

METZ METROPOLE
ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE REVISION DU
PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE METZ METROPOLE
OBJECTIF 2030

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE

Arrêté n° PM 01/2019 du 10 octobre 2019
de monsieur le Président de Metz Métropole
Enquête du 4 novembre au 6 décembre 2019



Commission d'enquête désignée par décision du Tribunal
Administratif de Strasbourg N° E19000116/67 du 4 juillet 2019
Jacques PHILIPPE – Président de la Commission d'enquête
Michel GHIBAUDO – membre titulaire
Ernest CUPPARI – membre titulaire

METZ, le 22 janvier 2020

SOMMAIRE

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

1. PREAMBULE

2. RAPPEL DU PROJET PRESENTE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- 2.1. Le projet
- 2.2. Le plan d'actions
- 2.3. Le cadre légal et réglementaire
- 2.4. Le financement du PDU
- 2.5. Sur la nécessité de révision du PDU

3. LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- 3.1. L'organisation
- 3.2. La publicité donnée à l'enquête publique
- 3.3. Le dossier présenté à l'enquête publique
- 3.4. Interventions du public

4. LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS POSÉES PAR LES PPA ET LE PUBLIC, CLASSÉES PAR THÉMATIQUE

- 4.1. Préambule
- 4.2. Les observations ayant conduit à une modification du PDU
- 4.3. Les observations ne donnant pas lieu à une modification du PDU

5. OBSERVATIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

6. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

- 6.1. Sur la forme
- 6.2. Sur le fond
- 6.3. Emission d'un avis motivé

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

1. PRÉAMBULE

Ce document, séparé du rapport, a pour objet d'exposer les conclusions de la commission d'enquête et son avis motivé global sur la demande présentée par Metz-Métropole pour la révision du Plan de Déplacements Urbains. La commission d'enquête a essayé d'étoffer cette partie en développant ses conclusions et en y introduisant un résumé des enjeux et de l'objet du dossier, tout en proposant les analyses des observations, remarques et réponses des différents interlocuteurs. Ce qui permet au lecteur qui n'aurait pas ou peu lu le rapport exhaustif d'avoir une vue synthétique de ce document et devrait mieux permettre la compréhension des motivations de la commission et la justification de son avis.

Cette présente enquête porte sur la révision du Plan de Déplacements Urbains de Metz-Métropole qui doit permettre, en agissant aujourd'hui, de concevoir pour demain les actions créant les conditions d'une mobilité durable et ambitieuse au bénéfice des habitants et des territoires.

Cet outil de planification de la mobilité à l'échelle de la métropole, propose une stratégie à court terme tout en préparant le long terme (horizon 2030) pour organiser les déplacements et le transport des personnes et des marchandises, ainsi que le stationnement. Il concerne l'ensemble des modes (voiture, transports collectifs, vélo, etc...)

Les grandes orientations du PDU :

- Diminuer le trafic automobile grâce au développement des modes alternatifs et à un partage plus équilibré de la voirie
- Améliorer l'accessibilité des réseaux de transports (senior, famille...)
- Améliorer la sécurité et le stationnement pour tous les modes
- Atténuer les impacts environnementaux des déplacements.

2. RAPPEL DU PROJET PRÉSENTÉ A L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2.1. Le Projet :

Pour faire face au triple défi de la mobilité urbaine, préserver l'accessibilité, réduire l'impact environnemental des déplacements et assurer le droit à la mobilité pour tous, les agglomérations disposent d'un outil, le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le PDU est une démarche de planification sur 10 ans qui détermine, dans le cadre d'un périmètre de transports urbains de dimension intercommunale, l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. L'objectif principal est de concevoir une utilisation plus rationnelle de la voiture, et une plus grande place accordée aux piétons, aux deux-roues et aux transports en commun. Cette démarche doit permettre de concilier les enjeux environnementaux, les besoins des entreprises et ceux des salariés. Tous les modes de transports sont concernés ce qui se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière : les transports publics, les deux-roues, la marche...

Le PDU comporte un volet d'évaluation environnementale qui est un levier pour les démarches visant à économiser l'énergie, limiter les émissions de gaz à effet de serre, minimiser l'impact sur la qualité de l'air et le bruit.

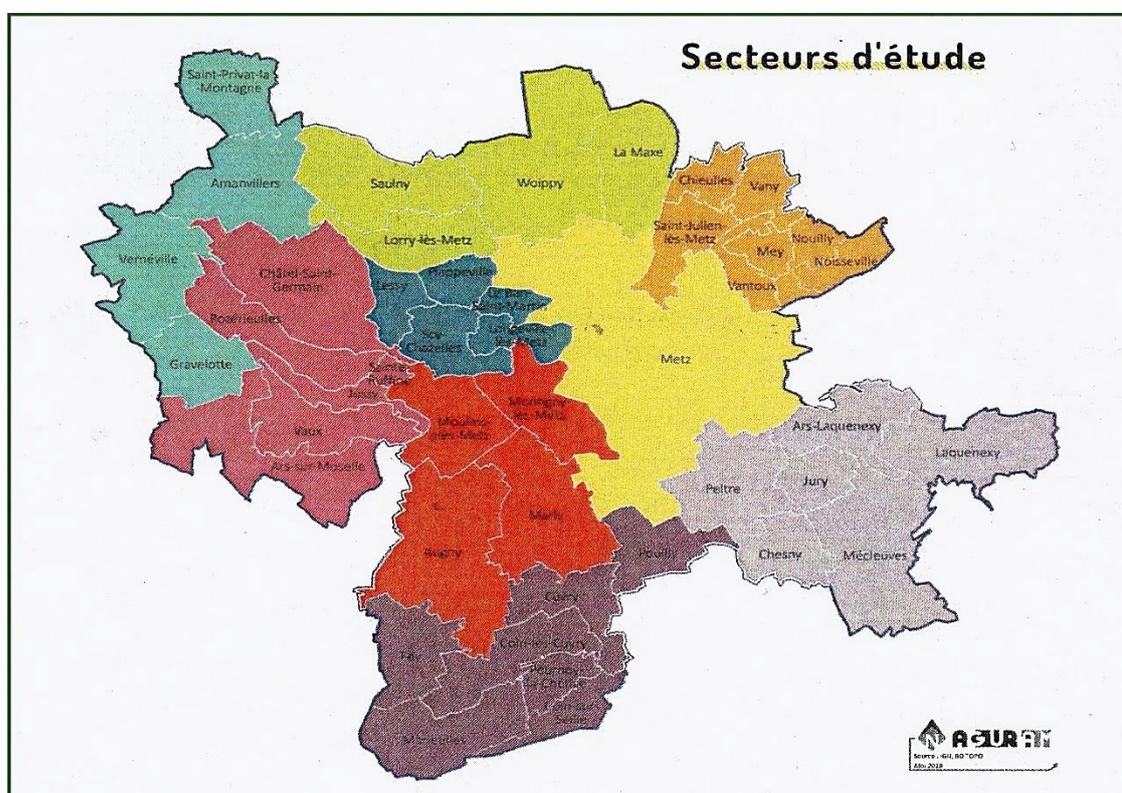
L'enjeu majeur d'un PDU est d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité d'une part, la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Le PDU, document de prospective, est à la fois un outil stratégique de coordination et planification, de programmation (il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions) et de mise en cohérence des politiques de transports, en rapprochement avec les documents d'aménagement, notamment avec les plans locaux d'urbanisme. Ses mesures s'imposent également aux actes et décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie. Le PDU doit permettre de proposer une vision cohérente de la mobilité à moyen terme, et les actions à mener pour l'atteindre ;

Metz Métropole doit répondre à des enjeux majeurs d'accessibilité, d'accompagnement du développement urbain et d'évolution des modes de vie. Ceux-ci doivent tenir compte du changement climatique, des enjeux écologiques, énergétiques et de la qualité de l'air qui y sont étroitement liés.

