

PROJETS URBAINS : ETUDE DE CAS CONCRETS



PROJET METTIS /// METZ

**Fanny DE SMET, Maxime LAURENT,
Tamara NEGRI & Sophie OHMER**

(Master de spécialisation en urbanisme et aménagement du territoire)

– Année académique 2015-2016 –

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
1. CONTEXTE URBAIN.....	5
1.1. Contexte géographique	5
➤ Localisation	5
➤ Situation administrative	6
1.2. Contexte historique	7
2. ENJEUX.....	9
3. PRÉSENTATION DU METTIS.....	10
3.1. Trajectoire des lignes Mettis.....	10
3.2. Aménagement des espaces publics	11
3.3. Véhicules BHNS.....	11
3.4. Equipements	12
3.5. Réseau Met'	12
4. HISTORIQUE.....	14
4.1. Premières réflexions.....	14
4.2. Changement d'échelle.....	14
4.3. Décision de réalisation	14
4.4. Naissance de Mettis	15
4.5. Lancement du projet.....	15
4.6. Réalisation et inauguration	16
5. ACTEURS.....	18
5.1. Maîtrise d'ouvrage.....	18
5.2. Maîtrise d'œuvre	19
5.3. Exploitation du réseau.....	19
5.4. Communication et population	19
5.5. Autres acteurs	20

6. OUTILS.....	21
6.1. Plans & Schémas.....	21
➤ Plan de Déplacements Urbains	21
➤ Le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports Urbains	21
6.2. Appels d'offre	21
6.3. Commission d'indemnisation.....	22
6.4. Participation	22
➤ Concertation préalable	22
➤ Enquête publique	23
6.5. Communication	23
➤ Réunions d'information.....	24
➤ Délégation.....	24
➤ Affichage.....	24
➤ Tracts.....	24
➤ Publication dans la presse.....	25
➤ Diffusion via des supports audio-visuels.....	25
➤ Structure d'information et de guidance	25
➤ Organisation d'évènements.....	25
7. BUDGET.....	26
7.1. Parallèle avec le tram de Liège	26
8. LEÇONS	27
8.1. Points forts	27
➤ Gouvernance.....	27
➤ Gestion du temps	27
➤ Communication	27
➤ Réseau.....	28
8.2. Points faibles.....	28
➤ Gouvernance.....	28
➤ Réseau.....	29
9. PROJETS D'AMÉNAGEMENT RÉALISÉS	30
RÉFÉRENCES	31

INTRODUCTION

Ce rapport présente un vaste projet de mobilité mené à Metz par les autorités publiques et inauguré en octobre 2013 : le projet Mettis. Ce projet consiste en la création de deux lignes de bus à haut niveau de service [BHNS] : les lignes Mettis, et en la restructuration de l'ensemble du réseau de transports en commun : le réseau Met'.

Le travail a été réalisé dans le cadre du cours de « Séminaire d'analyse de projets urbains », inscrit au programme du Master de spécialisation en aménagement du territoire et urbanisme.

Il se structure en neuf grandes parties :

- (1) Une brève description du contexte urbain dans lequel s'inscrit le projet ;
- (2) Une identification des grands enjeux auxquels le projet Mettis tente de répondre ;
- (3) Une description du projet en tant que tel et de ses caractéristiques techniques ;
- (4) Un historique qui retrace les grandes étapes du projet jusqu'à son inauguration ;
- (5) Une description des acteurs impliqués et de leurs rôles ;
- (6) Une explication des outils mobilisés pour mettre en œuvre le projet ;
- (7) Un rapide aperçu du budget qu'implique un tel projet ;
- (8) Une synthèse des leçons qu'on peut tirer au terme de l'analyse du projet ;
- (9) Une présentation de quelques aménagements réalisés dans le cadre du projet.

1. CONTEXTE URBAIN

1.1. Contexte géographique

➤ Localisation

La ville de Metz est une commune française située au nord-est de la France. Elle bénéficie d'une position stratégique à proximité de la Belgique et de l'Allemagne et au croisement de deux grands axes européens : un axe nord-sud qui relie la mer du Nord à la Méditerranée en passant par Bruxelles, Luxembourg-ville, Metz, Dijon, etc. et un axe est-ouest qui longe le Main et relie Francfort à Paris.

Metz se situe à proximité de plusieurs grandes villes : Nancy à 53 km au sud, Luxembourg-ville à 55 km au nord, Sarrebruck à 60 km à l'est, Strasbourg à 130 km au sud et Rennes à 155 km au nord. Un peu plus loin, à une distance de 320 km, on retrouve deux grandes métropoles : Paris et Francfort-sur-le-Main.

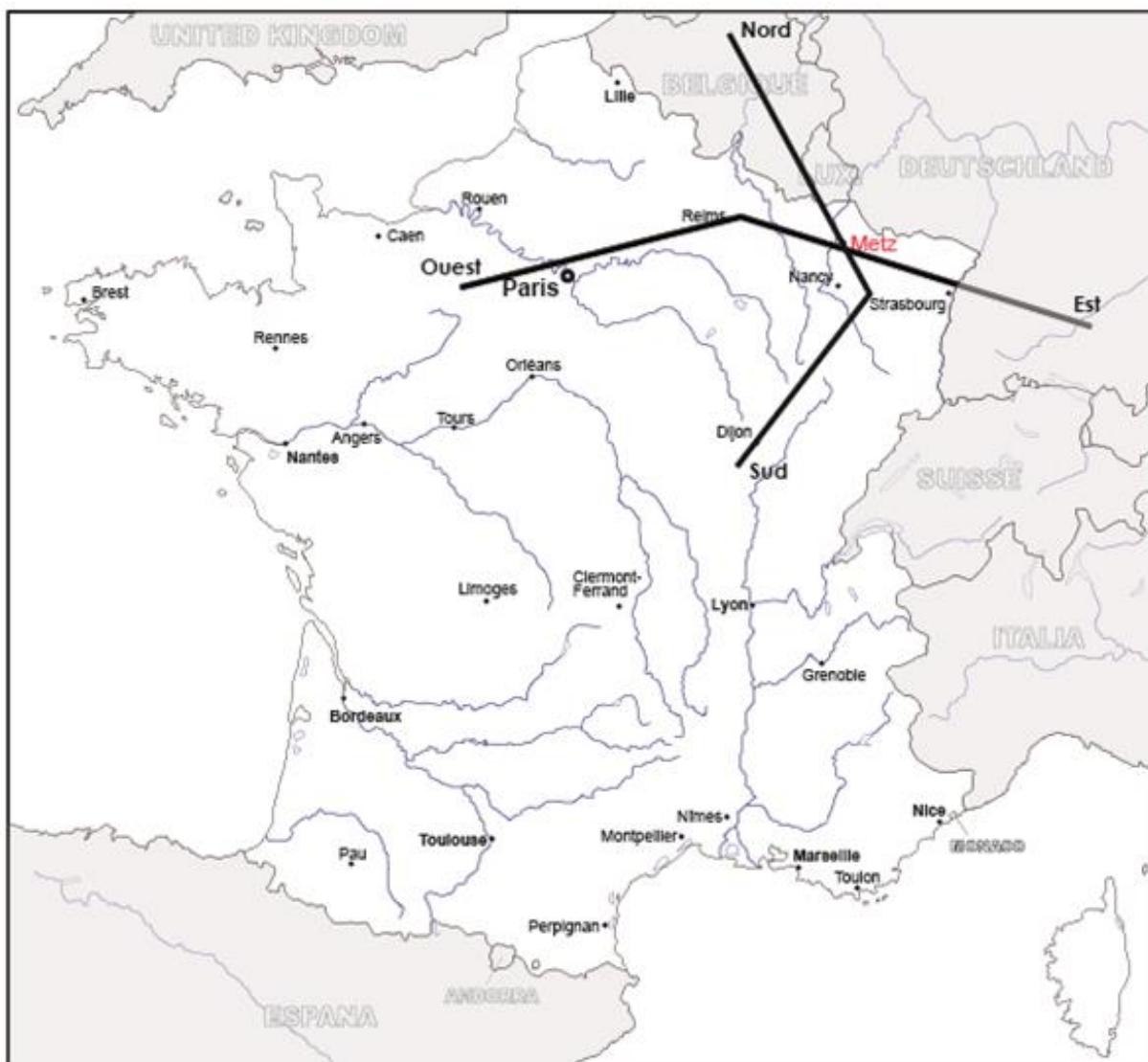


Figure 1. Situation géographique de la ville de Metz

➤ Situation administrative

D'un point de vue administratif, la ville de Metz appartient à plusieurs entités : la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine plus communément appelée région « Grand Est », le département de la Moselle et la Communauté d'agglomération de Metz Métropole, renommée « Metz Métropole » en 2009.

Le District de l'agglomération messine a été créé en 1975 par plusieurs communes souhaitant se regrouper pour former une coopération intercommunale à fiscalité propre. Depuis lors, cette entité n'a cessé de s'élargir et d'endosser de nouvelles compétences. En 2002, le district devient la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole (CA2M) puis Metz Métropole en 2009.

Aujourd'hui, Metz Métropole regroupe 44 communes (Figure 2). Elle compte un total de 220 000 habitants et couvre une superficie de 277 km² (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Messine [AGURAM], 2014). Comme l'illustre la figure 2, Metz Métropole s'organise selon trois secteurs : la ville centre et le noyau urbain, qui regroupent six communes et représentent 77% de la population de Metz Métropole, et la couronne qui rassemble les communes restantes (Institut national de la statistique et des études économiques [INSEE], 2016).

