qui sont les plus proches des habitations. Cette situation défavorable devrait être compensée par la réduction des charges de trafic.

Le seul axe présentant une hausse de trafic supérieure à 10% est la rue Paul Albert du fait d'un report prévisible du trafic automobile sur cette voie. Néanmoins les concentrations en dioxyde d'azote devraient être en 2029 de l'ordre de 30 µg/m³ pour une concentration à l'heure actuelle de 39 µg/m³. Cette baisse est due à l'amélioration du parc automobile, sachant que la hausse de concentration liée au projet lui-même reste faible, de l'ordre de 1 µg/m³. L'objectif de qualité de l'air de 40 µg/m³ est toujours respecté.

Accidents de la circulation

D'une manière générale les calculs réalisés au regard du scénario de référence, démontrent que, pour l'ensemble des voies concernées directement par la création des deux lignes CITEZEN, on observera une réduction du trafic automobile de l'ordre de 1 à 18% au bénéfice du développement de l'usage des transports en commun, des déplacements à vélo ou à pied.

Ces évolutions généralement favorables auront nécessairement un impact positif non seulement sur les nuisances sonores et atmosphériques mais également sur les risques d'accidents de la circulation.

Pour les axes situés en périphérie du projet, l'augmentation du trafic sera contenue avec une augmentation située entre 1 et 3%, exception faite de la seule rue Paul Albert où l'augmentation du trafic pourrait être supérieure à 10 %.

Observations issues de la contribution publique

Matériel roulant

Plusieurs participants se sont inquiétés de la nature de l'énergie utilisée pour la motorisation des véhicules Citézen (électrique avec une alimentation par trolleyes ou par batteries, hydrogène, gaz, diesel...). Ils soulignent que le choix du mode d'énergie ne sera pas neutre ni en matière de nuisance sonore et de pollution, ni en matière de coût.

Une personne 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.

Sécurité

Des contributeurs signalent que le giratoire de l'Europe à Elange-Veymerange est dangereux pour les piétons et souhaite que le projet permette d'améliorer cette situation.

En l'absence de site propre intégral, l'association d'usagers estime que la création de Citézen est sans incidence positive en matière de sécurité.

Un contributeur s'appuie sur son expérience, mais aussi sur la réglementation et les préconisations des centres d'étude (CERTU et CEREMA) :

- Il désapprouve le principe des trottoirs partagés entre piétons et cyclistes ainsi que des sites propres prévoyant une cohabitation entre bus et cyclistes. Ces situations sont dangereuses ou pénalisantes pour toutes les catégories d'usagers.
- Il indique que les bandes cyclables sont généralement préférables aux pistes cyclables ; le cycliste peut ainsi mieux se réinsérer dans la circulation notamment aux carrefours.
- Il approuve en revanche la création de sas pour cyclistes au droit des carrefours sous réserve qu'une bande cyclable permette aux cyclistes de rejoindre facilement ces sas. Il rappelle que cet aménagement doit être réalisé même s'il nécessite de supprimer quelques places de stationnement longitudinal.
- Pour des raisons de sécurité, il demande de proscrire l'installation de potelets sur les pistes cyclables et de n'y aménager que des chicanes véritablement utilisables pour les cycles même longs (vélos cargos, tandems...)

Position du maître d'ouvrage

Choix du matériel roulant

L'article 37 de la loi sur la transition énergétique impose aux autorités organisatrices (AO) de renouveler leur flotte avec des « bus propres ». Le matériel roulant du projet Citézen sera donc en conformité avec ce décret.

Le choix n'a pas encore été réalisé. Le retour d'expérience d'autres réseaux de transport en commun nous permettra de prendre les bonnes décisions concernant la motorisation (électrique par batterie, GNV, pile Hydrogène etc...).

Le SMiTU étudiera le souhait de pouvoir charger un vélo non pliant dans les véhicules.

Sécurité

La ville de Thionville travaille actuellement sur un projet de mise en place d'un dispositif sécuritaire pour les modes doux sur le giratoire d'Elange.

Les Etudes de trafic réalisées sur le périmètre du projet Citézen montrent qu'il n'y a pas besoin d'aménager de site propre intégral sur l'ensemble du parcours des lignes BHNS. Sur une grande majorité du parcours, le BHNS pourra circuler dans le trafic fluide et des aménagements lui permettront de franchir les points durs (carrefours) par la création de voie d'approche et un système de priorisation aux feux tricolores.

Le projet Citézen étant un projet de transport urbain, seuls les aménagements nécessaires à favoriser les objectifs du BHNS (régularité et fiabilité) seront réalisés. Evidemment, dans les rues où cela est nécessaire, les aménagements sont réalisés de façade-à-façade sans disparition d'espaces publics.

Dans ce nouvel aménagement, l'espace public est réassocié en y favorisant les modes doux avec la création de pistes cyclables notamment.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Inconvénients : il est prévu que le transfert de circulation vers la rue Paul Albert entraîne une augmentation du trafic éventuellement supérieure à 10%.