Pour traduire ces ambitions, la stratégie du PDU s'organise autour de 5 grandes orientations :

- Innover pour impulser et accompagner le changement de comportement,
- Organiser la Métropole rapprochée, le territoire des courtes distances,
- Poursuivre la construction d'un espace public apaisé et de qualité à l'échelle du piéton et du cycliste,
- Organiser les liens entre les territoires, à l'échelle métropolitaine et au-delà,
- Et fédérer les acteurs du territoire pour coordonner et amplifier les actions.



Les 44 communes de Metz-Métropole

2.2. Le Plan d'actions :

En fonction des 5 orientations stratégiques définies précédemment, la Métropole a mis en place **un plan d'actions** fondé sur 4 grands axes déclinés en 40 actions :

AXE 1 : RELIER LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET LIEUX DE VIE

17 actions pour améliorer l'accessibilité des polarités du territoire (emploi, commerces, services) tout en favorisant les modes alternatifs à la voiture : 3e ligne de BHNS, optimisation des lignes structurantes TC, réseau prioritaire vélo, etc. La requalification des axes routiers pénétrants est au cœur de cet objectif.

AXE 2 : FACILITER LES CIRCUITS COURTS POUR PLUS DE PROXIMITÉ

6 actions favorisent une mobilité des courtes distances, en agissant sur l'espace public : apaiser le trafic à proximité des lieux de vie, améliorer les conditions de déplacement des piétons, etc. Elles visent aussi à promouvoir une ville plus compacte, articulée autour des transports collectifs.

AXE 3 : CHANGER LES HABITUDES DE DÉPLACEMENTS

L'efficacité des investissements de la métropole dans les systèmes de transports (transports collectifs, vélo, etc.) dépend en grande partie des mesures d'information, de communication et d'accompagnement aux changements de comportement. Pour cela, **10 actions** visent à soutenir les acteurs socio-économiques intervenant de près ou de loin dans le champ des mobilités des personnes : entreprises, associations, monde de l'éducation, etc.

AXE 4 : RAYONNER DANS NOTRE BASSIN DE MOBILITÉ ET AU CŒUR DE L'EUROPE

Affirmer son rôle de locomotive économique, culturelle et servicielle lui impose de défendre et de promouvoir son accessibilité à l'échelle de son bassin de vie, et plus largement à l'échelle régionale et transfrontalière.

Les **7 actions** définies relèvent du champ des partenariats à construire et à faire vivre avec les acteurs de la mobilité intervenant à ces échelles : Région Grand Est, État, etc.

2.3. Le cadre légal et réglementaire :

Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la Loi n° 96-1 236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure), « le Plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » (Article L1214-1 du Code des transports).

En application du Code des transports (Article L1214-2), le Plan de déplacements urbains vise à assurer :

1° l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

2° le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées.

3° l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport.

4° la diminution du trafic automobile.

- 5° le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche à pied.
- 6° l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales.
- 7° l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement.
- 8° l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales.
- 9° l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité.
- 10° l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements et favorisant l'utilisation des transports collectifs.
- 11° la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques rechargeables.

Depuis son établissement par la loi LOTI, le champ du PDU s'est enrichi et intègre désormais de nouveaux objectifs définis par les lois suivantes :

- Loi de Solidarité et de Renouveau Urbains (SRU) du 13 Décembre 2000.
- Loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE - Grenelle 2) du 12 Juillet 2010.
- Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 Février 2005.
- Loi relative à l'adaptation de la société au vieillissement du 28 Décembre 2015.
- Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV) du 17 Août 2015.

L'ordonnance du 3 Juin 2004 portant transposition de la directive communautaire du 27 Juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, stipule pour les PDU la réalisation d'une évaluation environnementale.

Pour la présente enquête, celle-ci a fait l'objet d'un dossier intitulé : ANNEXE-RAPPORT ENVIRONNEMENTAL.

La Loi du 11 Février 2005 a ajouté l'obligation de mettre en œuvre l'accessibilité pour tous, des services de transports collectifs, de la voirie et des espaces publics.

Le PDU doit être compatible et mis en cohérence avec les politiques publiques.

2.4. Le financement du PDU :

Le coût global du plan d'actions du PDU est évalué à ce stade de l'enquête, pour la période 2019-2030, à un montant prévisionnel total d'investissements oscillant dans une fourchette de 117,8 à 147,8 Millions d'euros, en attente de la finalisation de l'étude afférente à la 3^{ème} ligne de bus à haut niveau de service. Le tableau détaillé de prévision de programmation et de financement, ventilé suivant les 40 actions du PDU, figure en pages 130 et 131 du dossier du PDU soumis à la présente enquête ainsi que dans le rapport d'enquête.

2.5. Sur la nécessité de révision du PDU :

Il y a lieu de se référer à la page 8 du dossier du PDU soumis à l'enquête.

La démarche de révision du PDU a été marquée par deux éléments impactant la définition de la politique de mobilité du territoire :

- Le passage en métropole au 1^{er} janvier 2018 qui confère à la collectivité des compétences renforcées ou nouvelles
- L'élargissement du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité

La démarche de révision du PDU s'est largement appuyée sur la Commission mobilité de METZ METROPOLE qui s'est positionné en tant que Comité de pilotage tout au long de la démarche initiée en 2014/2015, en constituant notamment une instance de débat autour des nombreuses études et réflexions qui lui ont été proposées.

3. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

3.1. L'organisation

L'arrêté n° PM 01/2019 du 10 octobre 2019 de Monsieur le Président de Metz Métropole prescrivait les modalités et l'organisation de l'enquête :

- Durée de l'enquête : 33 jours consécutifs, du lundi 4 novembre 2019 au vendredi 6 décembre 2019 inclus.
- 45 lieux d'enquête, 10 lieux de permanence, pour 11 permanences, l'ouverture se tenant en mairie de Metz et la clôture se tenant au siège de l'enquête.
- Le tableau ci-dessous précise le détail de la tenue de toutes les permanences.

Siège de Metz Métropole HARMONY PARK, 11 boulevard Solidarité BP 55025 57071 Metz cedex 3	Vendredi 6 décembre 2019	de 15h00 à 18h00
Mairie de Metz	Lundi 4 novembre 2019 <i>Salle Dominique TRABUCCO</i>	de 15h00 à 18h00
	Samedi 30 novembre 2019 <i>Petit Salon</i>	de 09h00 à 12h00
Mairie de Peltre	Mercredi 6 novembre 2019	de 17h00 à 19h00
Mairie de Saint-Julien-lès-Metz	Vendredi 8 novembre 2019	de 10h00 à 12h00
Mairie de Woippy	Mardi 12 novembre 2019 <i>Salle des Commissions</i>	de 15h00 à 17h00
Mairie d'Amanvillers	Vendredi 15 novembre 2019	de 15h00 à 17h00
Mairie d'Ars-sur-Moselle	Lundi 18 novembre 2019	de 15h00 à 17h00
Mairie de Montigny-lès-Metz	Vendredi 22 novembre 2019 <i>Salle de la Paix</i> <i>Espace EUROPA-COURCELLES</i>	de 15h00 à 17h00
Mairie de Marly	Lundi 25 novembre 2019	de 14h00 à 17h00
Mairie de Cuvry	Mercredi 3 décembre 2019	De 16h30 à 18h30

L'enquête publique s'est déroulée pendant toute sa durée dans une excellente ambiance. Le public a été accueilli dans de bonnes conditions dans les mairies concernées et au siège de Metz Métropole, où les locaux suffisamment vastes et accueillants ont permis aux visiteurs de consulter dans de bonnes conditions l'important dossier d'enquête.