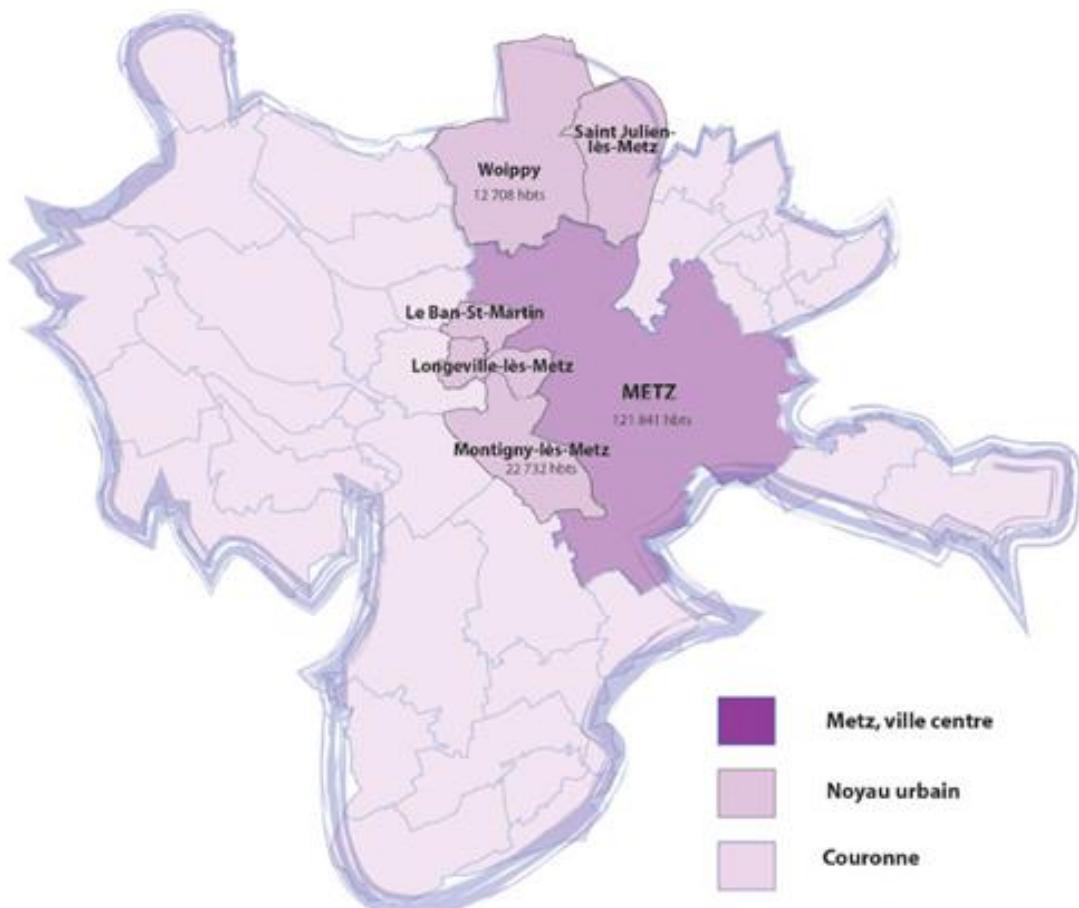


Figure 2. Territoire de Metz Métropole (AGURAM, 2014)

Son champ de compétences couvre des domaines variés dont le transport et l'aménagement du territoire (Association Messine de Sauvegarde d'Autobus et d'Autocars [AMSA], 2013). L'élargissement du périmètre institutionnel de Metz Métropole a eu comme conséquence l'expansion du périmètre des transports urbains [PTU] qui s'est accompagné du développement de l'offre en transports collectifs urbains (AGURAM, 2014).

Grâce à sa fiscalité propre, Metz Métropole est en mesure de mener de grands projets à l'échelle de toute la métropole ; échelle qui s'ajuste relativement bien au bassin de vie et d'activité de Metz. Ces projets ont une vision globale et ont comme objet le développement et la redynamisation de l'ensemble du bassin mosellan, ce qui permet de renforcer les liens entre l'ensemble des communes de l'agglomération. Toutefois, Metz Métropole s'appuie sur la ville de Metz pour constituer son centre historique, administratif, culturel et universitaire (AGURAM, 2014).

1.2. Contexte historique

La ville de Metz a été occupée par de nombreux peuples et son nom a évolué au cours du temps. A l'époque romaine, la ville a été occupée par les Médiomatriques, un peuple celte ; elle est alors connue sous le nom de *Divodorum Mediamatricorum*. Elle deviendra ensuite *Mettis*, capitale du royaume franc d'Austrasie. Plus tard, elle obtient son nom actuel Metz et constitue une ville commerçante de poids au sein de l'Empire carolingien. Ce n'est qu'à partir du 16^e siècle que la ville de Metz rejoint le Royaume de France.

En 1871, Metz est reprise par l'Empire allemand (Figure 3). Les allemands transforment la ville en construisant une double ceinture de forts pour protéger la ville, et en créant ce qu'ils appellent « la Nouvelle Ville » qui s'articule autour des avenues Joffre et Foch. Les constructions se multiplient. C'est à cette époque que la pierre de grès rose fait son apparition dans l'architecture messine. La gare, la Poste, le Temple Neuf et le Palais du Gouverneur constituent des témoins de cette « Nouvelle Ville » et de l'architecture wilhelmine (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

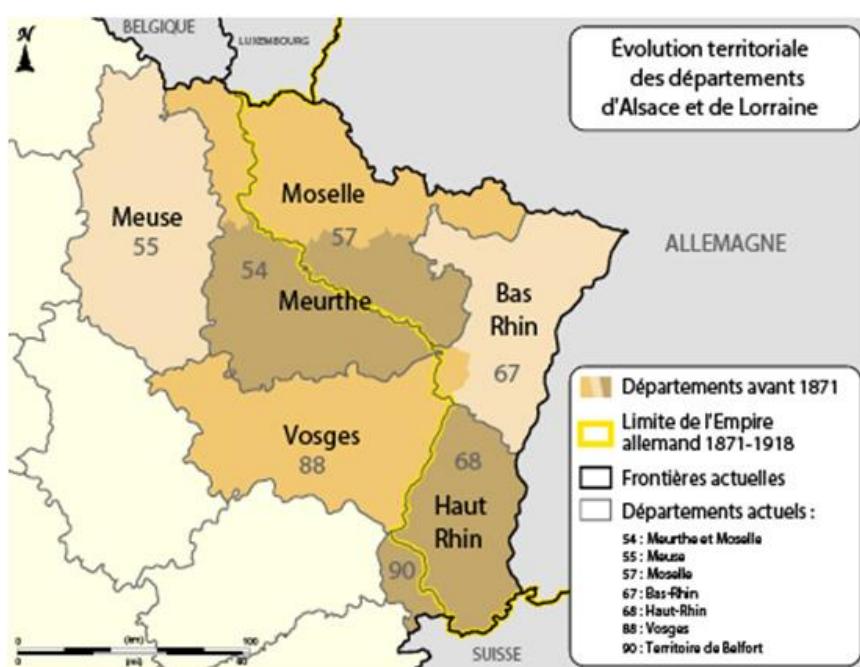


Figure 3. Evolution territoriale de l'Alsace et de la Lorraine

L'architecte allemand Konrad Wahn élabore quelques années plus tard un plan d'extension de la ville. Les nouvelles constructions ne se limitent plus au centre et s'étendent dans des quartiers périphériques. Le « Grand Metz » se forme et compte plus de 100 000 habitants au début du 20^e siècle. Le tramway fait également son apparition et les lignes de chemin de fer commencent à se développer (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

En 1918 à la fin de la guerre, l'Alsace-Moselle est rendue à la France. La ville va alors s'ouvrir davantage sur le reste du pays par l'amélioration des axes de communication avec notamment la création d'une ligne directe vers Paris. Ce développement va être stoppé en 1939 par le retour de la guerre et une nouvelle annexion à l'Allemagne. Metz ne sera libérée qu'à la fin de la guerre en 1945.

Après la seconde guerre mondiale, Metz est définitivement rendue à la France. Les maires qui se succèdent permettent à Metz de regagner une place nationale. Au cœur de l'Europe, c'est un nouveau dynamisme qui s'implante. De grands travaux sont menés : destructions, constructions, transformations, etc. Le paysage urbain de Metz se transforme et la ville gagne son surnom de *ville-jardin* et sa réputation de ville conviviale.

Les nombreux peuples qui se sont succédé ont laissé des traces, ce qui confère à Metz une grande diversité architecturale. En effet, l'architecture de Metz est riche d'un fort héritage médiéval et classique mais aussi d'influences à la fois françaises et allemandes.



Figure 4. Place de la Gare



Figure 5. Cathédrale de Metz

2. ENJEUX

Ce chapitre a pour objectif d'identifier les grands enjeux liés au projet Mettis

Le Plan de Déplacements Urbains [PDU] de Metz Métropole a mis en évidence, lors de sa révision en 2006, des problèmes de mobilité croissants au sein de l'agglomération messine (Metz Métropole, 2013a). L'augmentation de la circulation automobile a engendré une saturation de plus en plus marquée des infrastructures routières. Cette croissance automobile s'est accompagnée d'une forte diminution de la fréquentation des transports en commun (Metz Métropole, 2014). C'est dans ce contexte que Metz Métropole a perçu la nécessité de mener un vaste projet de mobilité visant à restructurer et renforcer le réseau de transport en commun.

Le premier enjeu du projet Mettis était donc de solutionner les problèmes de mobilité inhérents à l'utilisation abusive de la voiture comme principal moyen de déplacement en améliorant la qualité et l'efficacité des transports en commun.

Le second enjeu du projet était de développer l'intermodalité au sein du réseau pour le rendre plus efficace. Dans cette optique, les correspondances avec les trains ont été optimisées en partenariat avec la SNCF, l'ensemble des espaces publics à proximité de deux lignes Mettis ont été réaménagés afin d'encourager l'intermodalité piéton-BHNS, des parkings-relais ont été aménagés à l'extérieur du centre urbain pour permettre aux automobilistes d'y garer leurs voitures et d'emprunter les BHNS et des anneaux pour vélo ont été installés à proximité des stations.

Le troisième enjeu identifié consiste en l'amélioration générale du cadre de vie messin par le réaménagement de l'ensemble des espaces publics traversés par les deux lignes Mettis.

Ces trois premiers enjeux s'inscrivent dans la démarche de développement durable engagée par Metz Métropole en 2008 avec le Plan Climat Air Energie. Avec une diminution de l'activité automobile, le développement des modes doux et de l'intermodalité, l'enjeu global est d'améliorer le cadre de vie des messins en limitant les nuisances automobiles (pollutions, bruits, occupation de l'espace public, etc.) et en créant des espaces publics agréables (Metz Métropole, 2008).