Concernant le choix du matériel roulant, le pétitionnaire, indique que le choix du matériel n'est pas encore arrêté mais, que dans le respect de la réglementation, il s'agira de toute façon de « bus propres ».

Avantages : Le projet a pour objet d'améliorer la situation par rapport à l'existant. A minima, son objectif qui est de maîtriser l'augmentation générale de la circulation automobile et des nuisances et risques induits dans l'agglomération, apparaît être globalement positif en termes de santé publique, particulièrement pour ce qui est du niveau sonore, des émissions de polluants atmosphériques et de la sécurité routière. La prise en compte, chaque fois que nécessaire, des modes doux de déplacement contribue à la réalisation de cet objectif.

3.1.3.3 Intérêts de l'environnement

Etude d'impact

Le résumé non technique de l'étude d'impact, rubrique 5.1 « tableau de synthèse » présente les problématiques environnementales soulevées, l'état de conservation de l'environnement, l'évolution supposée avec le projet, le niveau d'incidence, les mesures mises en œuvre et l'impact résiduel. Ainsi y sont examinés les impacts résiduels des problématiques suivantes :

Accessibilité du territoire : impact résiduel positif.

Dynamique agricole : sans incidence (cf. ci-dessus paragraphe 3.1.3.3.1 Inconvénients d'ordre social)

Qualité des sols : le nouveau site de remisage et de maintenance, prévu à Florange, aura un impact résiduel positif sur les pollutions résiduelles identifiées sur le secteur envisagé et ce, en raison de la mise en œuvre des dispositions nécessaires pour la remise en état de ces friches industrielles avant implantation du projet. (cf. Etude BURGEAP, annexe 4 de l'étude d'impact). Les autres composantes du projet n'ont pas d'incidence sur la qualité des sols.

Qualité de l'eau souterraine : la qualité de l'eau souterraine est bonne et fait l'objet de surveillance. Les mesures mises en œuvre telle que l'imperméabilisation des P+R, comme l'absence d'infiltration des eaux de ruissellement dans les zones couvertes par un périmètre de protection captage AEP, aboutissent à un impact résiduel considéré comme faible (cf. étude BURGEAP pour la réalisation d'un diagnostic environnemental complémentaire du milieu souterrain)

Qualité de l'eau surfacique : elle est moyenne voire mauvaise, des dispositions d'amélioration existent et sont à respecter. Mesures pour la réalisation du projet : traitement des eaux de ruissellement des P+R par séparateur d'hydrocarbures. Le rejet des eaux de ruissellement par le projet ne conduira qu'à un impact résiduel faible.

Ressources en eau : le territoire dispose d'une ressource en eau suffisante. Le projet est sans incidence sur cette question.

Besoin en énergie : le territoire dispose de plusieurs types d'énergie en quantité suffisante. Le projet ne nécessite pas de prévoir des mesures particulières.

Paysages urbains : les perspectives des paysages concernés présentent des disparités. Aucune mesure de réduction n'est envisagée. L'impact est faible voire positif selon les situations.

Patrimoine architectural : les éléments du patrimoine font l'objet d'outils de préservation au titre des monuments historiques. Les nouveaux ouvrages et aménagements pourraient engendrer une mauvaise insertion dans les paysages existants. Mesures mises en œuvre : consultation de l'architecte des bâtiments de France et suivi des préconisations en fonction de leur faisabilité techniques et économiques. Impact résiduel moyen. (Cf. ci-dessus, paragraphe 3.1.3.3.1)

Patrimoine archéologique : les travaux d'aménagements et des ouvrages pourraient avoir des incidences sur le patrimoine archéologique existant. Mesures mises en œuvre : consultation de la

DRAC et réalisation de fouilles archéologiques préventives. (cf. ci-dessus, paragraphe 3.1.3.3.1)

Paysage non bâti, situation de la circulation routière, maillage de transports en commun, accessibilité de pôles d'intermodalité, fonctionnement du réseau cyclable, échange entre les deux rives de la Moselle : pour l'ensemble de ces questions, le niveau d'incidence est globalement positif.

Milieus naturels : les milieux naturels présents sont rares et ne présentent pas une sensibilité particulière, à l'exception d'un secteur de zone humide résiduelle (saulaie au droit du projet d'ouvrage d'art de franchissement des voies SNCF) Le niveau d'incidence est faible à moyen. Mesures : mise en défens des zones écologiquement sensibles, réduire au maximum l'emprise chantier et définir la localisation des installations de chantier en tenant compte des habitats et espèces à enjeux. Gestion et suivi écologique de la saulaie riveraine défrichée (suivi + gestion sous tablier + gestion des espèces invasives) Mettre en place une mission de coordination environnementale de chantier. L'impact résiduel sera négligeable.