Chacune des 11 permanences a été tenue par tous les membres nécessaires de la commission qui ont été complètement accaparés par le public, particulièrement lors des échanges verbaux parfois assez longs ainsi que lors du recueil des observations, sauf dans certaines communes où les visites ont été clairsemées...

Il n'y a eu aucun incident notable à signaler.

La commission estime donc que le bon déroulement de cette consultation a donné au public toutes les possibilités nécessaires aux dépôts de ses observations et à son information. L'organisation et le déroulement de l'enquête ont été scrupuleusement respectés dans les règles régissant le droit des enquêtes publiques et les dispositions législatives et réglementaires.

3.2. La publicité donnée à l'enquête publique

Les modalités de publicité de l'enquête publique dans ses normes réglementaires, ont été rappelées par la commission d'enquête avant le début de l'enquête aux services de Metz Métropole. Ces modalités ont été bien prises en compte.

Publicité réglementaire dans la presse

- 2 parutions dans **Le Républicain Lorrain**, le 21 octobre et 5 novembre 2019
- 2 parutions dans **La Semaine**, le 31 octobre et le 7 novembre 2019

Par voie électronique

- Sur les sites :
 - <https://www.metzmetropole.fr>
 - <https://www.registre-numerique.fr/PDU-Metz-Metropole>
- Le public pouvait envoyer ses observations sur le registre dématérialisé, consultable à l'adresse ci-dessus, ou bien par mail à :
 - PDU-Metz-Metropole@mail.registre-numerique.fr

Par voie d'affichage

Conformément aux dispositions réglementaires de la publicité légale en vigueur, **l'avis d'enquête** de Metz-Métropole a été apposé sur les panneaux d'affichage des mairies des 44 communes de la Métropole concernées par les dispositions de l'affichage réglementaire, ainsi qu'au siège de celle-ci. L'affichage a été effectué dans les délais et est resté en place jusqu'à la clôture de l'enquête. Des éléments complets illustrant l'ensemble des publicités réalisées ainsi que la copie des procès-verbaux de constat d'affichage sont consultables dans les annexes du rapport de la commission d'enquête.

Publicité complémentaire

- Un dépliant de 8 pages couleur en A4 "Comprendre le PDU objectif 2030" comportant les principales informations sur le projet et ses objectifs a été diffusé en nombre suffisant dans toutes les communes concernées.
- Des articles de presse sous forme d'encarts ont été régulièrement publiés dans les parties régionales du "Républicain Lorrain" pour rappeler le déroulement de l'enquête et les horaires des permanences.

La commission d'enquête constate que METZ METROPOLE a mis en place les moyens de communication et d'information à la hauteur des enjeux proposés par le plan. Ainsi non seulement toutes les communes concernées par le PDU ont été tenues informées, mais tous les citoyens l'ont été également du fait de la bonne publicité complémentaire réalisée.

La diffusion de l'information sur le déroulement de cette enquête publique, notamment par les nombreuses affiches réparties sur le territoire communal des 44 communes concernées, les articles des journaux, le dépliant 8 pages mis à disposition dans toutes les mairies, ainsi que les possibilités de consultation du dossier d'enquête, particulièrement sur les supports électroniques, ont été considérés comme efficaces par la commission d'enquête pour renseigner sur les possibilités de consultation et d'accès au dossier d'enquête. La population désireuse de s'informer disposait donc, outre les publicités légales réglementaires, d'indications suffisantes.

3.3. Le dossier présenté à l'enquête publique

Le dossier d'enquête publique a été transmis à la Commission d'enquête par les services de Metz Métropole le mercredi 31 juillet 2019 sous la forme d'un dossier papier comprenant l'ensemble des pièces décrites ci-dessous :

- Le dossier intitulé "PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS Objectif 2030" de mai 2019, comportant 144 pages.
- Le dossier intitulé "RAPPORT ENVIRONNEMENTAL" de mai 2019, comportant 269 pages.
- Le recueil des avis des Personnes Publique consultées (Préfecture, Région, Département, MRAe, SCoTAM, Communes...)

A la demande de la commission, ce dossier bien détaillé et documenté a été complété le 9 octobre 2019 par la remise :

- D'un ATLAS regroupant les illustrations du rapport environnemental et les cartes de synthèse du PDU
- Du dépliant distribué aux communes "Comprendre le PDU" réalisé par l'AGURAM.

La Commission d'enquête s'est ainsi considérée en possession d'un dossier complet et conforme à la législation. Il a été soumis à l'enquête conduite par la commission et a été mis à la disposition du public avec les registres d'observations durant la période prévue, dans les mairies des 44 communes membres de la Métropole et au siège, où il a été consultable aux jours et heures habituelles d'ouverture, du 4 novembre au 6 décembre 2019 inclus.

Pendant toute la durée de l'enquête il a été installé sur des supports informatiques où il était consultable et téléchargeable en permanence :

- Site de Metz Métropole : <https://www.metzmetropole.fr>
- Site de Registre Numérique : <https://www.registre-numerique.fr/PDU-Metz-Metropole>
- Par un accès gratuit à un poste informatique situé à l'accueil de la plupart des mairies ainsi qu'au siège de Metz-Métropole où ils étaient mis à la disposition du public aux heures d'ouverture.

D'autre part, les registres d'enquête ont été ouverts, côtés et paraphés par la commission d'enquête, les documents du dossier visés et répertoriés.

L'ensemble a donc ainsi été bien légalisé.

En conclusion, la commission d'enquête considère que le dossier du projet de révision du Plan de Déplacements Urbains de Metz Métropole était d'excellente qualité, bien structuré et documenté. La commission d'enquête a pu réaliser sa mission de consultation du public et de recueil des remarques et observations dans d'excellentes conditions, avec la collaboration positive des élus, du personnel des municipalités et de l'équipe dédiée du pôle Déplacement-Mobilité du siège de Metz Métropole.

3.4. Interventions du public

La participation du public à l'enquête s'est révélée assez fournie (50 observations sur registre papier et 69 numériques), malgré une participation inégalement répartie dans certaines communes, en dépit de l'enjeu et de la très bonne publicité effectuée par affichage sur les différents supports médiatiques, ainsi que par la diffusion du dépliant de qualité à toutes les communes. Peut-être aurait-il fallu en envisager la distribution à chaque ménage de la Métropole. Il est vrai qu'il aurait été difficile de le faire techniquement, Metz-Métropole comptant 230.000 habitants pour environ 100.000 familles sur les 44 communes du territoire...

3.4.1. Observations du public portées sur les registres.

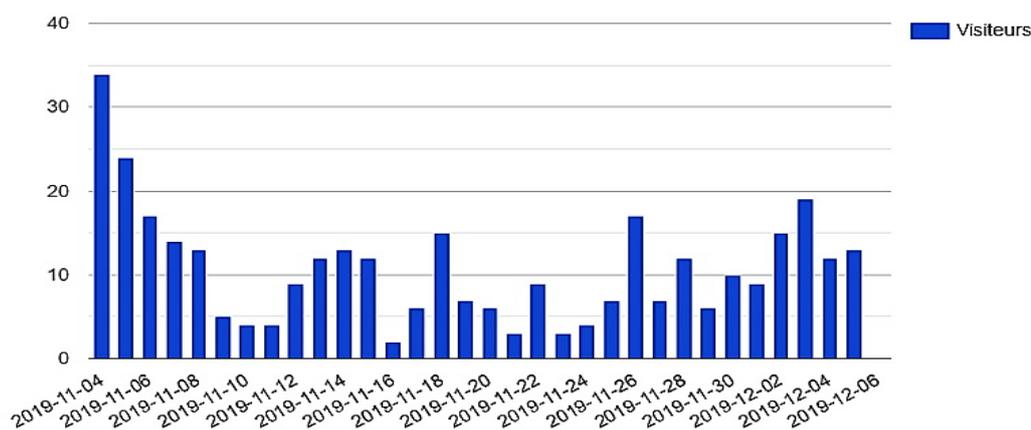
Metz Métropole (Siège)	5
Mairie d'Amanvillers	1
Mairie d'Ars-Laquenexy	0
Mairie d'Ars-sur-Moselle	0
Mairie d'Augny	1
Mairie de Châtel-Saint-Germain	3
Mairie de Chesny	0
Mairie de Chieulles	0
Mairie de Coin-lès-Cuvry	1
Mairie de Coin-sur-Seille	0
Mairie de Cuvry	1
Mairie de Féy	0
Mairie de Gravelotte	0
Mairie de Jury	0
Mairie de Jussy	0
Mairie de La Maxe	0
Mairie de Laquenexy	0
Mairie de Lessy	0
Mairie de Longeville-lès-Metz	0
Mairie de Lorry-lès-Metz	3
Mairie de Marieulles	0
Mairie de Marly	11
Mairie de Méclevues	0
Mairie de Metz	8
Mairie de Mey	0
Mairie de Montigny-lès-Metz	5
Mairie de Moulins-lès-Metz	0
Mairie de Noisseville	0