Deux derniers enjeux peuvent être soulevés. Le premier est l'amélioration de l'accessibilité aux transports en commun depuis les principaux pôles de l'agglomération. Ces pôles correspondent à des zones densément peuplées, à des zones d'activité économique ou encore à des équipements majeurs (établissements scolaires, équipements culturels, hôpitaux, etc.). Le second est de désenclaver certains quartiers en difficulté en les reliant à ces pôles et au centre-ville de Metz. Parmi ces quartiers, nous pouvons citer Borny, Chemin de la Moselle ou encore Saint-Eloi qui sont tous caractérisés par des habitats dégradés, des grands ensembles de type HLM, des taux de chômage élevé, etc. (Metz Métropole, 2013a).

3. PRÉSENTATION DU METTIS

Pour répondre à l'ensemble de ces enjeux, les deux lignes Mettis ont été créées et l'ensemble du réseau Met' a été restructuré.

3.1. Trajectoire des lignes Mettis

Les deux lignes Mettis sont des lignes de BHNS : les lignes A et B qui desservent les principaux quartiers de l'agglomération messine. Les deux lignes Mettis participent activement au désenclavement et à l'amélioration de l'accessibilité de plusieurs quartiers d'habitat social et comprenant de grands équipements.

- La ligne A relie Woippy Saint-Eloy à Borny sur 12,5 km. Elle dessert trois quartiers prioritaires : Hauts de Blémont, Chemin de la Moselle et Saint-Eloy-Boileau-Pré-Génie.
- La ligne B relie Saulcy à l'hôpital Mercy sur 11 km. Elle dessert le pôle universitaire de Saulcy, le Technopôle, le parc des expositions et le Centre hospitalier régional de Mercy.

Elles circulent sur un tronçon commun de 5,6 km au centre-ville. Le tracé des deux lignes mesure donc au total 17,8 km (Figure 6). Elles circulent presqu'intégralement en site propre sur une plate-forme bidirectionnelle à l'exception de trois tronçons où la circulation est à sens unique : rue de Strasbourg, rue de la Patrotte et rue Boileau (C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016).

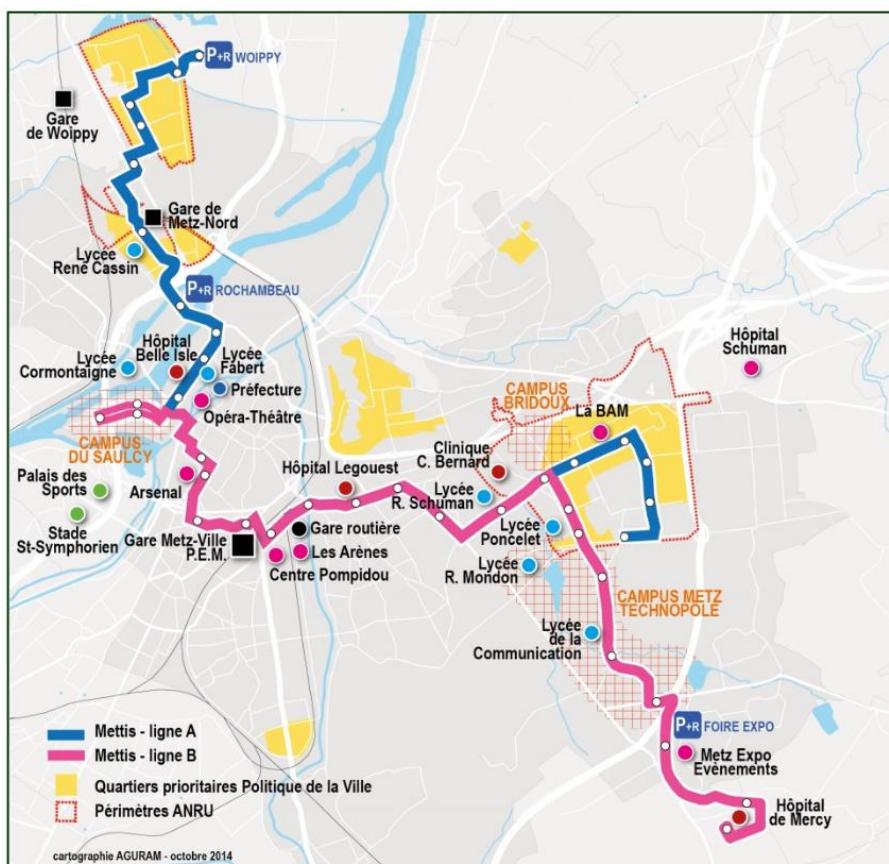


Figure 6. Tracé des lignes Mettis (AGURAM, 2014)

3.2. Aménagement des espaces publics

La plateforme des deux lignes Mettis mesure 7 m de large. L'ensemble des espaces publics traversés par cette plateforme a été réaménagé dans une logique de réaménagement « façade à façade », ce qui permet un réel maillage d'espaces publics de qualité au centre de Metz. Des exemples d'aménagements sont illustrés dans la suite de ce rapport par les figures 17 à 22 (p.31).

3.3. Véhicules BHNS

Le choix d'un BHNS en site propre résulte d'une analyse multicritère des besoins du marché et des avantages offerts par les BHNS comparés à ceux offerts par les tramways classiques (C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016). Le BHNS a été préféré au tramway en raison de son coût inférieur, sa souplesse, sa modernité et sa facilité d'insertion. Néanmoins, le choix du BHNS a été conditionné par l'imposition d'un cahier des charges. Le véhicule proposé devait être capacitaire, économique en énergie de traction, avoir un impact limité sur l'environnement et symboliser le renouveau de l'ancien réseau TCRM (Metz Métropole, 2014).

Ainsi, le véhicule Mettis résulte d'un compromis entre un tramway court de par son gabarit et sa capacité, et un bus articulé de par sa facilité d'insertion dans le tissu urbain (Figure 7). Plus concrètement, les caractéristiques des véhicules Mettis sont les suivantes (AGURAM, 2014) :

- 27 véhicules bi-articulés de 24 m de long, très maniables au moyen de deux essieux directionnels et un rayon de braquage de 12 m ;
- 150 places par véhicule permettant d'accueillir jusqu'à 2400 voyageurs par heure et par sens ;
- un plancher bas intégré et une palette d'accès pour les personnes à mobilité réduite ;
- 4 grandes portes « papillons » par véhicule qui permettent un embarquement efficace et sécurisé ;
- de grandes baies vitrées favorisant un contact plus aisé avec la ville ;
- un moteur hybride permettant une réduction significative de la consommation de carburation et des émissions (jusqu'à 25 % de réduction par rapport à un bus classique) et une réduction des nuisances sonores ;
- une fréquence moyenne de 5 min sur le tronçon commun et de 10 min en dehors.



Figure 7. BHNS Mettis (Metz Métropole, 2014)

3.4. Equipements

Le parcours est ponctué de 37 stations, soit une station tous les 500 m environ, qui comprennent chacune une borne d'informations, un distributeur automatique de tickets, un plan du réseau, un espace abrité avec sièges intégrés, de l'éclairage, etc. (Figure 8). La taille des stations varie en fonction de leur fréquentation : il existe des stations de 12 m ou de 18 m de long. Les quais sont surélevés, ce qui permet un accostage à niveau et un embarquement aisés. Un système d'aide aux malvoyants et personnes à mobilité réduite a aussi été mis en place.

Les deux lignes Mettis desservent par ailleurs trois parkings-relais qui disposent de 615 places de stationnement (C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016).

Notons aussi la création d'un centre de maintenance et d'exploitation qui permet de gérer l'ensemble du réseau situé à côté du dépôt (AGURAM, 2014). Ce centre a été édifié sur d'anciens terrains militaires vendus par la Défense, ce qui a empêché la suppression d'espaces agricoles.

Enfin, un service de location de vélos courte-durée (demi-journée) ou longue-durée (jusqu'à un an) a été mis en service. Il s'agit du service VéloMet' (Figure 9). Trois types de vélos sont mis à disposition : 279 vélos classiques, 40 vélos pliables acceptés (pliés) à bord du Mettis et 15 vélos à assistance électrique. Toutes les stations Mettis sont équipées d'anneaux pour vélos et on note aussi la présence de trois abris pour vélos sécurisés en ville en plus de ceux situés sur les parkings-relais (AGURAM, 2014).



Figure 8. Station devant le Centre Pompidou



Figure 9. Brochure du VéloMet'

3.5. Réseau Met'

Au-delà de deux lignes Mettis, le réseau Met' a été totalement restructuré selon une logique de hiérarchisation des voies adaptée à la demande (Figure 10) (AGURAM, 2014) :

- 2 lignes structurantes METTIS (fréquence de 5 à 10 min) ;
- 5 lignes L radiales qui desservent les axes à haut potentiel non desservis par les lignes Mettis (fréquence de 10 à 15 min) ;
- 7 lignes CITEIS qui maillent les quartiers et sont complémentaires aux lignes L (fréquence de 20 à 60 min selon les lignes) ;
- 12 lignes PROXIS qui desservent les communes périurbaines en combinant des services réguliers et des services à la demande (fréquence de 30 à 60 min pour les services réguliers) ;
- 6 navettes N permettant de rapprocher les usagers les plus isolés vers les lignes du réseau (fréquence variable) ;

- le service ACCELIS dédié aux personnes à mobilité réduite ;
- le système FLEXO assurant une desserte jusqu'à 00h30 des secteurs non desservis par METTIS.

La hiérarchisation des lignes a permis de rendre le réseau plus opérationnel, notamment grâce au système de transport à la demande qui a permis d'éviter la suppression des lignes peu fréquentées (AGURAM, 2014).

