



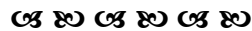
Conseil n°1 – 6 octobre 2004

## Compte –rendu de séance

73 Personnes présentes et 10 personnes excusées

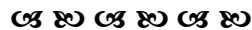
### Intervenante :

Me Dominique NIEDERKORN, vice-présidente de Le Mans Métropole chargé des transports en commun et maire adjoint du Mans.



### Ordre du Jour :

- Le projet Tramway de Le Mans métropole



A partir d'une projection de plans et d'images de synthèse, Christophe COUNIL présente les grandes lignes du projet Tramway mené par Le Mans Métropole :

### ❶ Rappel des étapes précédentes :

- |                  |  |
|------------------|--|
| - 1990 – 2000    | Premières réflexions et études ;                     |
| - novembre 2001  | Choix de la solution ferroviaire                     |
| - mars 2002      | Prise en considération du projet par l'Etat          |
| - printemps 2004 | Enquête d'utilité publique                           |
| - juin 2004      | Début des travaux de dévoiement des réseaux enterrés |

### ❷ Planning prévisionnel :

- |              |   |
|--------------|---|
| - début 2005 | Démarrage des travaux de réalisation du Tramway |
| - fin 2005   | Livraison de la première rame                   |
| - début 2007 | Essais techniques et marche à blanc             |
| - juin 2007  | Mise en service                                 |

### ❸ Le tracé du Tramway :

Une ligne Nord-sud de 11,8 km (24 stations dont 14 avec correspondance bus) reliant l'Université à Antarès en passant par l'Hopital, Gambetta, République, Gare, Jaurès, Pontlieue, Georges Durand et une branche de 3,7 km (6 stations) bifurquant vers les Sablons à partir de la station d'échanges Saint-Martin de Pontlieue.

#### ④ Le matériel roulant :

Le choix s'est porté sur le tramway Citadis mis au point par Alstom. 23 rames ont été commandées. Il s'agit de la solution la moins chère mais également la plus fiable par rapport aux concurrents. Les Manceaux ont le choix entre trois versions, la préférence des élus et des lecteurs de Ouest-France semble se porter largement vers le Tramway nature.

#### ⑤ Présentation du projet de pôle d'échange multimodal de la gare

La place Nord sera complètement transformée avec l'arrivée du Tramway : aménagement d'une vaste esplanade piétons permettant de changer facilement de mode de transports : tramway, TGC, TER, bus de la STAO (déplacement de l'autogare), taxis, deux-roues. Des stationnements voitures seront créés en sous-sol avec accès direct à la gare par le souterrain.

#### ⑥ La ligne de tramway à partir de Saint-Martin de Pontlieue :

A partir de la station d'échange de Saint-Martin de Pontlieue, la ligne sera ponctuée de 5 grands chantiers :

- La station d'échange de Saint-Martin qui constituera le terminus des lignes des quartiers Sud et le point de bifurcation entre la ligne Sablons et la ligne Quartiers Sud ;



- La place Adrien Tironneau sera réorganisée en un immense rond-point traversé par la ligne de tramway, les arrêts de bus seront déplacés sur les 3 avenues ;



- Le passage du carrefour Georges Durand – Rocade se fera en surface avec le passage de la rocade en souterrain (trémie à deux voies), les échanges du carrefour se faisant à partir d'un rond-point ;

- L'aménagement de la station d'échange Glonnières à hauteur de Centre Sud – Carrefour ;

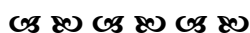
- Le terminus à hauteur d'Antarès (passage en souterrain sous les Hunaudières) et l'aménagement de la gare des Tramways.