Mairie de Nouilly	0
Mairie de Peltre	8
Mairie de Plappeville	0
Mairie de Pouilly	1
Mairie de Pournoy-la-Chétive	0
Mairie de Rozérieulles	0
Mairie de Saint-Julien-lès-Metz	0
Mairie de Saint-Privat-la-Montagne	0
Mairie de Sainte-Ruffine	0
Mairie de Saulny	1
Mairie de Scy-Chazelles	0
Mairie de Vantoux	0
Mairie de Vany	0
Mairie de Vaux	1
Mairie de Vernéville	0
Mairie de Woippy	0

3.4.2. Synthèse des observations fournies par voie électronique

- 89 visiteurs différents ont été enregistrés pour 134 visites, sur le site de l'enquête électronique registre-numerique.fr
- 471 documents divers ont été téléchargés depuis le site registre-numerique.fr
- 270 ont été visualisés.
- La copie des tableaux de registre-numerique.fr ci-dessous montre le **récapitulatif du nombre de visiteurs** et des différents mouvements enregistrés sur le site pendant toute la durée de l'enquête.





NOMBRE DE VISITEURS PAR JOUR

4. LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS POSÉES PAR LES PPA ET LE PUBLIC, CLASSÉES PAR THÉMATIQUE

4.1. Préambule

A la suite de la remise par la Commission d'enquête du procès-verbal de synthèse des observations recueillies lors de l'enquête publique, les Services de METZ METROPOLE ont fourni un mémoire en réponse qui a pour but d'apporter des éléments de réponse, sous forme d'éclairage, aux observations et remarques formulées par les Personnalités Publiques Associées, les Communes et le Public.

L'ensemble des contributions a été classé par thématiques :

Thématiques	nbre d'observations			
	PPA (Etat - MRaE - Region - CD57 - SCoTAM)	Communes	Public	
Remarques générales	18	5	4	8%
Mise en compatibilité avec d'autres documents cadres	9	0	0	3%
Offre TC (actions 1 à 6, 11, 12, 13, 15, 39)	10	31	41	25%
Offre et usage du vélo (actions 7, 8, 23, 24, 25)	5	26	61	28%
Covoiturage, autopartage (actions 27, 28)	5	5	4	4%
Schéma viaire et politique de stationnement (actions 9, 10, 16, 18, 19)	4	4	6	4%
A31 et RN431 (actions 17, 38)	1	1	3	2%
Articulation urbanisme / transport (actions 21, 22, 23)	4	1	1	2%
Autres actions transversales (actions 20, 26, 29, 34)	3	4	0	2%
Logistique urbaine et interurbaine (actions 30, 40)	2	0	4	2%
Nouvelles mobilités (actions 31, 32, 33)	11	1	2	4%
Intermodalité et parkings de rabattement (actions 14, 35, 36, 37)	6	10	11	8%
Rapport environnemental	17	1	10	8%
totaux :	95	89	147	

4.2. les observations ayant conduit à une modification du PDU

Dans la première partie de réponse, à partir des remarques générales représentant 8% des contributions, les thématiques seront classées et analysées selon leur importance quantitative dès lors qu'elles ont conduit à une modification du PDU.

Les réponses exhaustives aux autres observations étant traitées dans une seconde partie.

A. Concernant les remarques générales émanant de l'Etat, portant sur l'absence de comptes déplacements, l'absence de carte de synthèse, l'absence de calendrier et de plan de financement des actions dans l'annexe accessibilité, **des commentaires et compléments seront ajoutés dans le dossier PDU**. D'autres compléments, toujours dans l'annexe accessibilité, permettront d'être conforme aux prescriptions du décret relatives à la proportion minimale de matériel roulant accessible affecté aux services publics réguliers et à la demande de transports routier de voyageurs. Un autre complément portera sur le calendrier, le budget alloué, les délais de mise aux normes et la localisation des arrêts non accessibles aux personnes en situation de handicap. Enfin, un état des lieux précis des PAVE (**Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics**) en cours ou à venir sera ajouté dans l'annexe accessibilité du PDU.

B. Pour la mise en compatibilité avec les autres documents-cadres, et compte tenu que l'Etat et la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe), ont fait des remarques au sujet de la mise en compatibilité du PDU avec les autres documents de rang supérieur tels que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Trois Vallées.

- METZ METROPOLE va modifier les documents du PDU pour que les modalités de densification et de renforcement de la mixité fonctionnelle des espaces urbains situés autour des gares et dans les corridors des Lianes et des TCSP de la métropole soient développées dans le cadre du PLUi. Ce principe intégrera de facto les projets d'extension du réseau de BHNS. **Le texte de l'Action 21 sera modifié** pour intégrer la future ligne de BHNS.
- La carte des aires de covoiturage sera complétée afin d'intégrer une aire sur la commune de Gravelotte. Il permettra de capter les flux en provenance de Jarny et de Mars la Tour. **La carte des aires de covoiturage sera modifiée** en ce sens.
- METZ Métropole faisant partie du Syndicat Mixte Ouvert des Ports Lorrains, participera à la valorisation de l'équipement et du plan d'actions pour favoriser le report modal de la route sur le fluvial. **L'action 40 sera modifiée** afin de préciser le cadre d'intervention de Metz Métropole au sein du syndicat mixte.
- L'argumentaire de justification de la compatibilité du PDU avec le PPA des Trois Vallées sera développé dans le PDU. Une étude d'opportunité de mise en place de Zones à Faibles Emissions (ZFE) sera lancée dès 2020 par Metz Métropole afin de déterminer les périmètres ainsi que les mesures les plus appropriées. **L'action 18 sera complétée** en ce sens.
- Le plan d'actions développé par Metz Métropole dans le cadre de ce PDU vise à l'amélioration du cadre de vie, notamment en réduisant les nuisances induites par le trafic automobile (actions de promotion des transports collectifs urbains, du vélo, ainsi que celles visant à réduire la place de la voiture sur l'espace public). **Un complément sera apporté à la partie "objectifs"** sous la forme d'un argumentaire qualitatif général sur l'impact des actions du PDU sur les nuisances environnementales.

Le PDU s'est fixé 5 objectifs qui, s'ils sont atteints, auront forcément un impact positif sur la qualité de l'air. Parmi les 40 actions, plus de la moitié d'entre elles contribueront à améliorer la qualité de l'air et auront des retombées positives concrètes.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête estime que les modifications et compléments du PDU envisagés dans cette partie, contribueront à la satisfaction des attentes susmentionnées.

C. La thématique **Offre et Usage du vélo** représente **28%** et a été la plus abordée dans les observations.

Elle a suscité le plus de débat et de nombreuses demandes ont été formulées qui concernent à la fois la modification du Schéma Directeur Cyclable et la création de nouveaux itinéraires. La problématique du stationnement Vélo a également fait l'objet d'observations. Le montant estimatif de 0,5 M€ correspondant à ce que font les communes actuellement pour le stationnement Vélo, sera affecté à la réalisation du Schéma Directeur Cyclable (action 7).