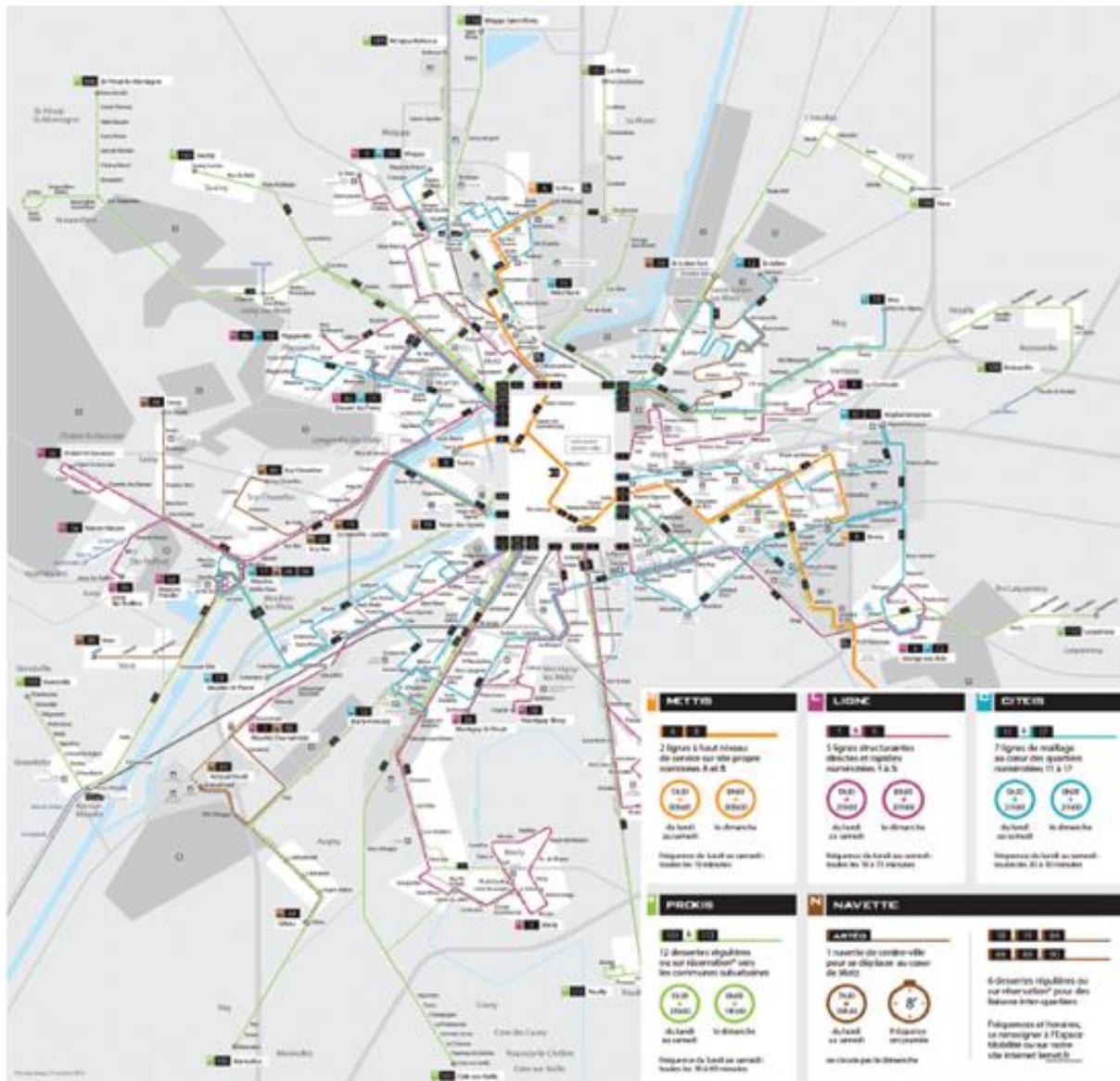


Figure 10. Carte du réseau retravaillé (AGURAM, 2014)

4. HISTORIQUE

Depuis les premières réflexions initiées en 1998 jusqu'à l'inauguration du Mettis en 2013, on peut distinguer plusieurs périodes qui retracent la chronologie du projet.

4.1. Premières réflexions (1998-2000)

En 1998, l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Messine [AGURAM] présente son premier projet de Plan de Développement Urbain [PDU]. Le but de ce projet est de diminuer le trafic automobile, de développer les transports collectifs et d'aménager le réseau pour le rendre plus efficace (AMSAA, 2013).

Le PDU est adopté en 2000 par le District de l'Agglomération Messine et constitue l'acte fondateur du futur transport en commun en site propre [TCSP] (AMSAA, 2013 ; Tout Metz, 2011). De nombreuses caractéristiques du projet Mettis apparaissent déjà dans ce PDU : création d'un TCSP, apparition d'un axe Nord-Sud, mise en place de deux lignes structurantes, volonté d'utiliser des bus à haut niveau de service avec priorité aux intersections, restructuration de l'entièreté du réseau, création de parkings-relais, etc. (AMSAA, 2013).

4.2. Changement d'échelle (2002-2006)

Le 1^{er} janvier 2002, le District de l'Agglomération Messine devient la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole [CA2M] qui deviendra par la suite Metz Métropole en 2009. La CA2M intègre 28 nouvelles communes ce qui lui permet d'élargir son périmètre de réflexion et d'intervention. Le Périmètre de Transport Urbain [PTU] qui définit la zone où le transport public est considéré comme urbain et est organisé par l'autorité urbaine s'étend donc sur le nouveau périmètre de la CA2M. Par ailleurs, au-delà de la compétence du transport déjà détenue par le District, la CA2M intègre 14 nouvelles compétences dont l'aménagement du territoire (AMSAA, 2013).

Pour s'adapter aux nouvelles limites de l'agglomération, le PDU de 2002 est révisé le 24 avril 2006 (Tout Metz, 2011). L'objectif est de rationnaliser et moderniser le réseau de transport en commun. Les changements prévus sont les suivants : adaptation du tracé des deux lignes structurantes aux grands projets d'urbanisation (Centre Pompidou-Metz, nouveaux logements, etc.), mise en place d'une compatibilité tarifaire entre les différents modes de transport afin d'encourager l'intermodalité, création des 3 parkings-relais au lieu de 5, acquisition de matériel moderne peu polluant, construction d'un nouveau centre de maintenance, restructuration du réseau de bus actuel (AMSAA, 2013 ; Metz Métropole, 2014).

4.3. Décision de réalisation (2008)

Le 16 mars 2008, Dominique Gros est élu à la mairie de la ville de Metz comme successeur de Jean-Marie Rouche. Au-delà de sa nouvelle fonction, M. Gros est aussi vice-président de Metz Métropole. Au vu de son intérêt particulier pour les questions de mobilité, il demande à prendre en charge le volet transport au sein de Metz Métropole. Il décide de réaliser le projet de TCSP prévu dans le PDU et annonce sa volonté de le concrétiser pour fin 2013 avant la fin de son mandat en tant que maire. C'est donc la politique de la ville de Metz menée par M.

Gros qui pousse Metz Métropole à accomplir le projet (C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016 ; P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

La ville de Metz décide d'engager Pierre Tiercelin comme chef de mission afin d'assurer la coordination entre Metz Métropole, responsable de l'aspect technique et la ville de Metz, responsable des aspects politiques et administratifs. Son rôle est donc de faire le lien entre ces deux entités, d'autant plus que Metz Métropole est présidé par Jean-Luc Bohl qui est de centre-droit alors que M. Gros, maire de la ville de Metz, est de gauche (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

4.4. Naissance de Mettis (2009)

Après la décision de réaliser un projet de transport et la naissance du projet Mettis, il y a eu une courte période de flottement qui prend fin en 2009, année où le projet Mettis va se mettre en place.

En janvier 2009, Metz Métropole propose trois couples de noms pour le projet qui sont alors soumis aux votes des messins : (1) Réseau « METTIS » / BHNS « MET », (2) Réseau « TEMMIS » / BHNS « TEM » ou (3) Réseau « TAMM » / BHNS « Tammway » (AMSAA, 2013).

Plus tard, en 2009, Metz Métropole décide de créer une mission spécifique en charge du projet : la mission Mettis. Cette mission est indépendante du pôle transport et elle rassemble des personnes provenant de différents pôles au sein de Metz Métropole. Hervé Chabert, spécialiste en projet de transports urbains, est engagé comme chef de la mission Mettis. Il réorganise l'ensemble de l'équipe et prend la décision de déléguer toute une série de compétences à des assistants en maîtrise d'ouvrage (AMO). Il considère que Metz Métropole doit essentiellement gérer le planning, les coûts et la gestion, tandis que les aspects techniques doivent être gérés par des AMO. Son arrivée est essentielle au sein du projet et marque la fin de la période de flottement et le lancement du projet (C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016 ; P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

En juillet 2009, la mission d'AMO générale et technique est confiée à TRANSAMO. Deux assistants de TRANSAMO sont alors intégrés à la mission Mettis. Leurs rôles sont essentiellement la consolidation du planning, la coordination des travaux, la validation des études et la gestion des appels d'offre ((Metz Métropole, 2014 ; Transamo, 2013)).

C'est aussi à partir de 2009 que la décision est prise d'organiser des réunions tous les 15 jours entre Metz Métropole et la ville de Metz afin de redynamiser le projet et de permettre des prises de décisions rapides et efficaces (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

4.5. Lancement du projet (2009-2010)

Après quelques modifications du tracé de 2006, le tracé définitif est adopté en 2009 (Figure 8, p.9). Au final, Mettis sera en site propre sur 85% de son parcours (AMSAA, 2013).

De janvier à mars 2009, plusieurs concertations sont organisées entre le public, les entreprises et les commerçants (Tout Metz, 2011).

Le 6 juillet 2009, Metz Métropole dépose une demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016 ; Tout Metz, 2011). Le dossier de DUP est soumis à une enquête publique de novembre à décembre 2009 (AMSAA, 2013 ; Tout Metz, 2011). Plusieurs plaintes sont déposées par les riverains (abattage des arbres, actions dans le centre historique protégé, etc.) mais le Tribunal ne donne pas suite à ces plaintes et la DUP est adoptée par arrêté préfectoral le 17 mai 2010, ce qui ouvre le droit à l'expropriation (C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016 ; P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016 ; Tout Metz, 2011).

