

*Mission d'information et d'évaluation visant à recueillir des « éléments d'information sur le respect des contraintes légales et règlementaires et l'impact environnemental et architectural des travaux d'aménagement de la Place Charles de Gaulle ».*

## Rapport de Jérémy ALDRIN, Conseiller municipal

Par délibération du Conseil Municipal du 31 mai 2012, une mission d'information et d'évaluation a été mise en place pour recueillir des « éléments d'information sur le respect des contraintes légales et règlementaires et l'impact environnemental et architectural des travaux d'aménagement de la Place Charles de Gaulle ».

Cette mission a été présidée par M. Pierre GANDAR, Conseiller Municipal. Jérémy ALDRIN, Conseiller Municipal en est le rapporteur. Elle était constituée des membres suivants :

- Monsieur Stéphane MARTALIE, Conseiller Municipal
- Monsieur Thierry JEAN, Adjoint au Maire
- Madame Maryse BRESSON, Conseillère Municipale
- Madame Danielle HEBER SUFFRIN, Adjointe au Maire
- Monsieur Emmanuel LEBEAU, Conseiller Municipal

Cette mission s'est réunie à 4 reprises les 12 juillet, 27 septembre, 29 novembre 2012 et le 31 janvier 2013.

Il en ressort les éléments suivants :

### 1) Sur le tracé du METTIS, place du Général De Gaulle

La mission a auditionné un représentant du cabinet d'architecte en charge du projet. A la lecture du cahier des charges, différentes solutions étaient envisageables. Parmi celles-ci, la mission aura permis de confirmer que le programme du maître d'ouvrage prévoyait à l'origine de faire passer Mettis le long des immeubles situés face à la Gare. Il était donc possible de faire passer le Mettis sans une reconfiguration totale de la place du Général De Gaulle.

Un autre choix a été fait pour maintenir une mixité d'usage de l'espace entre les voitures particulières, les camions de livraison et les bus.

Le directeur général de la SAEML TAMM a évoqué les dysfonctionnements de la place de la Gare telle qu'elle existait avant les travaux en cours. Face à cela, plusieurs solutions étaient possibles :

- Réguler le stationnement et la circulation

- La mise en place d'une logique de circulation dissociée entre les bus et les véhicules légers, la mise en place d'une circulation en parallèle avec respect des voiries de chacun.

C'est cette seconde possibilité qui a été retenue.

Le directeur de la SAELM TAMM a indiqué qu'il considérait la zone comme non pratique et source de difficultés du fait du conflit d'usage existant entre les véhicules légers et les transports en commun. Il a précisé aussi que cette situation générait des retards pour les différentes lignes de bus empruntant la place de la gare, le coût lié au temps perdu à la gare ayant été estimé à 3 à 5 % du temps de parcours total d'une ligne. Il est donc favorable à son réaménagement.

## 2) Sur l'impact environnemental et architectural des travaux d'aménagements

L'audition de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) a permis de souligner les éléments suivants :

- la Gare de Metz est inscrite aux Monuments Historiques, l'ensemble de la place ne l'est pas mais figure malgré tout en secteur sauvegardé. A ce titre, tous les travaux réalisés sur un bien immobilier relevant du secteur sauvegardé est soumis à son avis conforme.
- Elle a émis un avis favorable sur la base de critères historiques, urbains et de cohérence de l'ensemble en écartant la notion de beau qui est une notion beaucoup trop subjective.
- Des prescriptions ont toutefois été indiquées concernant notamment la conservation de l'ensemble des pavages de qualité et concernant le déplacement du mur de clôture de l'ancien dépôt minute. Le maintien de ce muret tel qu'il existait à l'origine, n'était pas concevable compte tenu du passage du Mettis et du rayon de braquage nécessaire aux véhicules. Le projet initial prévoyait sa démolition, elle a proposé son déplacement et la récupération de l'ensemble des pierres et grilles le composant sur la zone des taxis. L'ABF a précisé que ce muret qui longeait le parking Vauban ne faisait pas partie de la Gare inscrite aux Monuments Historiques.