En complément de l'équipement des grands pôles générateurs, l'accent sera mis sur la création de petites structures pour mailler le territoire en capacités de stationnement des vélos qui répondent aux attentes des usagers...

Le schéma Directeur Cyclable sera modifié en intégrant la plupart des propositions concernant l'itinéraire de la liaison 14, Pouilly-Marly-Magny, la liaison 20 Val Saint Pierre-CHR Mercy qui passera en priorité de rang 1. Metz Métropole lancera rapidement une étude d'opportunité sur l'utilisation des anciennes voies ferrées afin de les intégrer le cas échéant, au Schéma Directeur Cyclable en priorité de rang 2.

Une autre étude sera lancée courant 2020 pour traiter, entre autres, **de la sécurisation de la liaison Moulins Saint Pierre – Moulins Centre**. La liaison sera intégrée au Schéma Directeur Cyclable en priorité de rang 2.

Avis de la commission d'enquête :

Sur cette thématique prioritaire, la commission d'enquête constate la prise en compte par la Métropole des observations formulées et en corolaire, la mise en œuvre d'études appropriées et de modifications au schéma directeur cyclable.

D. La thématique **Offre Transports en Commun (TC)** représente **25%** des observations.

De nombreuses observations ont été faites, que ce soit au niveau des PPA ou du public. Elles concernent tous les aspects du développement du réseau de transports collectifs (fréquence, amplitude, itinéraires...) Or, plusieurs actions concourent déjà à apporter des réponses. Il est proposé sur ces différents points de ne pas modifier le PDU et d'apporter des réponses dans la deuxième partie du mémoire. METZ METROPOLE va aussi expérimenter une offre de navettes de rocade desservant à minima la Zone ACTISUD/Plateau de Frescaty. Celle-ci pourrait être prolongée, selon opportunité, vers Marly et Moulins-Lès-Metz.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des réponses de Metz-Métropole.

E. La thématique Intermodalité et parkings de rabattement représente 8% des observations.

L'Etat et la Région Grand Est ont fait des remarques sur cette thématique, en particulier sur les modalités d'amélioration du fonctionnement des gares. Le déploiement de parkings de rabattement sur les gares TER et les axes de TC structurants nécessite de préciser les modalités de mise en œuvre à proximité des gares TER Fluo. La précision sera apportée dans la rédaction du descriptif de l'action.

D'autre part, les réflexions sur le fonctionnement de la gare de Metz Ville seront menées dans le cadre du groupe de travail partenarial "Metz Urban Mobility 2030".

F. La thématique portant sur le rapport environnemental a recueilli 8% des observations.

Pour donner suite aux remarques de l'Etat et de la MRAE, **le rapport environnemental sera mis à jour** en conséquence. Les nouvelles cartes de bruit approuvées par arrêté préfectoral le 27 juillet 2018 seront intégrées dans le rapport environnemental de même que plusieurs précisions portant sur la lutte contre le bruit. Pour chaque enjeu, seront présentées les mesures les plus significatives avec leurs impacts positifs et négatifs. **Le rapport environnemental sera complété en ce sens.** De même, la raison de la baisse des émissions des Gaz à Effets de Serre (GES) par secteur d'activité sera tirée des analyses du Comité de suivi du PPA et le rapport environnemental sera complété en ce sens.

Pour la fixation des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques liés au transport, Il est apparu opportun de s'appuyer sur les objectifs récents du SRADDET en matière de réduction des émissions de polluants. Les objectifs suivants seront portés dans le PDU :

- pour les NOx : une diminution des émissions de -49% pour 2021 et -72% pour 2030 par rapport à 2005,
- pour les PM 2,5 : une diminution des émissions de -40% pour 2021 et -56% pour 2030 par rapport à 2015.

Avis de la commission d'enquête : Ces observations portant sur une thématique sensible ont généré des modifications et compléments jugés satisfaisants par la commission d'enquête.

G. La thématique Covoiturage et autopartage représente 4% des observations.

L'intégration d'un parking de covoiturage sur le plateau, plus précisément à Gravelotte, sera prise en compte, notamment pour être en conformité avec le SCoTAM. Un parking de covoiturage sur Gravelotte figurera donc au Schéma Directeur de covoiturage (Action 27) **Une information faisant mention de l'application d'autopartage KOOLICAR sera intégrée** dans le texte descriptif de l'offre du Département de la Moselle.

Avis de la commission d'enquête : Ces 2 outils sont considérés par la commission d'enquête comme une contribution favorable au développement du covoiturage.

H. La thématique portant sur Schéma viaire, politique de stationnement et problématique A31-RN431 a recueilli 4% + 2% des observations

- Les remarques de l'Etat et du SCoTAM concernent principalement l'inscription d'un objectif de réduction des nuisances sonores et la prise en compte des problématiques paysagères, patrimoniales et de continuité écologique dans les projets. La Ville de Metz souhaite quant à elle voir inscrire un projet de création de voirie dans le but de maintenir les emplacements réservés dans l'élaboration du futur PLUi

- Le plan d'actions développé par Metz Métropole dans le cadre de ce PDU vise à l'amélioration du cadre de vie, notamment en réduisant les nuisances induites par le trafic automobile (actions de promotion des transports collectifs urbains, du vélo, ainsi que celles visant à réduire la place de la voiture sur l'espace public). **La partie "objectifs" sera complétée** pour valoriser les attendus de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement.

Un complément sera apporté à la partie "objectifs" sous la forme d'un argumentaire qualitatif général sur l'impact des actions du PDU sur les nuisances environnementales.

- Le SCoTAM demande, en complément, dans un contexte de changement climatique, d'intégrer dans le PDU une mesure transversale aux 4 axes sollicitant la prise en compte des paysages, du patrimoine, du sol et des continuités écologiques dès les phases de préfiguration des projets. L'Action 09 du PDU prévoit, dans le cadre de la requalification des axes pénétrants, de renforcer la qualité urbaine et paysagère des espaces traversés. Ces problématiques seront également intégrées dans la Charte d'aménagement du réseau viaire (Action 18). De plus, une mention spécifique aux problématiques environnementales sera introduite dans la rédaction de l'action 09.
- Le prolongement de la rue de Belchamps, dans le quartier de l'Amphithéâtre, figurera au Schéma de Hiérarchisation du réseau viaire afin de maintenir les emplacements réservés dans l'élaboration du futur PLUi.
- Cette proposition de prise en compte des effets du réchauffement climatique sur l'usage des modes actifs et imposant des aménagements permettant de lutter contre les effets de la canicule est intégrée dans la proposition de charte d'aménagement (action 18) à venir qui doit intégrer ces différentes composantes, en cohérence avec l'étude sur les îlots de chaleur d'ores et déjà lancée par la Métropole, et en coordination avec la ville de Metz qui travaille sur l'installation de fontaines et qui poursuit ses actions sur la place de l'arbre. Dans le PDU, **la rédaction de l'action 18 sera amendée** pour mettre davantage l'accent sur ces enjeux environnementaux.

Avis de la commission d'enquête : Concernant cette thématique, la commission d'enquête prend acte des préconisations souhaitées par le SCOTAM, l'Etat et la ville de METZ et de leur intégration dans les modifications du PDU.

I. Articulation urbanisme/transports (thématiques n'ayant eu que 2% des observations).

La ville de Metz souhaite que la répartition entre stationnement extérieur et intérieur puisse être modulée en cas d'impossibilité manifeste d'appliquer la répartition proposée, soit du fait de la configuration de la parcelle (100% bâti, absence d'accès, etc.), soit du fait de la conservation du bâti existant (bâtiment rénové). Sans pour autant perdre l'objectif global de création d'espaces de stationnement vélo, cette disposition permettra de donner la souplesse indispensable à l'aboutissement de ce type de projets qui sont tournés vers la mobilité et le développement durable, en contribuant aux objectifs de densification du territoire et en évitant l'artificialisation de nouveaux espaces.