Quelques mois plus tard, le 30 mars 2010, le couple de noms choisis par les messins est inversé et officialisé : Réseau « MET » / BHNS « METTIS » (AMSAA, 2013).

L'année 2010 marque aussi le lancement des appels d'offre. En mars, SYSTRA remporte l'appel d'offre pour la maîtrise d'œuvre principale : conception, réalisation des études (techniques, paysagères, ...) et suivi des travaux. Le mois suivant, les travaux commencent sur les réseaux souterrains et les premières déviations du réseau sont mises en place (AMSAA, 2013 ; Metz Métropole, 2010b).

Le choix du matériel roulant se précise et le cahier des charges est revu : guidage optique abandonné, véhicules capacitaires de 24 m, véhicules hybrides et choix d'un design exclusif réalisé par Eric Rhinn de l'Agence Avant-Première (AMSAA, 2013). L'appel d'offre pour la conception des stations et du mobilier urbain est remporté par Marc Aurel Design (Figure 11) et celui pour la construction du nouveau centre de maintenance est remporté par BEAI Ingénierie Metz en association avec Denu et Paradon Architecte (Figure 12) (Braun, 2013).



Figure 11. Stations Mettis
(Metz Métropole, 2014)



Figure 12. Centre de maintenance
(Metz Métropole, 2014)

4.6. Réalisation et inauguration (2011-2013)

Les travaux de la plateforme Mettis, des aménagements de surface et du nouveau centre de maintenance débutent à l'été 2011 (Tout Metz, 2011). Les travaux sont opérés à travers toute la ville en même temps, ce qui complique les déplacements des messins pendant toute la durée des travaux (A. Premel, communication personnelle, 18 février 2016 ; C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016).

De nouveaux appels d'offre sont lancés en 2011 : l'appel d'offre pour la construction des véhicules sur base du cahier des charges d'Avant-Première est remporté par les belges Van Hool (Figures 13 et 14) et celui pour l'exploitation du réseau de transport est remporté par Keolis, filiale de la SNCF (AMSAA, 2013).



Figure 13. Modèle de bus Exqui City
(Metz Métropole, 2014)



Figure 14. Intérieur des bus Exqui City
(Metz Métropole, 2014)

En 2012, les travaux de la plateforme Mettis continuent et les véhicules sont fabriqués et livrés par Van Hool. Le contrat avec la Société anonyme d'économie mixte locale des transports de l'agglomération de Metz Métropole (SAEML TAMM) pour l'exploitation du réseau est renouvelé pour une période de 12 ans. La SAEML TAMM est détenue en partie par Metz Métropole et en partie par Keolis qui a remporté l'appel d'offre pour l'exploitation en 2011. Dans le contrat, les spécificités du nouveau réseau sont précisées et la restructuration globale du réseau est prévue dès l'inauguration du Mettis (Metz Métropole, 2010b ; Tout Metz, 2011).

En 2013 ont lieu les dernières finalisations, les tests et les marches à blanc. Le 5 octobre, le METTIS ainsi que l'ensemble du réseau MET est inauguré et directement mis en service (Metz Métropole, 2010b).

5. ACTEURS

De nombreux acteurs ont collaboré de près ou de loin à la réalisation du projet Mettis. Ce chapitre a pour objectif de les identifier et de décrire le rôle qu'ils ont joué dans la mise en œuvre du nouveau réseau de transports en commun de Metz.

5.1. Maîtrise d'ouvrage

Dans un premier temps, nous pouvons identifier les acteurs de la maîtrise d'ouvrage. Pour rappel, la maîtrise d'ouvrage est l'entité donneuse d'ordre du projet qui doit être réalisé, dans le cas présent la réalisation du Mettis et son réseau le Met'.

La maîtrise d'ouvrage générale a été dirigée par le Pôle Transport & Déplacements de Metz Métropole, communauté de l'agglomération messine, qui est une institution publique agissant dans différents domaines tels que le développement économique, durable ou encore urbain. Afin de mener au mieux la réalisation du projet, une cellule composée d'employés de Metz Métropole a été spécialement créée : il s'agit de la mission Mettis. Elle est pilotée par Hervé Chabert, un ingénieur spécialisé dans l'aménagement et les transports, qui a été appelé spécifiquement par Metz Métropole pour mener à bien le projet dès 2009 lors de la phase opérationnelle. Avec un contrat de 5 ans, son objectif a été d'une part de concevoir le projet et de s'assurer de sa bonne réalisation, et d'autre part de veiller à ce que l'ensemble des acteurs travaillent main dans la main. Outre le responsable de Mission Hervé Chabert, la mission Mettis compte également un responsable adjoint, un technicien, un chargé de communication, un assistant de communication, des assistants administratifs et financiers, un webmaster et six médiateurs (Metz Métropole, 2014).

Metz Métropole a également délégué à la Ville de Metz et à la Commune de Woippy la maîtrise d'ouvrage pour certaines parties des travaux. Ainsi, concernant la Ville de Metz, elle se voit confier la maîtrise d'ouvrage pour les réaménagements des voiries et places publiques du quartier Borny qui sont traversées par la ligne A, en coordination avec les travaux de Metz Métropole (Communauté d'agglomération de Metz Métropole et Ville de Metz, 2009). Pour rappel, c'est la Ville de Metz qui, via la volonté du maire Dominique Gros, a poussé Metz Métropole à réaliser le projet Mettis.

La ville de Metz décide également de faire appel à Pierre Tiercelin, ancien Conseiller municipal de la Ville de Metz, afin d'assurer le rôle de coordinateur entre la ville de Metz gérée par une municipalité de gauche et Metz Métropole dont le président est de centre-droit. Il assure ainsi le rôle de conseiller technique spécial (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

La maîtrise d'ouvrage connexe a été attribuée à SAREMM, la Société d'Aménagement et de Restauration de Metz Métropole. Son travail a été de mener une grande partie des projets d'aménagement des espaces publics et l'aménagement de la ZAC Grand Projet de Borny (Kaucic, 2011).

La mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage [AMO] a été confiée au groupement TRANSAMO / ALGOE. Composé en partie d'agents de Metz Métropole (chef de mission, ingénieurs, etc.), TRANSAMO / ALGOE a mené une série de missions telles que l'assistance pour le pilotage des procédures administratives, l'assistance au pilotage des missions du

maître d'œuvre général, la validation des études d'avant-projet, l'assistance à la passation des marchés, l'étude d'exploitabilité, etc. (Transamo, 2013).

Enfin, nous retrouvons également les maires influents des différentes municipalités de l'agglomération de Metz, qui ont contribué de manière active à la maîtrise d'ouvrage. Différentes responsabilités leur ont été attribuées (responsable véhicule, responsable appels d'offre, etc.). Cette démarche d'intégration des représentants des municipalités à la maîtrise d'ouvrage a été particulièrement pertinente car elle a permis de les sensibiliser et de les faire adhérer au projet (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

5.2. Maîtrise d'œuvre

La maîtrise d'œuvre concerne la personne ou l'entité désignée par le maître d'ouvrage pour la réalisation du projet. Plusieurs maîtres d'œuvres ont été identifiés au sein du projet Mettis.

Le maître d'œuvre principal du projet est le bureau d'étude Systra, un groupe de conseil et d'ingénierie spécialisé dans les infrastructures de transport public. Systra a réalisé la maîtrise d'œuvre complète du projet depuis la phase d'études avant-projet jusqu'à l'assistance pour les opérations de réception. Il a mené des missions d'Ordonnancement, de Pilotage et de Coordination (OPC), et était également en charge de la déviation des réseaux. Ses co-traitants étaient Iris Conseil, Attica et Saunier & Associés (Systra, 2015).

La réalisation du centre de maintenance a été confiée à d'autres maîtres d'œuvre : le bureau d'étude BEA Ingenieries de Metz et le Cabinet Denu et Paradon Architectes.

D'autres maîtres d'œuvre ont également contribué à la réalisation du projet Mettis pour ce qui est de la réalisation et de la mise en application du système d'information et de tout l'aspect électronique du réseau. D'autres encore ont été sélectionnés pour le réaménagement des places (dont le maître d'ouvrage est la Ville de Metz pour rappel) ou encore la réalisation des parkings-relais.

Enfin, la société belge Van Hool, constructeur de bus européen, a été sélectionnée après concours pour concevoir les BHNS. L'esthétique des bus a quant à elle été confiée à l'Agence Avant-Première, spécialisée dans le design des transports en commun.

5.3. Exploitation du réseau

Le groupe Keolis, concepteur et exploitant de réseaux à travers le monde et détenu en majorité par la SNCF, a été sélectionné par Metz Métropole comme nouveau Délégataire du Service Public sur l'agglomération de Metz. Le contrat de durée d'exploitation du réseau a été signé pour 12 ans. Depuis janvier 2012, le réseau est exploité par la SAEML TAMM, la Société Anonyme d'Economie Mixte Locale des Transports de l'Agglomération de Metz Métropole. La société est détenue à 60% par Metz Métropole, 25% par le groupe Keolis et 15% par la SNCF (Metz Métropole, 2013b).

5.4. Communication et population

La communication auprès du public a été un aspect très important du projet Mettis. Celle-ci a été principalement gérée par la Mission Mettis et le pôle Communication de Metz Métropole, depuis la phase de pré-travaux jusqu'à la mise en service. Une maison du projet a été créée Place de la République : la Maison Mettis. Composée de huit médiateurs Mettis, elle

accueillait le public désireux d'obtenir des informations et des réponses à ses questions. La Maison Mettis a également servi de relais entre les autorités, la presse locale (le Républicain Lorrain) et les ondes radios (Ondes de France Bleu Lorraine Nord). Une agence de communication spécialisée a également été engagée pour réaliser un casting pour choisir quelles voix seraient utilisées pour les annonces dans le Mettis. Le jury du casting était composé de deux représentants de Metz Métropole, d'un responsable des TAMM, d'un professionnel du son de l'agence C. Design et d'un membre de la mission Mettis (Tout Metz, 2013).