Espèces invasives : certains secteurs, notamment les grandes emprises ayant perdu leur vocation, sont exposés aux espèces invasives. Mesures : élimination des espèces invasives lors des phases d'aménagement. Impact résiduel positif.

Diversité de la flore : pas de degré de richesse particulière. Aucune mesure de réduction envisagée. Sans incidence.

Diversité de la faune : pas de richesse particulière à l'exception des chiroptères et lézards des murailles présents sur certains secteurs. Mesures : mettre en défens les zones écologiquement sensibles, réduire au maximum l'emprise chantier et définir la localisation des installations de chantier en tenant compte des habitats et espèces à enjeux. Utilisation de matériaux rugueux sur les ouvrages d'art permettant l'accroche des chiroptères. Mettre en place une mission de coordination environnementale de chantier. L'impact résiduel sera négligeable.

Fonctionnement écologique : les noyaux de biodiversité ou corridors écologiques sur le tracé sont limités et de qualité moyenne. Pas de mesure de réduction à envisager. Absence d'incidence du projet.

Gestion des déchets : les filières et système de collecte, transport et tri ou traitement des déchets existent. Pas de mesure de réduction à envisager. Absence d'incidence du projet.

Inondation : l'implantation des ouvrages d'art et les aménagements nécessaires sur la berge pourrait engendrer une aggravation du risque d'exposition à l'inondation sur la Moselle et ses affluents. L'étude hydraulique conclut à une incidence négligeable.

Si la variante de la ligne rouge jusqu'à Basse-Ham est retenue, les préconisations du PPRI seront à prendre en compte lors de l'aménagement du P+R. Impact résiduel : faible.

Risques technologiques : les outils et prescriptions des services compétents existent pour la prévention de ces risques. Pas de mesure de réduction à envisager. Absence d'incidence du projet.

Risques sismiques : le secteur est en zone de sismicité faible. Mesures : application des dispositions parasismiques définies par le guide du CEREMA pour la construction des ouvrages d'art. Pas d'impact résiduel. Absence d'incidence du projet.

Contexte sonore : l'état des émissions sonores est normal pour une agglomération de cette dimension. Le bruit résiduel en période nocturne est faible. Les écarts absolus d'impact entre le projet et l'augmentation normale du trafic routier prévu restent inférieurs à 1 dB(A). Mesures : les transformations apportées par le projet sont non significatives et ne nécessitent pas de mesures. Impact résiduel faible. (cf. paragraphe 3.1.3.3.2)

Qualité de l'air : l'état actuel peut présenter dans certaines situations météorologiques une concentration d'ozone. La réduction possible des émissions liées aux voitures individuelles et les nouveaux véhicules du Citézen laisse présager une amélioration de la qualité de l'air. Pas de mesure envisagée. Impact résiduel positif. (cf. ci-dessus paragraphe 3.1.3.3.2)

Avis des services

La DRAC Grand Est, prescrit par arrêté préfectoral en date du 13 mars un diagnostic d'archéologie préventive dans le secteur du Square du 11 novembre, Parc Napoléon, Ile de la Gare, Avenue Lippmann à Thionville et Auf dem Esch à Yutz.

L'ARS, émet un avis défavorable concernant l'implantation d'un P+R à Yutz qui serait situé en zone de captage des eaux de la ville de Yutz. L'ARS émet un avis favorable pour le reste du projet.

La DDT, service aménagement diversité eau, division environnement, rappelle que les P+R et centre de maintenance et remisage devront faire l'objet de procédures ultérieures et d'études complémentaires. Il est rappelé que concernant la thématique « milieu forestier », le dossier ne nécessite pas d'autorisation de défrichement. Concernant la thématique « arbres » le maître d'ouvrage devra respecter les dispositions de l'article L350-3 du code l'environnement relatif aux allées et alignements d'arbres en bordure de voies de communication. Le projet est sans incidences sur les sites Natura 2000 et le dossier ne nécessite pas de dérogations « espèces protégées ». En conclusion, la DDT émet un avis favorable au dossier.

La Commission Locale de l'Eau du Bassin Ferrifère SAGE a donné un avis favorable au projet.

Avis de l'Autorité environnementale

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie dans le cadre des procédures relatives aux aménagements de voiries et d'ouvrages d'art. (Elle devra rendre un nouvel avis préalablement à la construction des P+R et centre de maintenance.)

L'Ae a rendu son avis le 18 juillet 2018 en prenant en compte l'ensemble des éléments déjà présents dans l'étude d'impact au titre des trois opérations.

A ce propos, l'Autorité environnementale indique que :

les principaux enjeux du projet sont :

- les déplacements, la pollution de l'air et le bruit
- le paysage
- les milieux naturels
- la protection de la ressource en eau
- le risque d'inondation
- le patrimoine archéologique

Pour les déplacements, la pollution de l'air et le bruit, l'Ae considère que le projet est vertueux. Le projet a un impact positif sur l'offre de transports en commun, pour l'agglomération, mais aussi à destination du Luxembourg via la gare ou l'autoroute A31. Il contribue également au développement des infrastructures dédiées aux modes doux de déplacement. Seule la rue Paul Albert verrait son trafic augmenter de 10 à 15% à l'horizon 2029. Le niveau de saturation actuelle n'étant pas donné, l'Ae a demandé de compléter les données pour évaluer les conséquences de cette option sur les riverains.