## ⑦ La réorganisation du réseau de bus dans les quartiers :

Le système actuel sera complètement réorganisé :

	<b>Actuellement</b>	<b>Avec le tramway</b>
Ligne 1	Guetteloup < > Hôpital	Guetteloup < > Station Tramway des Glonnières
Ligne 3	Oasis < > Bellevue	Oasis < > Saint- Martin de Pontlieue
Ligne 6	Raineries < > Hôpital	Raineries < > Station Tramway des Glonnières
Ligne 7	Route de Ruaudin < > Gallières	Route de Ruaudin < > Saint- Martin de Pontlieue
Ligne 15	Californie < > Université	Californie < > Saint-Martin de Pontlieue

Par ailleurs, une ligne inter-quartiers Sud sera créée reliant l'Oasis à la Californie en traversant les Ronceray – Glonnières, Vauguyon, Les Sources, Les Bruyères.



Le conseil cantonal se poursuit ensuite par un échange questions - réponses avec Dominique NIEDERKORN , Vice-présidente de Le Mans Métropole en charge notamment du projet tramway :

◆ *Comment se fera le passage de la Rocade, cela ne risque-t-il pas d'entraîner des bouchons plus importants ?*

↳ Le carrefour à feux actuel disparaît au profit d'une trémie (passage sous-terrain) à deux fois une voie comme sous le carrefour Demorieux – Rocade. La circulation ne sera donc pas ralentie car ce qui est le plus important est d'avoir une circulation régulière, sans à coup. Les véhicules de la Rocade souhaitant changer de direction emprunteront un rond-point en surface. Les traversées piétonnes seront protégées à hauteur de ce rond-point.

◆ *Comment sera alimenté le tramway (problème des fils électriques) ?*

↳ Actuellement tous les tramways sont alimentés par voie aérienne grâce à des fils qui n'ont rien à voir avec ce que l'on a connu par le passé, les fils étant plus discrets et les poteaux plus espacés. La technique d'alimentation par le sol est très chère en investissement et en entretien et fonctionne mal (le tramway de Bordeaux connaît des dysfonctionnements quotidiens).

◆ *Comment sera organisée la circulation des cycles ? La création de passage sur les trottoirs ne serait-elle pas préférable à la circulation sur chaussée ?*

↳ Les aménagements cyclistes sont actuellement à l'étude avec les associations d'usagers dans le cadre du comité de pilotage vélo. Le tracé sera suivi sur toute sa longueur par des pistes ou bandes cyclables sur le côté de la chaussée. La mise en place de telles bandes sur le trottoir est difficile car il faut regagner la chaussée à chaque croisement de rues et supprimerait trop de stationnement.

◆ *Comment se fera l'accès au parking de la République si la place n'est plus accessible aux voitures ?*

↳ L'entrée et la sortie se feront à partir de l'avenue de Gaulle qui sera remise en circulation dans les deux sens. Par ailleurs, la circulation dans le centre-ville et autour sera organisée différemment.

◆ *Quels seront les temps de parcours ?*

↳ Sur la partie Université – Saint-Martin de Pontlieue, le tramway passera toutes les 4 minutes ; puis ensuite toutes les huit minutes vers Sablons ou Antarès. Le tramway est

prioritaire à tous les carrefours et circulent en site propre. Rien ne l'arrête. Il sera donc très ponctuel.

◆ *Quel est le coût du projet ?*

↳ Le montant total du projet s'élève à 290 millions d'euros. L'Etat devait verser 43 millions d'euros mais suite aux décisions du gouvernement actuel nous ne toucherons rien. Le projet sera financé par emprunt sur une durée de 30 ans. Il ne sera pas fait appel à la fiscalité locale car l'an prochain la CUM aura fini de rembourser les rocadés et pourra donc payer les remboursements « tram ». Par ailleurs, pour financer le Tramway, la CUM a été autorisée à passer le Versement transport payé par toutes les entreprises de plus de 9 salariés de 1.05% de la masse salariale à 1.7%.

◆ *Ce retrait de l'Etat aura-t-il des répercussions sur les travaux ?*

↳ Oui, les travaux de la ligne Sablons ne se feront qu'après la fin des travaux du tronçon principal Université <> Antarès pour une mise en service en septembre 2008.

◆ *Le projet aura-t-il des répercussions sur les inondations, notamment au passage des rivières ?*

↳ La ligne ne passe pas par un secteur inondable. Le franchissement de l'Huisne à Pontlieue nécessitera le renforcement des deux ponts côte à côte.