La population constitue également un acteur majeur au sein du projet. Les habitants et commerçants de Metz ont pu participer au projet via des dispositifs légaux : concertation préalable (11 réunions) et enquête publique en 2009. Mais ils ont surtout été la cible de l'ensemble des outils communicationnels mis en place par Metz Métropole. En effet, ils ont pu participer à des réunions d'information sur les travaux organisées quartier par quartier, à un casting de voix, au choix du nom Mettis, etc. La population a été en grande partie favorable au projet malgré les longs travaux qui ont défigurés la ville. Cette adhésion générale s'explique notamment grâce aux efforts de communication et de sensibilisation menés par les autorités.

Une sensibilisation particulière a également été menée auprès des commerçants car l'ampleur des travaux avait un impact direct sur leurs activités. Pour ce faire, des visites à Strasbourg et des rencontres avec les maires de Barcelone et Dijon, villes ayant mené un vaste projet de mobilité, ont été organisées (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016). Dès lors, grâce à ces actions, le projet n'a pas souffert de réelle opposition de la part des commerçants de Metz.

5.5. Autres acteurs

Parmi la multitude d'acteurs intervenant dans le projet, nous pouvons citer l'Architecte des bâtiments de France, des partenaires tels que la SNCF pour le pôle multimodal, Mob emploi pour le VELOMET, Autopi pour l'auto-partage, la Défense qui a vendu un ancien terrain militaire pour la construction du centre de maintenance.

Une commission d'indemnisation indépendante a également été mise en place par Metz Métropole dans le but d'indemniser les commerces impactés par le projet. Celle-ci se composait d'une Magistrate extérieure à Metz tenant le rôle de présidente et de représentants de diverses institutions : la CCI de la Moselle, Metz Métropole et les communes concernées.

6. OUTILS

6.1. Plans & Schémas

➤ Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains [PDU] est un document de planification qui définit la politique des déplacements pour toute agglomération française de plus de 100 000 habitants.

Ce document aborde plusieurs thématiques : la gestion des transports collectifs, la place des modes doux, le stationnement, le transport des marchandises, les plans de mobilité des entreprises, etc. (Metz Métropole, 2010a).

Les objectifs du PDU sont multiples (Metz Métropole, 2013a ; Tiercelin, 2013) :

- Améliorer la qualité du service des transports en commun à l'échelle de l'agglomération ;
- Promouvoir l'intermodalité ;
- Maîtriser le trafic automobile ;
- Améliorer l'accessibilité au centre-ville et les liaisons extra-communales ;
- Améliorer la qualité de vie et la sécurité des déplacements
- Définir la place de chaque mode de transport dans le réseau.

Le District de l'Agglomération Messine a adopté son PDU en septembre 2000. Il a ensuite été révisé en 2006 par la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole (Metz Métropole, 2013a).

➤ Le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports Urbains

Selon la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, ce schéma reprend les indications concernant le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics et le réseau de transports urbains rendus accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite (loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des handicapées, 2005).

6.2. Appels d'offre

Comme énumérés dans l'historique (cf. §4), plusieurs appels d'offre ont été lancés. Ces appels d'offre ont concerné plusieurs secteurs du projet :

- La maîtrise d'œuvre principale ;
- Les stations ;
- Le design et la construction des véhicules roulants ;
- Le centre de maintenance et son exploitation ;
- Le système d'aide à l'exploitation et à l'information ;
- Les travaux d'exécution ;
- Etc.

6.3. Commission d'indemnisation

Une commission d'indemnisation a été mise en place pour soutenir les commerçants impactés par les travaux. Cette procédure est facultative. Elle a été mise en place du 23 février 2011 au 31 juillet 2014.

174 dossiers ont été instruits, dont 148 ont été indemnisés par Metz Métropole. Au total, cela a représenté un budget de 2 795 473 €. En outre, 26 dossiers instruits n'ont pas été indemnisés (AGURAM, 2014).

6.4. Participation

Les méthodes participatives occupent une place de plus en plus grande au sein des politiques publiques. La notion de citoyenneté évolue : cantonner l'intervention des citoyens à un simple vote est une attitude qui pose aujourd'hui question. Nombreux sont ceux qui considèrent qu'il est essentiel de laisser la possibilité aux citoyens de participer davantage, soit en contribuant à la recherche de solutions aux problèmes publics, soit en se prononçant sur les choix importants des autorités publiques. La participation des citoyens peut s'opérer aux différentes étapes d'un projet : conception, réalisation, gestion et évaluation (Harou, Fontaine & Rosinski, 2003).

Toutefois, pour participer aux décisions, le citoyen doit d'abord être informé. L'information constitue un préalable à la participation (Harou *et al.*, 2003). Dans le cadre du projet Mettis, la participation s'est limitée aux dispositions légales : concertation préalable et enquête publique. Par contre, des efforts majeurs ont été fournis sur le plan communicationnel : de nombreux outils ont été mis en place pour informer et sensibiliser les citoyens.

➤ Concertation préalable

Du 19 janvier au 11 mars 2009, onze réunions publiques ont été organisées dans le cadre d'une procédure de concertation préalable. Ces réunions ont été organisées avec le public, les entreprises et les commerçants. Cinq étaient réservées uniquement aux acteurs du secteur économique (Tout Metz, 2011).

La Concertation préalable est une procédure prévue par l'article L121-16 du code de l'environnement pour les plans / projets hors champ d'application du débat public qui ne disposent pas de procédure de concertation particulière. Cette procédure est préalable à l'enquête publique mais elle est facultative. Contrairement à la consultation, la concertation suppose un rapport plus égalitaire entre les parties en cause. Les réunions de concertation rassemblent des représentants des différentes parties, en l'occurrence les autorités publiques, la population, les commerçants, etc. dans le cas du projet Mettis. Les objectifs des réunions sont de favoriser les échanges de points de vue et de faire en sorte que les partenaires deviennent partenaires du processus de décision. La décision finale revient aux autorités mais elle est relativement consensuelle car elle prend en compte les réflexions communes menées lors des réunions. La concertation agit tel un processus d'aide à la décision pour les décideurs (Harou *et al.*, 2003).

L'organisation de réunions de concertation a aussi été un moyen de légitimer le projet Mettis étant donné que la décision de réaliser le projet reposait sur une approbation par la majorité des habitants et commerçants lors des réunions (A. Premel, communication personnelle, 18 février 2016).

➤ Enquête publique

Une enquête publique a été menée du 16 novembre au 16 décembre 2009 dans le cadre de la procédure de demande de Déclaration d'Utilité Publique [DUP]. La DUP est essentielle dans tout grand projet d'aménagement français car elle ouvre le droit à l'expropriation (Tout Metz, 2011). Elle est obligatoire en vertu du Code civil (article 545): « Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ». L'obtention se fait en deux étapes : l'organisation d'une enquête publique et la DUP en elle-même sous la forme d'un décret au Conseil d'Etat.

L'enquête publique est un mode de consultation ouvert à tous. Les citoyens sont informés de l'existence d'un projet via des affichages, des avis dans la presse, etc., ils peuvent alors aller consulter le projet à la mairie et émettre d'éventuelles observations ou réclamations s'ils le souhaitent. Les autorités publiques ont alors le devoir de les examiner et d'apprécier leur bien-fondé (Harou *et al.*, 2003).

L'enquête publique organisée dans le cadre de la demande de DUP a soulevé peu d'oppositions. Seuls quelques recours ont été déposés : réclamations contre l'abattage d'arbres protégés ou contre des actions dans le centre historique protégé, etc. Le Tribunal n'a pas donné suite à ces plaintes et la DUP a été adoptée par arrêté préfectoral le 17 mai 2010 (C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016 ; P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016 ; Tout Metz, 2011).

Cette faible opposition s'explique notamment par le fait que l'enquête publique s'intégrait dans un processus plus large de communication et de sensibilisation. En effet, des réunions de concertation facultative avaient déjà été organisées en amont de l'enquête et une attention particulière avait été accordée à la façon d'informer les citoyens de l'existence du projet. Metz Métropole a dès le début décidé de présenter une information attractive et vulgarisée et de sensibiliser les participants à l'intérêt général du projet afin de limiter les réactions négatives. Ces différentes mesures expliquent la réussite de l'enquête publique (Harou *et al.*, 2003).

6.5. Communication

Au-delà des dispositions légales, Metz Métropole et plus particulièrement le pôle Communication, a décidé de communiquer activement avec les citoyens tout au long du projet : avant, pendant et après les travaux. Une part significative du budget a été consacrée à la mise en place d'outils permettant à la fois une information sur demande par la mise en place de structures permettant de répondre aux questions, une information anticipée par l'affichage, la distribution de tracts, la diffusion audio-visuelle, etc. et la sensibilisation des citoyens (A. Premel, communication personnelle, 18 février 2016 ; Harou *et al.*, 2003).

L'information a surtout permis d'accompagner les riverains pendant toute la durée des travaux en les tenant au courant de l'avancement des travaux, des déviations mises en places, etc. L'objectif était que les travaux soient le moins mal vécus possibles. La sensibilisation ensuite a généré une adhésion générale au projet de la part des messins qui se sont appropriés le projet. Certains évoquent même un certain sentiment de fierté.

➤ Réunions d'information

Pendant toute la période des travaux, des réunions d'information thématiques ont été organisées quartier par quartier. La majorité concernait l'avancement des travaux. L'avantage de ce type de démarche est le contact personnel entre les autorités et les riverains qui peuvent dès lors obtenir des réponses à leurs questions. La forte fréquentation observée a permis de témoigner de l'intérêt porté au projet par les messins (A. Premel, communication personnelle, 18 février 2016 ; Harou et al., 2003).

➤ Délégation

Le pôle Communication a accordé une attention particulière aux acteurs économiques. Une délégation à Strasbourg a ainsi été organisée afin de démontrer aux commerçants les effets bénéfiques d'un projet de BHNS ou de tramway sur la dynamique commerçante. Dans cette même optique, deux conférences ont été organisées par les maires de Barcelone et de Dijon (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

➤ Affichage

Des affichages grand-format ont été placés aux arrêts de bus afin d'informer les citoyens de l'organisation des réunions publiques d'information quartier par quartier (Figure 15). Une campagne publicitaire humoristique a aussi été lancée avec un système d'affiches évolutives comparant la transformation de Metz avec la transformation de *Betty* dans la série « *Ugly Betty* » (Figure 16). De manière générale, l'affichage permet de diffuser un message bref et fort avec un impact visuel important (Harou et al., 2003).