Les différentes auditions ont permis d'établir que le rayon de braquage nécessaire aux véhicules est la principale raison avancée pour justifier les travaux place du Général de Gaulle.

Le responsable de la Mission METTIS a indiqué qu'en fonction du choix du matériel, il aurait été envisageable de conserver la place de la Gare telle qu'elle existait, rappelant, qu'à l'origine, les bus METTIS devaient faire 18 mètres de long. Les prévisions en terme de trafic et de fréquentation faisaient apparaître un problème de saturation à l'heure de pointe dès la mise en service, l'impossibilité de tenir un cadencement de 3 minutes et une absence de marge en cas de hausse de la fréquentation.

Afin de disposer d'une marge d'évolution et de manœuvre, la seule solution consistait donc à passer d'un cadencement de 3 / 4 minutes à 4 / 5 minutes et à

augmenter la capacité des véhicules en optant pour des bus de 24 mètres et non plus 18 mètres.

C'est donc ce choix d'un véhicule de 24 mètres de long au lieu de 18 mètres impactant le cadencement d'une à deux minutes qui justifie le bouleversement de la place du Général de Gaulle.

La différence de prix entre un bus de 18 mètres et de 24 mètres est d'environ 200.000 euros par véhicule.

Enfin, les 13 lampadaires Stark qui étaient installés seront réutilisés dans leur totalité et seront donc positionnés devant la Gare.

### 3) Sur la réalisation des travaux

La mission a auditionné les conducteurs des travaux Place du Général de Gaulle pour savoir si la réalisation de la plateforme Mettis a donné lieu à des contraintes techniques lourdes.

Il a été indiqué que des sondages ont au préalable été effectués afin de s'assurer de la hauteur des dalles du parking et de la trémie situées sous la Place du Général de Gaulle et que la société chargée des travaux a donc fait appel à du matériel adapté afin de tenir compte de ces contraintes liées à la présence de ces infrastructures en sous-sol.

Il a été précisé par le conducteur des travaux et le responsable de la mission METTIS qu'aucun renforcement de dalle n'était nécessaire pour accueillir le TCSP.

Sur un budget annoncé de 3,5 Millions d'Euros, il a été demandé à l'entreprise de préciser le principal poste de dépenses. Le conducteur a répondu qu'une part importante du marché était consacrée à la fourniture des pavés et bordures et autres réalisations du caniveau central de récupération des eaux de pluie. Un gros poste de dépenses correspond aux frais de main d'œuvre liée à la pose manuelle des pavés.

### 4) Sur la situation des commerces

Le Président de l'Association des commerçants du Quartier Impérial de Metz a présenté auprès des membres de la mission la situation actuelle du commerce dans ce secteur et ses perspectives d'avenir.

Le Président de l'Association des commerçants du Quartier Impérial soutient que les travaux sont perturbants alors même que l'activité économique est difficile. Il cite l'exemple de Reims et de Strasbourg où, avant et après les travaux du tram, c'est près de 200 commerces qui ont disparu. Aujourd'hui, il déplore cette situation économique tendue pouvant se traduire par la fermeture de différents magasins du quartier Gare.

Au titre des autres difficultés rencontrées par les commerçants du Quartier, le Président de l'Association des commerçants du Quartier Impérial fait état de la

difficulté qu'il y a à d'y stationner. Il demande donc à ce qu'une tolérance soit instituée pour compenser les difficultés rencontrées lors de la phase de travaux.

Il évoque également la question de la saleté du quartier. Du fait des travaux, le service de nettoyage devrait faire des efforts alors que ce n'est selon lui pas le cas.

### 5) Divers

La mission souhaitait connaitre la position de M. Le Préfet sur l'absence de présentation lors de la DUP de reconfiguration totale de la place de la gare telle que réalisée actuellement.

Sa réponse, formulée par courrier, est la suivante : « Les décisions postérieures à la déclaration d'utilité publique d'une opération, en particulier les décisions d'occupation du sol, devaient seulement être en cohérence avec la DUP et ne pas la dénaturer mais sans devoir être en parfaite conformité avec cette dernière (cf CE 2 juillet 2001) ».

Le rapporteur

Jérémy ALDRIN