Pour le paysage, l'Ae recommande d'approfondir l'évaluation de l'impact sur les paysages par des vues schématiques ou des photomontages. D'inventorier les points de vue desquels les ouvrages seront visibles en particulier en cas de co-visibilité avec les monuments historiques et de préciser les mesures d'intégration paysagère des ouvrages.

Pour les milieux naturels. L'Ae prend acte de l'absence d'impact sur les sites Natura 2000 et fait le constat que les prospections réalisées n'ont pas permis d'établir la présence de gîtes à chiroptères dans la saulaie, que néanmoins des mesures de protection sont prévues lors de l'abattage des arbres. Concernant les arbres présents le long des tracés, l'Ae fait remarquer que l'étude d'impact aurait pu être plus précise concernant les coupes d'arbres prévues tout au long du parcours.

Pour la protection de la ressource en eau, l'Ae recommande de rechercher un autre site pour l'implantation du P+R de Yutz ou de proposer des mesures permettant de garantir l'absence d'impact.

Pour le risque d'inondation. L'Ae note que l'ouvrage d'art Moselle, bien que susceptible de gêner l'écoulement des crues, ne provoquerait en fait qu'une hausse du niveau de l'eau considérée comme négligeable. La compatibilité du P+R de Basse-Ham avec les documents de prévention du risque d'inondation devra être clairement établie dans le complément à l'étude d'impact, y compris dans la mesure du possible, avec le PPRI en projet.

Pour le patrimoine archéologique, sachant que les ouvrages d'art et une partie du tracé sont situés dans des zones archéologiques d'intérêt moyen à fort, un diagnostic d'archéologie préventive a été prescrit par arrêté préfectoral du 13 mars 2018.

L'Ae rappelle qu'elle devra être ressaisie pour avis dans le cadre des procédures d'autorisation relatives aux P+R et centre de maintenance.

Dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire répond à chaque observation de l'Ae pour ce qui est des questions relatives au bruit, à la pollution atmosphérique, aux déplacements, aux paysages, ainsi qu'à celles relatives à la ressource en eau et à l'archéologie préventive. Pour ce qui est des arbres, il indique que le projet prévoit : « les arbres seront une priorité, exception faite de la rue de Bourgogne à Thionville ». Un « véritable maillage vert sera à créer ou à souligner » « Il y aura sept séquences paysagères sur la ligne rouge et cinq sur la ligne verte ». Parmi celles-ci, deux sont communes aux deux lignes.

Pour l'implantation du P+R en terminus de ligne rouge, le SMITU renonce à l'hypothèse de l'implanter à Yutz et suit les recommandations de l'Ae et de l'ARS. L'aménagement d'un P+R à Basse-Ham devient incontournable. Les études qui seront réalisées prendront en compte les besoins de compatibilité avec les documents de prévention des risques inondation.

Analyse du commissaire enquêteur

L'examen de l'étude d'impact fait apparaître que le projet aura un impact directement positif sur :

- l'accessibilité
- la qualité des sols
- le paysage non bâti
- la circulation routière
- le maillage de transports en commun
- l'accessibilité de pôles d'intermodalité
- le fonctionnement du réseau cyclable
- l'échange entre les deux rives de la Moselle
- l'élimination d'espèces invasives
- la qualité de l'air

Par ailleurs, si les mesures d'évitement et de réduction des effets négatifs citées dans le résumé non technique de l'étude d'impact, sont mises en œuvre le projet aura un impact résiduel sans incidence, ou à l'incidence négligeable ou faible sur :

- la dynamique agricole
- la qualité et la protection de l'eau souterraine
- la qualité de l'eau surfacique
- la disponibilité de la ressource en eau
- les besoins en énergie
- les paysages urbains
- les milieux naturels
- la diversité de la flore et de la faune
- le fonctionnement écologique
- la gestion des déchets
- les risques d'inondation
- les risques technologiques
- les risques sismiques
- le contexte sonore

Le projet aura en revanche un impact résiduel moyen pour :

- le patrimoine architectural et archéologique

Au point 5.2 du résumé non technique de l'étude d'impact, sont rappelées les mesures prévues pour éviter et réduire les effets négatifs en phase travaux et en phase d'existence du projet. Il est précisé qu'au stade actuel du projet et compte tenu de la nature des impacts exposés ci-dessus, il n'est pas prévu de mesures compensatoires.