Enfin, afin de soutenir les commerçants impactés par les travaux, Metz Métropole a installé de grandes palissades reproduisant les enseignes des commerces et un système de fléchage indiquant comment accéder aux commerces lorsque leur accès était encombré par les travaux (A. Premel, communication personnelle, 18 février 2016).



Figure 15. Affichage d'information (Ville de Metz, 2010)



Figure 16. Affiche d'un arrêt bus faisant le parallélisme avec la série *Ugly Betty* (Philippe, 2012)

➤ Tracts

Au carrefour, les automobilistes recevaient des tracts mettant en évidence les déviations et les chemins alternatifs qu'il était conseillé d'emprunter. L'avantage de ce type de support est l'intérêt de cibler la population visée correspondant aux automobilistes dans le cas présent.

➤ Publication dans la presse

Durant toute la durée des travaux, une rubrique spéciale était réservée au projet Mettis dans le quotidien local, le Républicain Lorrain. Plusieurs éditions spéciales ont aussi été publiées.

Par ailleurs, un magazine nommé « METTIS & MOI » a été créé pour expliquer et préciser les caractéristiques du Mettis et l'avancement du projet (Metz Métropole, 2016).

➤ Diffusion via des supports audio-visuels

Metz Métropole a aussi eu recours à des spots radios et TV. Les informations étaient en effet partagées sur la radio France Bleu La Lorraine et sur la chaîne locale TV Mirabelle qui diffusait une émission humoristique « Quoi de neuf Mettis ? » commentant les grandes étapes des travaux (LORACTU, 2012). Notons que cette émission était aussi diffusée sur Youtube et a été massivement partagée sur les réseaux sociaux (A. Premel, communication personnelle, 18 février 2016).

➤ Structure d'information et de guidance

Au-delà de la mise à disposition des documents à la mairie, Metz Métropole a mis en place une véritable structure d'information et de guidance au centre-ville : la maison Mettis. Plusieurs agents ont été engagés pour répondre aux questions des messins et leur apporter une information « sur-mesure ». Ce contact direct a permis à Metz Métropole d'évaluer l'opinion publique tout au long du projet.

Les automobilistes disposaient eux aussi d'un point de contact direct pour poser des questions sur les itinéraires à emprunter pendant les déviations ; un numéro vert a en effet été créé dans le cadre du projet (A. Premel, communication personnelle, 18 février 2016).

➤ Organisation d'évènements

Au début du projet, les messins ont eu l'occasion de voter pour le nom donné au projet, ce qui a permis une première appropriation du projet. Un casting de voix a ensuite été organisé afin d'enregistrer les annonces sonores du Mettis avec les voix des messins. Cette action a permis une seconde appropriation du projet par les messins qui peuvent parfois entendre leurs propres voix dans le Mettis.

A la fin des travaux, plusieurs événements ont été organisés. En guise de remerciement, des tests et marches à blanc ont été menés quelques jours avant l'inauguration avec les acteurs du secteur économique qui avaient été lésés. L'ensemble des habitants a également été remercié par la distribution de cartes de remerciements.

Enfin, une grande fête a été organisée pour l'inauguration : distribution de foulards de couleur, Mettis gratuit, feux d'artifice, etc. (A. Premel, communication personnelle, 18 février 2016).

7. BUDGET

Au total, le projet Mettis a coûté 230 millions d'€. Ce budget comprend (Metz Métropole, 2014) :

- les études et la maîtrise d'ouvrage pour 20 millions d'€ ;
- l'achat du matériel roulant hybride pour 29 millions d'€ (un bus hybride vaut 855 000 €) ;
- la rénovation du centre de maintenance et d'exploitation pour 36 millions d'€ ;
- la construction des nouvelles infrastructures et la plateforme pour 145 millions d'€.

Par ailleurs, Metz Métropole a indemnisé entreprises et commerçants pour un montant total de 2 795 473 € via la commission d'indemnisation.

Pour financer ce budget, les auteurs du projet ont utilisé des subventions, la méthode de l'autofinancement et ont emprunté 130 millions d'€ à la Caisse des Dépôts et à la Banque Européenne d'Investissement (sur une durée de 15 ans). Les subventions se sont élevées à 78 millions d'€, tandis que l'autofinancement a permis d'obtenir 25 millions d'€ supplémentaires (Metz Métropole, 2014).

Les subventions proviennent de multiples partenaires institutionnels :

- l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) ;
- les Fonds européens ;
- le Conseil Général de la Moselle ;
- la Ville de Metz ;
- la Région Lorraine ;
- l'Etat français.

L'autofinancement a, quant à lui, été permis grâce à l'instauration d'une taxe qui s'applique sur la masse salariale pour toutes sociétés comprenant plus de 10 salariés. Pour le projet, cette taxe a été augmentée à son maximum, c'est-à-dire 2% (C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016).

7.1. Parallèle avec le tram de Liège

Bien que le mode de circulation soit différent, il est intéressant de comparer le projet du Mettis à celui du projet de tram à Liège.

Les deux lignes Mettis traversent la ville sur 17,8 km, distance comparable au tracé du futur tram liégeois. Le projet de tram prévoit en effet une ligne de tram sur une distance totale de 18 km. Le budget estimé pour réaliser le tram liégeois est de 380 millions d'€ (Gretry, 2016). On remarque rapidement que ce mode de transport a un coût bien plus élevé que le choix du BHNS. Si l'estimation s'avère correcte, l'investissement au kilomètre vaudra 21 111 111 € ; contre 12 921 348 € pour l'investissement au kilomètre à Metz, c'est-à-dire 1,6 fois plus élevé.

Il semble dès lors intéressant de s'interroger sur la pertinence du choix d'un tramway à Liège étant donné les nombreux avantages offerts par les BHNS pour un prix largement inférieur.

8. LEÇONS

Au terme de ce travail, on peut retirer plusieurs leçons : les points forts qui ont fait du projet une réussite et les quelques points faibles qui auraient pu être menés différemment.

8.1. Points forts

➤ Gouvernance

Le projet Mettis a bénéficié d'une vision politique forte grâce à la volonté de Dominique Gros, maire de Metz, de mener le projet à bout avant la fin de son mandat. La mission Mettis en charge du projet a dès lors été soutenue politiquement tout au long du projet, ce qui a facilité ses opérations (C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016). Par ailleurs, l'engagement de Pierre Tiercelin comme coordinateur et l'organisation de réunions toutes les deux semaines ont permis une coordination efficace entre Metz Métropole et la ville de Metz et des prises de décisions rapides.

Un autre point fort du projet est l'attribution de responsabilités (responsable appel d'offre, responsable véhicules, etc.) aux maires des municipalités les plus influentes de l'agglomération. L'implication et la responsabilisation de nombreux maires ont facilité leur adhésion au projet (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

La création d'une mission spécifique au projet a permis une gestion efficace du projet. Cette mission rassemblait des personnes de différents pôles, ce qui a permis de favoriser les échanges et la communication entre les agents techniques et le pôle communication par exemple. Metz Métropole a aussi décidé de s'entourer de personnes compétentes en engageant un spécialiste en projet de transports urbains, Hervé Chabert, à la tête de la mission, et en déléguant des compétences à des AMO spécialisées (C. Holzhauser, communication personnelle, 18 février 2016 ; P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

➤ Gestion du temps

Le projet a été réalisé en seulement 5 ans et a respecté le planning initial à un mois près. Cette gestion efficace du temps est notamment due au fait que l'ensemble du planning a été planifié sur base de la date de fin du projet plutôt que sur la date de début.

➤ Communication

L'aspect communicationnel a eu une grande importance tout au long du projet et une part significative du budget lui a été consacrée. L'objectif était d'informer l'ensemble des acteurs le plus efficacement possible avant les travaux, pendant les travaux et après les travaux afin d'encourager une adhésion collective au projet (A. Premel, communication personnelle, 18 février 2016).

L'ensemble des dispositifs de communication mis en place ont permis une forte appropriation du projet par les messins, qui ont par conséquent adhéré en masse au projet. Très peu de recours ont d'ailleurs été déposés, les messins ont perçu l'intérêt général du projet au lieu de se focaliser sur des intérêts particuliers. En Belgique, les projets urbains doivent souvent faire face à une forte résistance et opposition de la part des riverains qui se regroupent pour déposer des recours. Ces riverains se focalisent sur des intérêts particuliers

et ont rarement une vision claire des ambitions réelles des projets et de l'intérêt général qu'ils peuvent avoir. De nombreux projets se retrouvent dès lors bloqués à cause de ces recours à répétition et les ambitions initiales doivent alors être revues à la baisse. Le cas du Mettis constitue une leçon intéressante car, grâce aux nombreux moyens de communication mis en place, il y a eu très peu de résistance. Les autorités ont permis aux riverains de percevoir l'intérêt collectif et ont de cette façon limité la résistance au projet.

➤ Réseau

Le réseau mis en place peut être considéré comme un succès. L'objectif était de passer de 25 000 voyageurs/jour à 35 000 voyageurs/jour en 10 ans. Or après seulement quelques années, le réseau compte déjà 32 000 voyageurs/an.

La hiérarchisation des lignes a permis de rendre le réseau plus opérationnel, notamment grâce au système de transport à la demande qui a permis d'éviter la suppression de lignes peu fréquentées. La capacité et la fréquence des lignes sont adaptées à la demande et permet donc d'offrir un service efficace.

Un autre point fort du projet est le réaménagement des espaces publics autour des lignes Mettis. Le projet a donc permis une réelle métamorphose de Metz et pas uniquement la mise en place d'un réseau de transport. Les travaux ont aussi été l'occasion de rénover des réseaux souterrains existants et non conformes. Enfin, les décideurs ont développé une vision à long terme en créant un réseau qui peut évoluer vers un système électrique dans le futur. Notons aussi que les tarifs n'ont pas augmenté suite à la mise en service du nouveau réseau (A. Premel, communication personnelle, 18 février 2016).