Une nouvelle rédaction de l'action 23 du PDU introduira cette souplesse.

J. Autres actions transversales (n'a recueilli que 2% des observations)

- Parmi ces actions figure la lutte contre l'exclusion par l'accompagnement des personnes en situation de précarité (Action 26) pour laquelle l'Etat a demandé des précisions. METZ METROPOLE apportera des compléments sur la problématique des personnes les plus précaires résidents sur la Métropole dans la partie Diagnostic du PDU.
- Concernant la réflexion sur le fonctionnement multimodal du campus universitaire du Saulcy, elle sera effectivement inscrite au futur Comité de Secteur Stratégique "cœur métropolitain", qui cherchera des complémentarités de projets et définira des solutions de mobilité pour le Saulcy dans toutes ses composantes multimodales, y compris en termes de stationnement et de cheminements. Le calendrier de cette réflexion devra en outre être cohérent avec le projet de requalification du Saulcy porté par l'Université de Lorraine, dont la réalisation est un préalable indispensable à toute action.

L'action 20 du PDU sera amendée pour mieux mettre en avant l'importance de cette réflexion spécifique au Saulcy.

K. La thématique Logistique urbaine et interurbaine a généré 2% des observations

Les principales observations portent sur des compléments de diagnostic.

- Au regard des dispositions de l'article L 1214-2 (8°) du code des Transports, qui demande un état des lieux des problématiques et actions existantes, permettant de mieux définir les actions à proposer et d'apprécier leur pertinence, **des compléments seront apportés sur la problématique du transport de marchandises** et des livraisons dans la partie Diagnostic du PDU, avec, notamment, une synthèse des différentes études qui ont déjà été menées sur le sujet.

L. La thématique Nouvelles mobilités : 2% des observations (principalement de l'Etat).

- Concernant l'action 32, des contraintes nouvelles amènent Metz Métropole à modifier quelque peu le contenu de cette action. En effet, l'expérimentation de navettes autonomes envisagée dans un premier temps sur le site de PSA Actipôle ne pourra aboutir. Toutefois, de nouveaux sites seront recherchés en 2020 en vue de lancer cette expérimentation à partir de 2021. Les navettes visées seront soit mises à disposition dans le cadre d'une expérimentation, soit acquises dans le cadre du renouvellement du parc des TAMM (action 33).
- Concernant l'action 33, portant sur le renouvellement du Parc TAMM en conformité avec la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte, **un correctif sera apporté au seuil prévu à l'horizon 2020 dans la rédaction de la page 14 du PDU** et la partie diagnostic concernant les transports collectifs sera abondée d'un état des lieux de la motorisation du parc TAMM et de son évolution.
- Pour donner suite à une demande de la Région Grand Est et de la Ville de Metz, **l'action 31 sera revue** afin de l'élargir en **y introduisant les autres ressources d'énergie renouvelable**, non exclusivement électriques.

Avis de la commission d'enquête :

Elle prend acte de ajustements qui seront portés aux actions 31, 32 et 33 du PDU.

4.3. les observations ne donnant pas lieu à modification du PDU

Dans la seconde partie de son mémoire en réponse, METZ METROPOLE a présenté des réponses exhaustives aux observations émises par le public et les personnes publiques associées.

4.3.1. L'examen exhaustif du tableau de toutes les observations formulées fait apparaître que les observations ayant conduit à des modifications du PDU, mentionnées en 1^{ère} partie ci-dessus émanent respectivement :

- Des personnes publiques associées : 37 observations
- Des communes : 14 observations
- Du public, formulées sur le registre numérique : 5 observations (dont 4 ayant trait à la modification du Schéma Directeur Cyclable)
- Du public, inscrites sur les registres papier : 11 observations (toutes relatives à la modification du Schéma Directeur Cyclable)

Avis de la Commission d'enquête : La Commission d'enquête note que cela reflète et confirme l'importance essentielle pour le public, des problématiques liées à l'usage du vélo, son stationnement et au développement de pistes cyclables continues et sécurisées qui sont ressorties nettement des débats et communications lors des différentes permanences.

4.3.2. Examen des dossiers déposés par les associations et le CODEV

Le mémoire en réponse reprend, en pages 73 et 74, les observations émises par les Associations et le Conseil de développement durable de Metz Métropole.

Les observations de la CLCV Marly ayant conduit à la modification du PDU, examinées au § 4.2 ci-dessus, nous aborderons successivement les ensembles de remarques émis par les quatre autres associations :

4.3.2.1. Association Metz à Vélo :

Elle a déposé un dossier proposant des mesures sur les infrastructures, les services, les priorités et les opportunités qu'offre le renforcement de la part modale du vélo. Elle a analysé les actions prévues dans le PDU en relation avec la pratique du vélo au quotidien et mis en exergue les points de vigilance en ce qui concerne la sécurité et le vol des vélos qui sont les grands freins à la mobilité à vélo. Enfin, elle produit les cartes illustrant les propositions faites.

Réponse de Metz Métropole :

Le Schéma Directeur Cyclable a été réalisé en concertation avec les associations d'usagers et les élus des communes de la Métropole. Les déplacements ciblés concernent ceux du quotidien et visent à développer suffisamment l'infrastructure, mailler et remettre à niveau les équipements existants, uniformiser les aménagements et la signalétique pour développer l'usage du vélo. Les objectifs de parts modales du PDU sont ambitieux et réalistes et les actions visant au développement des TC et des vélos sont d'une ampleur comparable au saut réalisé sur les TC avec METTIS et sans commune mesure avec ce qui a déjà été réalisé par le passé pour les vélos. Par ailleurs, Metz Métropole s'engage dans une démarche de dialogue et d'échanges avec les associations d'usagers pour sans cesse améliorer et faire évoluer son schéma directeur.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des modifications du PDU envisagées concernant le Schéma Directeur Cyclable, et considère qu'elles contribueront à la satisfaction progressive des attentes de l'Association Metz à Vélo et des usagers de ce mode de déplacement.

4.3.2.2. Association des propriétaires d'Actisud :

l'Association des propriétaires d'Actisud plaide pour un traitement spécifique et ambitieux des mobilités futures d'Actisud/Frescaty dans le cadre de la révision du PDU :

- Propose qu'Actisud devienne le pôle d'échange multimodal du sud-ouest messin ;
- Souhaite plus d'ambition dans le développement des pistes cyclables au sein d'Actisud ;
- Souhaite plus d'ambition dans le développement des TC au sein d'Actisud (prolongement de la L1, adaptation des horaires)
- Souhaite plus d'ambition dans les délais de mise en œuvre du PDU sur Actisud : 2023 au lieu de 2030.

Réponse de Metz Métropole : Les propositions de l'Association des propriétaires d'ACTISUD s'inscrivent dans les démarches partenariales en cours avec la Métropole (Schéma Directeur d'ACTISUD, Plan de Déplacement Inter-entreprises d'Actisud avec un projet expérimental de covoiturage).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que Metz Métropole a pris conscience de l'importance des questions de mobilité pour les propriétaires, exploitants et salariés des entreprises installées sur la zone Actisud. Comme indiqué par Metz Métropole, le partenariat noué début 2018 entre les collectivités et la centaine d'entreprises intéressées en vue de l'établissement d'un schéma directeur et d'une stratégie pour l'aménagement de la zone Actisud sera poursuivi.