Le commissaire enquêteur constate en outre que **les avis des services et de l'Autorité environnementale** sont globalement favorables sous les réserves suivantes :

- réalisation d'un diagnostic d'archéologie préventive (non encore effectué à ce jour)
- recherche d'un autre site pour le P+R de Yutz
- respect l'article L350-3 du code de l'environnement relatif aux allées et alignements d'arbres en bordure de voies de communication
- précisions à donner sur les coupes d'arbres et les impacts sur les paysages
- réalisation d'un complément à l'étude d'impact en vue d'obtenir un nouvel avis de l'Ae préalablement à la réalisation des P+R et du centre de maintenance.

Observations issues de la contribution publique

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

L'association d'usagers s'inquiète de la nécessité de supprimer des arbres pour créer des voies d'approche et plus généralement, elle fait le constat que des surfaces d'espace public vont disparaître, ce qui est en contradiction avec la volonté affichée de créer des espaces végétalisés.

Un autre contributeur émet des doutes sur la pertinence du projet en termes d'amélioration du cadre de vie pour les habitants, les commerçants, les automobilistes...

Lors d'une permanence du commissaire enquêteur, une participante a exprimé oralement son désaccord à propos du fonctionnement électrique du bus s'il est alimenté par des batteries et ce, en raison de la difficulté de leur recyclage.

Position du maître d'ouvrage

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

Le projet améliorera le cadre de vie des habitants.

Ainsi le report modal pour les déplacements urbains vers les 2 lignes du projet Citézen permettra :

- Une réduction du trafic en 2029 sur la majorité des voies s'échelonnant entre 1 et 20 % par rapport à la situation actuelle, en l'absence du projet, l'augmentation du trafic est généralisée à tous les axes et se situe entre 3 et 30 % ;
- D'améliorer la qualité de l'air par exemple :
 - au droit de l'établissement Notre Dame de la Providence,
 - au niveau de la cité scolaire Charlemagne.

Le projet permettra de compléter le maillage des itinéraires cyclables avec :

- Le nouveau franchissement de la Moselle,
- Une circulation des vélos sur l'avenue Clémenceau et le boulevard Foch à Thionville.

La modernisation des équipements et des aménagements comme le traitement paysager du projet permettra d'embellir le cadre de vie des habitants. Une des lignes directrices du projet est de faire des arbres une priorité en les maintenant, en remplaçant ceux qui devront être abattus et en renforçant leur présence où cela est opportun. Le projet prévoit une végétalisation forte des pôles d'échange comme celui d'Hayange et de Basse-Ham.

Dans le cadre des aménagements paysagers, le projet propose par exemple sur les espaces à végétaliser :

- La mise en place de prairies fleuries avec un mélange de plantes vivaces et d'annuelles à Florange et Terville,
- La plantation d'arbres (Aulne de Spaeth, Pin sylvestre et Savonnier) sur les terre-pleins

- centraux sur la route d'Arlon et le long de la route d'Esch-sur-Alzette,
- Un traitement des chaussées d'Afrique et d'Asie avec un double alignement d'érables argentés et de métasequoias.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Inconvénients : dans l'hypothèse de la création d'un parking relais à Basse-Ham, la compatibilité de celui-ci avec les documents de prévention du risque d'inondation devra être clairement établie dans le complément à l'étude d'impact portant sur ce parking relais.

Dans sa réponse à l'Ae, hormis l'indication que « *les arbres seront une priorité, exception faite de la rue de Bourgogne à Thionville* » le maître d'ouvrage n'a donné qu'une information générale concernant le maintien ou la plantation d'arbres le long du tracé. En revanche, il détaille son projet par son mémoire en réponse aux observations recueillies au cours de l'enquête publique.

Le diagnostic d'archéologie préventive n'étant pas réalisé à ce jour, il ne peut être exprimé de conclusions définitives quant aux conséquences éventuelles sur l'organisation ou le calendrier du projet.

Le projet aura nécessairement un impact paysager et architectural.

Avantages : Le projet prend en compte la question de la qualité des eaux surfaciques et souterraines, les opérations 1, 2, 3 sont sans incidences sur la disponibilité de la ressource en eau.

Le projet n'a pas d'incidence sur la qualité des sols, il aura même un impact positif à Florange par la dépollution qui devra précéder la construction du centre de remisage.

Le projet est sans incidence sur les milieux naturels, la faune, la flore, exception faite de la saulaie au droit du futur ouvrage de franchissement des voies SNCF.

Les mesures prévues pour éviter et réduire les effets négatifs ont été définies aussi bien en phase travaux qu'en phase d'existence du projet. Concernant les mesures compensatoires, au stade actuel du projet et compte tenu de la nature des impacts identifiés, l'étude d'impact ne juge pas nécessaire de prévoir de mesures compensatoires.

3.1.3.3.4 Compatibilité avec les documents d'urbanisme existants

Au point 6 de l'étude d'impact a été analysée la compatibilité du projet avec les plans, programmes et documents d'urbanisme en vigueur :

Compatibilité avec les documents d'urbanisme en vigueur :

- Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)
- Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Thionilloise (SCOTAT)
- Plans de Déplacements Urbains (PDU)
- Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)

Commentaire du commissaire enquêteur :

Après examen de ces documents d'urbanisme, il apparaît qu'aucune mise en compatibilité ne s'avère nécessaire. Bien au contraire le projet prend en compte et met en œuvre une grande part des prescriptions de ces documents.