Le choix du BHNS peut également être retenu comme élément positif car il possède presque tous les avantages d'un tramway mais à un coût largement inférieur (Tout Metz, 2011). Dans le contexte liégeois actuel où le projet de tram bat de l'aile, le projet Mettis pourrait servir d'exemple aux autorités liégeoises. Il serait en effet intéressant de s'interroger sur le choix du matériel roulant. Le choix d'un tram est-il vraiment pertinent comparé aux avantages que peuvent offrir les BHNS pour un coût largement inférieur ?

8.2. Points faibles

➤ Gouvernance

Au début, les techniciens de Metz Métropole pensaient pouvoir gérer l'entièreté du projet. Il a fallu attendre quelques mois avant qu'ils ne décident d'engager Hervé Chabert comme spécialiste et qu'ils délèguent des compétences à des AMO spécialisées. Si ces décisions avaient été prises plus vite, cela aurait permis d'éviter la période de flottement entre 2008 et 2009 (P. Tiercelin, communication personnelle, 18 février 2016).

Une autre faiblesse est le manque de participation des citoyens dans le processus de décision. Il y a eu très peu de participation à l'exception des dispositions prévues par la loi (concertation préalable et enquête publique). Metz Métropole s'est focalisé sur l'information et la sensibilisation. Son objectif n'était pas d'intégrer les partenaires au processus de décisions dans une perspective constructiviste mais bien de convaincre et de faire adhérer les messins à une décision prise par les autorités. Le projet a fonctionné essentiellement selon une approche « top-down ».

➤ Travaux

Les travaux ont défiguré la ville pendant plusieurs années, il aurait peut-être été opportun d'avancer de façon progressive afin de ne pas entamer des travaux de toute part en même temps. Les commerçants en ont d'ailleurs été les premières victimes ; de nombreux commerces en difficulté n'ont pas survécu aux travaux et ont dû fermer malgré les indemnisations reçues (Tout Metz, 2011). Un autre point faible est le dépassement du budget. Au cours de son avancement, le projet a tellement évolué que le budget prévu initialement a explosé.

➤ Réseau

Bien que le réseau semble efficace, certains points auraient pu être améliorés. Ainsi, certains s'interrogent sur le tracé des deux lignes principales (LA et LB). Ces deux lignes desservent des zones relativement défavorisées, mais par contre elles ne desservent aucunement les zones qui emploient le plus de monde (Tout Metz, 2011). D'autres critiquent le fait que la majorité des efforts et du budget se soient concentrés sur ces deux lignes et que les autres lignes du réseau aient été négligées. Il aurait peut-être été plus intéressant de répartir davantage les efforts afin d'améliorer le réseau plus globalement.

La localisation des parkings relais pose également question, certains fonctionnent assez mal car ils sont situés avant les problèmes de congestion et trop loin. Un autre facteur explicatif à leur faible taux d'occupation est l'absence de panneaux d'indications depuis l'autoroute. En réalité, seuls les parkings offrant un grand nombre d'emplacements de parkings peuvent être signalés depuis l'autoroute. Or le nombre de places offertes par les parkings-relais créés dans la cadre du projet Mettis est inférieur au nombre requis par la loi. Les cyclistes quant à eux, peuvent maintenant bénéficier de nouvelles pistes cyclables le long des lignes Mettis mais n'ont pas le droit de transporter leur vélo dans le Mettis. Enfin, la durabilité des batteries hybrides reste une inconnue qui pourrait renforcer le dépassement du budget dans le futur.

9. PROJETS D'AMÉNAGEMENT RÉALISÉS

Pour conclure, voici quelques illustrations de différents aménagements qui ont été réalisés (Figures 17 à 22).



Figure 17. Doublement du Moyen pont et encorbellement de la rue de la Garde (Metz Métropole, 2014)



Figure 18. Parc relais de Woippy
(Metz Métropole, 2014)



Figure 19. Rue de la Patrotte
(Metz Métropole, 2014)



Figure 20. Place de la République
(Metz Métropole, 2014)



Figure 21. Pont de la Seille
(Metz Métropole, 2014)



Figure 22. Place de la gare
(Metz Métropole, 2014)

RÉFÉRENCES

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Messine [AGURAM]. (2014). *Bilan Loti. Le bus à Haut Niveau de Service de l'Agglomération de Metz : quel premier bilan après 1 an de service ? Document réalisé dans le cadre du 1^{er} Appel à Projets « Transports collectifs en Site Propre ».* En ligne http://www.aguram.org/phocadownload/Observation/Mobilites/Bilan_Loti_N+1_V10.pdf, consulté le 20 avril 2016.

Association Messine de Sauvegarde d'Autobus et d'Autocars (AMSAA). (2013). *L'histoire des 2 lignes de TCSP et du projet Mettis.* En ligne <http://www.amsaa.fr/2-lignes-de-tcsp/>, consulté le 20 avril 2016.

Braun, P. (2013). Un bus sur mesure unifie la métropole messine. *Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment*, 5734, 32-33.

Communauté d'agglomération de Metz Métropole & Ville de Metz. (2009). *Convention de délégation à maîtrise d'ouvrage relative à la mise en œuvre par la ville de Metz de voies de transports collectifs en site propre (projet Mettis) dans le cadre de ses travaux d'aménagement d'espaces publics.* En ligne : http://metz.fr/pages/conseil_municipal/seances/cm091217/doc/091217_cm_point03_annexe02.pdf, consulté le 20 mai 2016.

Gretry M. (2016). *La Région Wallonne s'apprête à intégrer le tramway liégeois dans un périmètre budgétaire.* En ligne sur le site de la RTBF, info, https://www.rtbf.be/info/regions/liege/detail_la-region-wallonne-s-apprete-a-integrer-le-tramway-liegeois-dans-son-perimetre-budgetaire?id=9222491, consulté le 17 mai 2016

Harou, R., Fontaine, P., & Rosinski, Z. (2003). *La participation des citoyens à la vie communale : enjeux et pratiques.* Namur : Collections de la Conférence Permanente du Développement Territorial [CPDT], 173 p.

Institut national de la statistique et des études économiques [INSEE]. 2016. *Institut national de la statistique et des études économiques. Mesurer pour comprendre.* En ligne www.insee.fr/fr/, consulté le 10 avril 2016.

Kaucic, I. (2011). *Rapport du conseil municipal du 27 janvier 2011.* En ligne : http://metz.fr/pages/conseil_municipal/seances/cm_110127/doc/110127_cm_point02.pdf, consulté le 20 mai 2016.

Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. (2005). *Journal Officiel de la République française*, 36, 12 février, p. 2353.

LORACTU. (2012). « *Quoi de neuf Mettis ?* » : quand Mettis manie l'humour. En ligne <http://loractu.fr/metz/2163-quoi-de-neuf-mettis-quand-mettis-manie-l-humour.html>, consulté le 15 février 2016.

Metz Métropole. (2008). *Le Projet Transport de Metz Métropole. Metz Métropole Mobilité. Bougeons mieux vivons mieux.* En ligne http://metz.fr/actus/2009/090108_revolution_transport/projet_tcsp.pdf, consulté le 20 mai 2016.

Metz Métropole. (2010a). Lettre d'information Mettis. *Mettis & Moi*, 1, 1-8.

Metz Métropole. (2010b). *METTIS : Le transport de Metz Métropole.* Communication présentée à la réunion du Comité de Quartier Plantières-Queueleu, Metz. En ligne http://metz.fr/pages/citoyennete/democratie_participative/pdfs/893.Presentation_CQPlantieresQueueleu.pdf

Metz Métropole. (2013a). *PDU Plan de Déplacements Urbains. Se déplacer autrement... et respirer à Metz Métropole.* En ligne https://www.metzmetropole.fr/medias/_pdfs/plaquette_pdu_web.pdf, consulté le 20 avril 2016.

Metz Métropole (2013b). *Projet de mobilité durable*. En ligne https://www.metzmetropole.fr/medias/_pdfs/METTIS/PROJET_DE_MOBILITE_DURABLE_P1-108.pdf, consulté le 20 mai 2016.

Metz Métropole. (2014). *Projet METTIS*. Communication présentée le 8 juillet 2014.

Metz Métropole. (2016). *Inventer la vie Mettis*. En ligne https://www.metzmetropole.fr/imaginez_mettis-metz-metropole_1.php, consulté le 15 février 2016.

Philippe. (2012). *La vie en rose à Metz*. Blog de Philippe. En ligne <http://metz.eklablog.com/dedie-aux-commercants-et-riverains-du-mettis-a46657323>, consulté le 15 février 2016.

Systra. (2015). *Projet Mettis. Création de 2 lignes de BHNS à Metz France*. En ligne https://www.systra.com/IMG/pdf/fiche_projet_bhns_metz_fr.pdf, consulté le 20 mai 2016.

Tiercelin, P. (2013). *Politique des déplacements de l'Agglomération messine*. Communication présentée à Liège le 21 juin 2013.

Tout Metz. (2011). *Dossier : Comprendre le Mettis*. En ligne <http://tout-metz.com/mettis>, consulté le 20 avril 2016.

Tout Metz. (2013). *Les voix du Mettis dévoilées, écoutez les !* En ligne <http://tout-metz.com/voix-bus-mettis-metz-2013-516.php>, consulté le 20 mai 2016.

Transamo. (2013). *Mise en service de Mettis, le nouveau BHNS de Metz Métropole*. En ligne <http://www.transamo.fr/fr/actualites/octobre-2013-mise-en-service-de-mettis-le-nouveau-bhns-de-metz-metropole>, consulté le 20 avril 2016.

Ville de Metz. (2010). *Travaux préalables au projet Mettis : c'est parti Avenue de Plantières !*. En ligne http://metz.fr/actus/2010/100407_mettis_plantieres.php, consulté le 15 février 2016.

Communications personnelles (Interviews)

Holzhauser, C. (Metz Métropole). (2016). Communication personnelle, le 18 février 2016, Metz.

Premel, A. (Metz Métropole). (2016). Communication personnelle, le 18 février 2016, Metz.

Tiercelin, P. (Ville de Metz). (2016). Communication personnelle, le 18 février 2016, Metz.