4.3.2.3. Association Metz marche pour le Climat

Cette association souligne que le secteur des transports routiers est le premier contributeur aux GES avec 54% des émissions et que le PDU est un levier essentiel pour faire diminuer les GES. Elle regrette que le projet de PDU ne prenne pas en compte cette nécessité en laissant encore trop de place à la voiture, sachant qu'il faut encore la préserver pour les personnes les plus vulnérables. Il est regretté que la voiture conserve 48% des déplacements pour seulement 3% à vélo. L'association demande une forte augmentation des investissements pour le vélo ainsi que la mise en place d'une action forte en faveur des transports en commun afin de proposer des alternatives à la voiture.

Réponse de Metz Métropole : Le calcul des parts modales se fonde sur l'Enquête Déplacements Grand Territoire dont le calendrier de réalisation (en hiver) minimise sans doute l'usage du vélo. Dans ces conditions, l'objectif du PDU de multiplier par 3 la part modale du vélo apparaît déjà très ambitieux. Les objectifs du PDU sont ambitieux et réalistes et les actions visant au développement des transports collectifs et des vélos sont d'une ampleur comparable au saut réalisé sur le réseau urbain avec METTIS et sans commune mesure avec ce qui a déjà été réalisé par le passé pour les vélos.

La commission d'enquête constate que :

- ***les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques liés au transport seront compatibles a minima avec les objectifs du PPA des Trois Vallées et du SRADET Grand Est dans le PDU modifié.***
- ***trois objectifs du PDU modifié sur cinq portent respectivement sur la réduction des déplacements réalisés en voiture, l'accroissement de l'usage des transports en commun et la multiplication par trois de l'usage du vélo.***
- ***le développement des transports collectifs et de l'usage du vélo figure en préambule de la 1^{ère} action du PDU avec en entête l'objectif « FAVORISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LE VELO POUR LES DEPLACEMENTS VERS LE CŒUR DE LA METROPOLE »***

Elle prend acte que cette demande va dans le sens de la volonté affichée par la Métropole dans son mémoire en réponse.

4.3.2.4. Le CODEV

Le CODEV émet un avis sur le projet de schéma cyclable de Metz Métropole, en insistant sur un réseau cyclable de proximité, une refonte du dispositif de stationnement des vélos et le développement du vélo à assistance électrique.

Il appelle Metz Métropole à adopter un PDU évolutif et participatif qui vise et anticipe le moyen et long terme, s'appuyant sur un dispositif de suivi, tout en étant très réactif aux mouvements de notre société.

Réponse de Metz Métropole :

Le calcul des parts modales se fonde sur l'Enquête Déplacements Grand Territoire dont le calendrier de réalisation (en hiver) minimise sans doute l'usage du vélo. Dans ces conditions, l'objectif du PDU de multiplier par 3 la part modale du vélo apparaît déjà très ambitieux. De nombreuses actions inscrites au PDU concourent à développer l'usage du vélo, que ce soit au niveau infrastructurel (Action 07) et du stationnement (Action 08), qu'au niveau de l'aide à l'usage (Action 24) et de la communication (Action 25).

En outre, les différents groupes de travail prévus, que ce soit dans le cadre des Comités de secteurs Stratégiques (Action 20) que du Club du PDU (dispositif de suivi du PDU), permettront de créer une dynamique évolutive et participative lors de la mise en œuvre de la politique de mobilité de la Métropole. Le CODEV sera d'ailleurs associé à ces démarches.

Avis de la commission d'enquête :

La Commission d'enquête prend acte de la réponse de Metz Métropole qui intègre parfaitement la nécessité d'avoir un PDU évolutif et participatif.

4.3.3. Autres réponses émises dans le mémoire en réponse.

- Metz Métropole renvoie directement aux dispositions du PDU ou accessoirement à l'expérience tirée du précédent PDU pour répondre à certaines observations émises par le public.
- Metz Métropole précise pour certaines observations que les demandes seront examinées directement avec l'exploitant (par ex SAEML TAMM), hors PDU.
- Prenant en référence le code des transports (article L.1214-1), Metz Métropole mentionne que le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains défini par l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, et que son rôle est de définir des principes et un plan d'actions à court, moyen et long termes sur le territoire métropolitain, dans le champ de la mobilité, sans que ce plan puisse être, à ce stade, finement décliné à l'échelle de la parcelle, de la rue ou de l'opération.

Metz Métropole signale que certains sujets évoqués dans quelques questions ne sont pas de sa compétence mais qu'elle les instruira, dans un autre cadre que celui de la révision du PDU, dans la limite de ses compétences, et sous réserve de leur opportunité et de leur faisabilité technique.

5. OBSERVATIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

L'enquête publique étant un maillon entre un porteur de projet et les habitants, les commissaires enquêteurs dans le cadre de leur mission rappellent que :

- *Le PDU constitue un document de planification à l'échelle du ressort territorial. La participation à l'enquête publique fait appel à une démarche volontariste, qui implique une connaissance préalable du dossier et l'intention de le voir modifié ou amélioré. L'échelle de définition de ces orientations stratégiques paraît sans doute aux habitants loin de leurs préoccupations quotidiennes. Par ailleurs, un document de planification sur dix ans est peut-être jugé par les habitants trop lointain. Enfin, la population identifie la Métropole comme organisateur des déplacements, voire même « exploitant du réseau », et ne le perçoit pas comme compétent sur la stratégie globale en termes de déplacements.*
- *De nombreuses observations concernent des problèmes de fonctionnement (horaires, amplitudes, fréquences des transports collectifs) et de coordination entre les transports sur le territoire vaste de la communauté urbaine. Certains pointent du doigt des problématiques d'ordre métropolitain.*
- *Dans la plupart des cas, la hiérarchie des documents d'urbanisme n'est pas toujours comprise par la population, voire source de confusion (PDU/PLU)*

6. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

VU :

- L'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016 et son décret d'application du 25 avril 2017 sur la dématérialisation de l'enquête publique.
- La décision N° E19000116/67 du 4 juillet 2019 du président du Tribunal Administratif de STRASBOURG décidant de la constitution d'une commission d'enquête composée de monsieur Jacques PHILIPPE, président, messieurs Michel GHIBAUDO et Ernest CUPPARI, membres titulaires.
- L'arrêté communautaire n° PM 01/2019 du 10 octobre 2019 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de révision du PDU de Metz-Métropole et se déroulant du 4 novembre au 6 décembre 2019 inclus.
- Les pièces constituant le dossier d'enquête tenu à la disposition du public dans les 44 mairies de la Métropole et au siège de Metz-Métropole et consultables sur le site de la Métropole : <https://www.metzmetropole.fr> et sur le site spécialisé et dédié : <https://www.registre-numerique.fr/PDU-Metz-Metropole>
- La publicité réglementaire afférente à la présente procédure,
- Les observations du public sur les 45 registres d'enquête et sur le registre dématérialisé, ainsi que les courriels parvenus ;
- Les avis des différentes personnes publiques associées (PPA) ainsi que les avis exprimés par les communes.

- Le procès-verbal de synthèse de fin d'enquête publique, portant notification à Metz-Métropole des résultats de la consultation et des observations et remarques formulées, transmis le 17 décembre 2019,
- La lettre de demande de délai supplémentaire à la remise du rapport en date du 20 décembre 2019 au Président de Metz-Métropole et son accord,
- Le mémoire en réponse de METZ-Métropole reçu par la commission d'enquête en date du 13 janvier 2020 dont les réponses sont bien documentées et vérifiables,
- Les éléments du rapport comprenant l'analyse des observations du public et des différents avis exprimés.
- L'analyse du dossier effectué par la commission d'enquête, les documents législatifs et réglementaires, les informations complémentaires fournies par le porteur de projet au cours des réunions préparatoires et durant l'enquête,

ENTENDU :

- Le président de Metz-Métropole monsieur Jean-Luc BOHL, la Vice-Présidente de Metz-Métropole en charge des mobilités, madame Marie-Anne ISLER-BEGUIN, le chargé de projet du pôle mobilité et le concepteur du dossier de l'AGURAM, au cours d'une réunion préparatoire, d'une réunion de synthèse et de nombreuses réunions intermédiaires...