Articulation du projet avec les documents de planification réglementaire

- Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE)
- Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE)
- PRGI (pour les eaux de ruissellement)
- Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI)
- Contribution à la réalisation des objectifs visés à L211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par D211-10 du code de l'environnement
- Plan régional de santé environnement (en cours de finalisation)
- Schéma régional sur le Climat, l'Air et l'Energie (SRCAE)
- Plan de protection de l'atmosphère (PPA)
- Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le projet prend en compte ces documents réglementaires.

Concernant plus spécifiquement le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le PDU, qui porte sur le territoire de 35 communes de l'agglomération, prévoit des mesures qui s'imposent aux PLU. Il doit être compatible avec les orientations du SCOTAT et des Plans régionaux pour la qualité de l'air.

Le PDU coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement. Ses trois grands enjeux transversaux sont :

- L'amélioration des déplacements et leur sécurité
- L'accessibilité des transports pour tous
- La protection de l'environnement

Le projet CITEZEN dans son ensemble répond aux enjeux du PDU ainsi qu'à ses deux premières actions : « créer des lignes de BHNS » et « réorganiser le réseau CITELINE autour des lignes BHNS ». Il intègre indirectement les actions visant à « assurer la desserte multimodale des projets » puisque les tracés retenus ont pris en compte les projets en cours sur le périmètre de transports urbains mais aussi l'interaction avec les déplacements doux en insérant ceux-ci sur le tracé. Le projet vise en outre à développer l'accessibilité des transports pour tous.

Commentaire du commissaire enquêteur Le PDU constitue le point de départ du projet qui y est en conséquence totalement conforme.

3.1.3.3.5 Justification du projet retenu par rapport aux solutions alternatives

Les raisons du choix du projet dans son ensemble sont présentées au chapitre 7 de l'étude d'impact « Description des solutions de substitution raisonnables examinées et indication des principales raisons du choix. »

Dès 2009, à partir de la mise en évidence du besoin d'un mode de transport en commun plusieurs hypothèses s'inscrivant dans le cadre du Grenelle de l'environnement, avaient été envisagées.

Une étude d'un Tram-Train circulant essentiellement sur le réseau ferré de la vallée de la Fensch (Nilvange-Thionville ou Nilvange-Thionville-Yutz) avait été envisagée.

Ces solutions de Tram-Train ont été écartées au motif que la desserte des zones urbanisées ne serait pas satisfaisante dans la vallée de la Fensch et l'entrée des Tram-Train sur le sillon lorrain (Metz-Thionville-Luxembourg) ne pouvait être garantie pour une fréquence supérieure à deux trains par heure en raison de l'importance du trafic SNCF. De plus l'aménagement de la gare de Thionville nécessitait une étude détaillée en raison de l'importance du trafic ferroviaire.

Le choix du mode : le Bus à Haut Niveau de Service

Afin de limiter les coûts d'investissement et les impacts urbains, le choix d'un Bus à Haut Niveau de Service ne circulant que partiellement en site propre, mais disposant de voies d'approche et de priorités de passage aux intersections a été retenu. Le choix d'un parcours mixte (voies de circulation - voies d'approche - site propre) a été fait en s'appuyant sur une modélisation réalisée à partir de comptage routier.

Les études préalables

A la suite d'une étude d'opportunité en 2010, le SMITU poursuit l'hypothèse d'un réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) par le lancement d'une étude de faisabilité confiée à INGEROP en 2013 (annexe 6 de l'étude d'impact)

L'analyse des flux aboutit à la proposition d'un réseau de bus comportant trois axes :

- Hayange-Yutz,
- Terralorraine-Elange,
- Uckange-Hôpital Bel-Air et périphérique de Thionville.

Au terme de l'étude de faisabilité technique et financière confiée par le SMITU à INGEROP, le comité syndical du SMITU du 14 février 2013 (Annexes 6 à l'étude d'impact) a validé le contenu de la première phase opérationnelle du projet. Celle-ci est constituée de la réalisation de deux lignes Hayange-Yutz (ou Basse-Ham) et Elange - Illange (Terra Lorraine).

Une évaluation complémentaire des variantes de tracé de ces deux lignes a été réalisée par le groupement Mostra entre janvier et mars 2016 avec création d'un nouveau franchissement de la Moselle et définition d'un tronç commun aux deux lignes entre le pôle d'échange principal du réseau Citéline, Boulevard Foch au centre de Thionville et la zone d'activité de Cormontaigne. Les tracés ont été validés lors du conseil syndical du 14 décembre 2016.