◆ *Quand débiteront les travaux d'aménagement de la plate forme de circulation du tramway ?*

↳ Début des travaux en 2006. Par ailleurs, les travaux de construction du dépôt face à Antarès débiteront en 2005.

◆ *Le passage des poids lourds sur les avenues sera-t-il plus difficile avec le tramway ?*

↳ L'entrée par l'avenue Georges Durand sera plus dissuasive et les camions seront orientés sur la rocade extérieure par la mise en place d'une nouvelle signalétique comme sur les rocadés de Nantes et Rennes.

◆ *Pourquoi ne pas prolonger la trémie jusqu'à l'avenue Geneslay et ainsi supprimer l'autopont ?*

↳ C'est une question de coût.

◆ *Quels seront les horaires du tramway ?*

↳ Départ du dépôt à 5h30 le matin et arrêt à minuit. Les horaires des bus seront adaptés pour permettre les correspondances.

◆ *Le tramway ne risque-t-il pas d'augmenter la circulation automobile sur les rues sans tramway ?*

↳ L'effet de report sera réel, mais l'objectif est d'obliger les gens à laisser leur voiture au garage pour aller en ville, d'où la mise en place de parkings-relais qui seront gardiennés et dont le ticket donnera l'accès au tramway pour tous les occupants du véhicule (exemple : parking de 500 places prévu à Antarès). Par ailleurs, les couloirs bus seront allongés ou mis en place sur certaines avenues comme l'avenue Geneslay par exemple (travaux dès l'an prochain).

◆ *Comment se dérouleront les travaux à Saint-Martin et à l'intersection avec la Rocade ?*

↳ Ces travaux dureront plusieurs mois, mais la circulation ne sera jamais coupée. Les travaux s'effectueront par moitié de rue, un côté après l'autre. Il n'y aura pas de travaux de nuit.

◆ *Pourquoi augmenter le prix des parcmètres en centre-ville ?*

↳ La municipalité souhaite inciter progressivement les automobilistes à utiliser les parkings souterrains et ainsi mieux les rentabiliser tout en embellissant la ville (la marée de voitures au pied de la cathédrale n'est pas du meilleur effet).

◆ *Comment seront organisées les intersections avec le tramway ?*

↳ Le tramway déclenchera une balise lui donnant la priorité à chaque carrefour ou rond-point. Concernant les piétons, il sera équipé d'une petite sonnette permettant d'alerter les piétons restés sur la voie.

◆ *Quel sera le coût du billet ?*

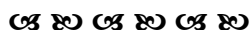
↳ Actuellement l'usager paye seulement 1/3 du coût de son transport, le solde étant pris en charge par l'impôt. Il nous faudra rester dans les mêmes proportions sachant que nous attendons une augmentation des recettes avec le tramway. Le prix du billet augmentera mais devra rester attractif, le moins cher de l'Ouest comme aujourd'hui et favoriser les abonnements.

◆ *Quelle sera la capacité du tramway ?*

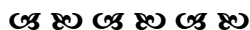
↳ Chaque rame fera 30 mètres de long soit une capacité de 150 à 200 personnes selon le nombre de sièges. Il sera accessible de plain-pied favorisant les entrées et sorties. La CUM s'est réservé la possibilité de faire passer les rames de 30 à 40 mètres si besoin.

◆ *Toutes les rues resteront-elles accessibles aux voitures ?*

↳ Non, la circulation sur la place de la République et la rue Gambetta sera réservée aux riverains. De même, la zone piétonne entre République et Jacobins sera renforcée.



En conclusion, Christophe COUNIL remercie Dominique NIEDERKORN de ses réponses et remarque qu'aucune intervention n'a remis en cause le tramway. C'est désormais un projet accepté par les Manceaux et même attendu avec impatience.



Prochaine réunion du Conseil cantonal :

**Le mercredi 1<sup>er</sup> décembre 2004 à 20h30**

A l'ordre du jour :

- présentation du site internet du canton
- le point sur tous les grands dossiers du canton

Fait au Mans, le 16 octobre 2004.