De tout ce qui précède, la commission d'enquête estime que :

6.1. Sur la forme

- Le Projet de PDU de Metz Métropole s'inscrit dans le cadre législatif et réglementaire en vigueur.
- Le déroulement matériel de l'enquête publique a été conforme aux principes réglementaires et aucune anomalie n'a entaché le cours de l'enquête publique. La population de l'ensemble des communes a été très correctement informée par une publicité de bon niveau, tant réglementairement dans les journaux que par un affichage conséquent, une publication sur les supports numériques et une distribution de dépliants 8 pages à toutes les communes concernées.
- Toute facilité lui a été donnée pour apporter des réponses à ses questions, réunir les éléments nécessaires à la compréhension du dossier et consulter la documentation.
- Elle a réalisé un contrôle aléatoire de l'affichage dans les communes,
- Le public désireux de s'impliquer dans cette consultation a pu avoir accès au dossier dans sa présentation papier dans les 44 mairies, au siège de la Métropole et sur les sites présentant l'enquête dématérialisée, pour s'exprimer librement par tous les moyens offerts (registre, courrier, courriels, entretien avec les Commissaires).
- Le dossier d'enquête, conforme à la réglementation, complet et de qualité, apporte des explications claires et complètes à la compréhension du projet.
- Les 11 permanences se sont déroulées de façon satisfaisante et dans de bonnes conditions, sans aucun incident.

6.2. SUR LE FOND :

- Le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains de Metz Métropole sera compatible après modification avec les autres documents réglementaires de rang supérieur :
 - 1) **Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCOTAM)**
 - 2) **Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)**
 - 3) **Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Trois Vallées**
 - 4) **Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Grand Est**
- Le projet affirme des objectifs ambitieux et adaptables aux évolutions sociétales. Il vise à répondre aux besoins de mobilité tout en veillant à protéger l'environnement et la santé, à promouvoir des modes de déplacements moins polluants et moindres consommateurs d'énergie, à prendre en compte les questions de logistique urbaine, à favoriser l'accès aux réseaux de transports publics.
- Les concertations préalables ont été bien menées avec les divers acteurs et les contributions sont venues enrichir le contenu du PDU.
- Le dossier du projet de ce nouveau PDU poursuit l'ambition de concilier ville mobile et ville durable portée par les 2 précédents PDU.
- Des réponses satisfaisantes ont été apportées par le Maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse aux questions argumentées et qui constituent autant d'engagements, dont les principales thématiques suivantes qui ont donné lieu à modification du PDU :
 - Mise en compatibilité avec les autres documents réglementaires de rang supérieur
 - L'offre et usage du vélo
 - L'offre en transports en commun
 - L'intermodalité et parkings de rabattement
 - Covoiturage
 - Schéma viaire et nouvelles mobilités
 - Mise à jour du rapport environnemental
- En particulier, lors des réponses apportées aux associations "Metz à vélo" et "Metz marche pour le climat", la Métropole propose dans ses modifications des mesures fortes qui vont :
 - Dans le sens de la lutte contre le réchauffement climatique
 - Dans le sens des lois sur la transition énergétique pour une plus grande croissance verte.

6.3. EMISSION D'UN AVIS MOTIVE

- L'ensemble des **observations formulées par le public** sous toutes ses formes, **l'avis des Personnes Publiques Associées** et les **questions de la Commission d'enquête** ont **bien été prises en compte**. En effet, **les réponses** apportées par le porteur de projet dans son mémoire en réponse aux observations exprimées dans les registres et par courrier électronique telles qu'elles sont développées dans le rapport et résumées dans les conclusions ci-dessus, **sont satisfaisantes et étayées**.

- à l'issue de toutes les conclusions partielles exprimées plus haut, la commission d'enquête constate et apprécie que cette consultation publique aura permis d'expliquer et d'améliorer la compréhension de la révision du PDU dans ses finalités :

Agir aujourd'hui et créer pour demain les conditions d'une mobilité durable et ambitieuse, grâce à une stratégie en 4 axes et 40 actions pour rééquilibrer la mobilité au profit des modes actifs et collectifs, tout en :

- **ENCOURAGEANT L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN**
- **DONNANT PLUS DE PLACE AUX MODES ACTIFS (pratique du vélo, de la marche...)**
- **FAVORISANT UN USAGE MOINDRE DE LA VOITURE**

En conséquence, nous estimons enfin :

que par sa conception respectueuse des lois sur la nouvelle organisation territoriale et sur la transition énergétique pour la croissance verte, par la prise en compte des sensibilités locales et par une analyse détaillée du contexte, la Métropole a conçu un projet cohérent qui permet de répondre aux grands enjeux métropolitains en conciliant au mieux la préservation de l'environnement et les intérêts des populations.

Et donc, en fonction de ce qui précède,

- l'ambition générale et la finalité du projet étant suffisamment démontrées,
- les considérations, conclusions et observations énoncées étant avérées, la commission d'enquête, à l'unanimité, est en mesure de pouvoir émettre :

UN AVIS FAVORABLE

à la demande de révision du Plan de Déplacements Urbains présentée par Metz-Métropole dans le cadre des compétences renforcées induites par le passage en métropole au 1^{er} janvier 2018 et à l'élargissement territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

- **ASSORTI DES 3 RECOMMANDATIONS ⁽¹⁾ SUIVANTES :**

1. Le contenu du PDU devra être réellement amendé dans sa version finale de la résultante des modifications proposées par la Métropole dans son mémoire en réponse, ainsi que des suites apportées aux observations pertinentes recueillies au cours de la procédure d'enquête publique.

2. Prendre en compte et examiner les suites à donner aux remarques des habitants du quartier de Queuleu sur les difficultés de circulation et la sécurité de l'avenue de Strasbourg-Plantières, grande pénétrante du secteur Sud-Est de l'agglomération messine.

- 1. Les recommandations correspondent à des préconisations vivement souhaitées ; la commission d'enquête demande qu'elles soient prises en considération.**

3. *La commission d'enquête considère que pour bien suivre la mise en œuvre de ce PDU, il serait souhaitable de créer, à des échelles pertinentes, un "COMITE DE DEPLACEMENTS", instance d'échange et de concertation (à l'image du comité Mobilité) qui réunirait, selon des modalités à définir :*

- les élus
- les exploitants du réseau MET
- les usagers
- les entreprises
- les associations locales

- **ASSORTI D'UN COMMENTAIRE D'ACTUALITE A L'APPUI DES CONCLUSIONS ET AVIS :**

Le schéma d'aménagement et de développement durable (SRADDET) de la Région Grand-Est a été présenté fin 2019 à Metz par le président ROTTNER en même temps que les premières orientations sur la révision du PDU. Le fil directeur de ce schéma que l'on connaîtra vraisemblablement sous le vocable "Territoires Grand-Est", est la rupture avec les modes de vie actuels. Dans ce contexte et celui des lois récentes impactant les PDU (loi Grenelle 2 de 2010, loi MAPTAM de 2014, loi NOTRE de 2015, loi relative à la transition énergétique...), la mise en place de façon progressive de nouvelles mesures concernant l'aménagement du territoire et l'atténuation des impacts environnementaux des déplacements, va participer à ce grand défi qu'est la réussite de la transition écologique des mobilités.

LE PROJET DU PDU PREND TOUTE SA PLACE DANS LA MISE EN ŒUVRE DE CETTE NOUVELLE POLITIQUE D'ORIENTATION DES MOBILITES.

Fait à METZ, le 22 janvier 2020

La Commission d'Enquête

Jacques PHILIPPE

Président



Ernest CUPPARI

Membre titulaire



Michel GHIBAUDO

Membre titulaire