Le choix des tracés est justifié de la manière suivante :

Afin d'aboutir aux tracés retenus, différentes variantes ont été étudiées à partir des critères suivants : voirie, stationnement, circulation, cycles ; desserte, population et équipements ; qualité urbaine ; temps de parcours ; intermodalité ; investissement.

En accompagnement de la création du réseau Citézen et pour garantir l'efficacité globale du projet, le réseau de bus Citéline doit être restructuré selon les principes suivants :

- hiérarchiser le réseau Citéline en lien avec les aménagements des 2 lignes du réseau Citézen
- assurer un rabattement des lignes de bus sur le Citézen et conserver des lignes directes
- améliorer la lisibilité du réseau dans le centre-ville
- ne pas dégrader l'offre de service actuelle
- ne pas supprimer d'arrêt

Prise en compte des projets des collectivités locales partenaires

Les réflexions d'aménagement des deux lignes ont tenu compte des projets prévus dans les secteurs suivants :

- Cœur de Fensch-Cœur de villes Hayange, Florange et Serémange-Erzange pour la ligne rouge
- Projet rive droite Thionville pour le tronc commun
- Projet Couronné Thionville-Yutz pour le tronc commun et la ligne rouge
- Projet ZAC des Tuileries Yutz pour la ligne rouge
- Projet ZAC du Kickelsberg Basse-Ham pour le terminus ligne rouge

Analyse de deux variantes :

- desserte de l'hôpital Bel-Air : deux hypothèses de desserte de cet hôpital avaient été envisagées soit par un parcours en boucle, soit par un parcours en Y. Ces deux hypothèses ont été écartées au bénéfice du maintien de la desserte de Bel-Air par la ligne 28 de Citéline.
- desserte d'Illange. Ce projet a été abandonné et le tracé de la ligne verte a été redéfini en raison de l'échec du projet de plate-forme commerciale Terra Lorraine.

Observations issues de la contribution publique

L'association d'usagers considère que le réseau Citézen sera rapidement sous-dimensionné pour faire face à l'augmentation de la population. Au titre des solutions alternatives, elle propose la création d'un monorail aérien desservant les vallées de Fensch, Moselle et le Luxembourg. Elle demande en conséquence, avant d'engager tout projet, d'attendre les résultats d'une pré-étude de faisabilité qui est en cours de réalisation.

Position du maître d'ouvrage

Le projet Citézen est un projet de transport urbain. Le SMiTU respecte les autres projets permettant une meilleure mobilité sur notre territoire.

Commentaire du commissaire enquêteur :

L'abandon du projet Tram-Train paraît raisonnable eu égard au trafic de la ligne SNCF Metz-Luxembourg qui aurait rendu difficile l'insertion du tram dans le trafic des TER et TGV. Par ailleurs, la voie ferrée desservant la vallée de la Fensch se trouve trop excentrée par rapport aux centres urbains à desservir.

Le monorail proposé par des contributeurs paraît correspondre à une question d'une nature différente qui est celle de l'encombrement de l'axe Thionville-Luxembourg par la route comme par la voie ferrée. Cette contre-proposition, qui aurait pour intérêt essentiel d'améliorer directement les déplacements jusqu'au Luxembourg, répondrait à une autre problématique qui ne ressort pas de la compétence du SMITU.

Le choix du BHNS interne à l'agglomération est justifié.

Inconvénients des tracés retenus pour le BHNS : si l'abandon de la desserte d'Illange s'explique aisément en raison de l'échec du projet de plate-forme commerciale Terra Lorraine, en revanche on ne peut que déplorer l'abandon de la desserte de l'hôpital Bel-Air (Centre Hospitalier Régional). En effet, l'application des critères cités plus haut et généralement retenus pour le choix des tracés (critères relatifs au stationnement, à la desserte des équipements, au temps de parcours), pesaient en faveur d'une desserte de l'hôpital Bel-Air par Citézen, ceci au bénéfice des visiteurs et du personnel sachant que cet établissement est l'un des plus importants employeurs de la ville.

Avantages : dans l'ensemble les tracés retenus desservent les centres urbains, l'essentiel des équipements structurants et les points de départs vers les déplacements transfrontaliers

3.2 Avis Du Commissaire Enquêteur

Après avoir examiné les pièces constitutives du dossier,

Après avoir rencontré le Président et deux Vice-Présidents du SMITU ainsi que la directrice et la chargée de mission PDU du SMITU,

Après avoir visité les lieux à plusieurs reprises, contrôlé les affichages et publications,

Après avoir tenu 8 permanences dans les différentes communes, examiné les observations, propositions et contre-propositions exprimées par le public et les associations, entendu les élus,

Après avoir rédigé, remis et commenté un procès-verbal de synthèse de ces observations au pétitionnaire,

Après avoir pris connaissance du mémoire en réponse au PV de synthèse,

Je constate

- que le dossier de présentation du projet de BHNS est complet au regard des réglementations applicables.
Un certain nombre d'imprécisions (par exemple à propos du chiffrage du coût HT ou TTC), ou des erreurs d'illustration sont cependant à déplorer (par exemple concernant le nombre de voies sur les bretelles d'entrée et sortie de l'A31 rue de Verdun, Beaugard 2). D'une

manière générale, le dossier manque de concision et est d'une lecture peu aisée, ce qui a été souligné par plusieurs observations écrites ou orales du public ou de l'Ae.

- que la concertation préalable a été correctement menée
- que l'enquête publique a pu se dérouler conformément aux dispositions de l'Arrêté Préfectoral qui en fixait les modalités.

Je rappelle par ailleurs

- qu'il est prévu de compléter et d'actualiser l'étude d'impact pour les opérations 2 (parkings-relais) et 3 (centre de remisage et de maintenance) d'examiner la compatibilité d'un parking relais de Basse-Ham avec les documents de prévention du risque d'inondation
- qu'il est prévu d'organiser en phase travaux, des échanges réguliers avec les habitants, commerçants et usagers pour permettre de prendre en compte et de limiter les gênes qui seront inévitables durant cette période d'organiser en outre le suivi du cahier des clauses environnementales de chantier
- qu'il est prévu d'examiner, notamment avec la DREAL, plusieurs options permettant le franchissement du passage à niveau de Daspich.

Je regrette cependant

- que dans « l'enquête ménages déplacements », l'observation des pratiques de choix modales ne prenne pas en compte les déplacements à vélo (pièce G, point 2.2)
- que la desserte de l'hôpital Bel-Air ne soit pas prévue par Citézen.
- que le choix du matériel roulant ne soit pas arrêté (*le choix de la motorisation thermique ou électrique a valeur d'exemplarité ; le mode d'alimentation électrique lui-même est sujet à débat : par batteries avec prise en compte de la pollution engendrée par leur recyclage, ou par lignes aériennes. Si l'hypothèse de « biberonnage » en station est retenue, elle devra être prise en compte dès l'équipement des stations concernées...*)
- que le financement ne soit pas finalisé.

J'estime

- que doivent être prises en compte, les attentes du public relatives aux dessertes de proximité dans les quartiers et communes périphériques. La reconfiguration future du réseau Citéline qui est annoncée par le dossier et le mémoire en réponse devra être l'occasion d'intégrer ces questions ainsi que celle de la desserte de l'hôpital Bel Air, si celle-ci ne peut être réalisée par Citézen.
- que les interrogations du public concernant le montant exact de l'investissement sont justifiées et ce, notamment en raison du coût de construction de l'ensemble des ouvrages d'art qui peut sembler sous-estimé
- que les remarques relatives aux conditions d'organisation des itinéraires cyclables et piétonniers telles qu'exprimées lors de l'enquête publique, méritent d'être prises en compte.

J'estime néanmoins que

- le projet dénommé Citézen présente dans son ensemble un caractère d'intérêt public réel et permanent
- Le nombre et le coût des acquisitions qu'il serait nécessaire de réaliser, n'apparaît pas excessif au regard de l'intérêt public du projet

- le coût global ne paraît pas excessif eu égard à l'intérêt du projet en termes socio-économiques
- le tracé des lignes retenues est globalement justifié en ce qu'il vise à desservir les centres urbains, l'essentiel des équipements structurants ainsi que les points de départ vers les déplacements transfrontaliers
- l'objectif de Citezen est de favoriser l'usage des transports en commun et des modes doux de déplacement ainsi que leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Aussi les contraintes qui en résultent pour la circulation et le stationnement automobile, paraissent acceptables
- l'impact porté au patrimoine historique, architectural et paysager apparaît modéré
- le diagnostic archéologique préventif permettra de prendre en compte la préservation des vestiges éventuels
- le projet ne porte pas atteinte à l'activité agricole et ne compromet directement aucune activité économique
- le projet, dont l'objectif est de maîtriser l'augmentation générale de la circulation automobile, des nuisances et des risques induits, est globalement positif en termes de santé publique
- le projet prend en compte les intérêts de l'environnement : la qualité des eaux superficielles et souterraines, il est sans incidences sur la disponibilité de la ressource en eau
- le projet est sans incidence sur la qualité des sols, il est sans incidence notable sur les milieux naturels, la faune, la flore, il est sans incidence sur les sites Natura 2000
- le projet est totalement conforme au PDU et il ne nécessite aucune mise en compatibilité avec
- d'autres documents d'urbanisme
- la raison du choix du BHNS au regard des solutions alternatives est argumentée.

A terme, les deux lignes du Citézen devraient s'intégrer dans le paysage, offrir de meilleures conditions de déplacements, une mobilité apaisée et s'inscrire dans une démarche de développement durable. Les aménagements projetés le long du tracé et l'insertion des modes doux participent à la sécurisation des adeptes de ces pratiques.

En conséquence, j'émet un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) nécessaire à la réalisation du projet dénommé Citézen relatif 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

Metz le,

Le Commissaire enquêteur

François Kiffer