

+ > Tramway

On a roulé sur la "Une"

Le voile a été levé sur la rame "une" du tramway du Mans. Un très beau moyen de transport qui n'est plus qu'à quelques tours de roue de profiter à tous.

Mardi 7 novembre, 11 h 07, usine Alstom d'Aytré, près de la Rochelle. Un signe discret d'un employé : la première rame du tramway du Mans apparaît et glisse au centre de la voie d'essai, devant une délégation d'une centaine de Manceaux. Un silence admiratif accompagne cette entrée en scène. Il y a, là, les élus chargés des Transports, des conseillers de quartiers, des membres d'associations en lien avec les questions de déplacements, des représentants des commerçants... Chacun embrasse du regard la rame de 32 mètres de long qui étincelle sur fond de ciel bleu. C'est Jean-Claude Boulard qui brise le silence par un tout simple : *"Il est beau, non ?"*. Pour réponse, une salve d'applaudissements. Avant de couper le ruban orangé,

assorti à la livrée du Citadis, le maire demande que le rejoignent les deux personnes en fauteuil roulant invitées à cette cérémonie. Symboliquement, il tient à ce qu'elles soient les premières à monter à bord. *"On a tellement insisté sur l'accessibilité, dans ce projet"*, rappelle-t-il. Puis, tout le monde suit. Pas de problème, la rame peut accueillir 209 passagers. Même si chacun a déjà pu se faire une idée du tramway, en visitant la maquette présentée à la Foire du Mans dès 2005 et, actuellement, place Gambetta, il y a une certaine émotion à découvrir les aménagements définitifs, affinés selon les remarques du public (comme pour la disposition des poignées, par exemple). *"On ne vit ce moment qu'une fois dans sa vie"*, insiste Jean-Claude Boulard.

"Avec la réfection des réseaux, ce tramway construit la ville pour 100 ans."

Attention au départ

Il y a surtout une réelle émotion à se déplacer pour la première fois. Les manettes sont confiées au maire pour quelques allers-retours sur les 750 mètres de voie ferrée. Ou plutôt la manette puisqu'il suffit d'un levier pour tout faire : on le pousse en avant pour rouler, on le tire vers soi pour freiner, on le ramène au point mort pour avancer sans consommer d'énergie quand la vitesse désirée est atteinte. Sur ce petit bout de voie, ce jour-là, on frôle les 40 km/h. Sans bruit ni balancement. *"Et encore, ici, les rails sont usés, ça bouge un peu. Sur vos lignes neuves, ce sera parfait"*, insiste Thierry Best, président d'Alstom Trans-

L'aménagement intérieur du tramway a été affiné selon les remarques exprimées par les habitants à la Maison de la maquette.



en
bref

> Une délégation angevine en visite au Mans

Angers aura son tramway en 2009, quasiment jumeau du tram manceau. Construit par Alstom, il roulera sur rail. Le 13 septembre, une délégation d'élus et de techniciens angevins, conduite par le maire Jean-Claude Antonini, est donc venue visiter les aménagements du Mans. Une réunion s'est ensuite tenue entre les équipes techniques des deux collectivités. L'occasion pour Angers de s'inspirer de l'expérience mancelle et mieux appréhender l'organisation d'un tel projet : tous les travaux préparatoires, allant du dévoiement des réseaux à la pose des rails, en passant par la désignation des mandataires, les modalités d'information auprès de la population, le fonctionnement de la commission d'indemnisation...

> Subvention de l'État 7,4 M € de plus

Le Mans Métropole va recevoir 7,4 M € de plus de l'État pour le financement du tramway. Ce qui porte, aujourd'hui, le montant total des subventions - 5 M € ayant déjà été accordés en juin 2006 - à 12,4 M €. *"C'est mieux"*, indique le président, Jean-Claude Boulard. *"Preuve qu'il ne faut jamais lâcher prise"*, tout en précisant : *"néanmoins, la bataille n'est pas terminée"*. Le Mans Métropole ne perçoit encore que 29 % des subventions attendues. Une participation, moins arbitraire certes, mais encore injuste au regard d'autres villes qui ont atteint plus de 65 % comme St-Etienne, Marseille ou en encore Lyon (100 %). La démarche se poursuit donc.



Il est très agréable de se déplacer en tramway, sans bruit ni secousse.

port. Chacun a ainsi à cœur de s'installer aux commandes. *"J'aime bien essayer ce que j'achète. J'ai quand même pris 23 rames"*, lance en plaisantant Jacques Jusforgues, adjoint au maire du Mans, chargé des Finances et Travaux. L'élu essaie d'ailleurs (volontairement ?) le freinage d'urgence.

Première rame livrée le 9 janvier

L'occasion de mettre le doigt sur les innombrables éléments de sécurité embarqués. Là, ayant détecté la nécessité de s'arrêter net, un chasse-corps s'est abattu de lui-même à l'avant de la rame pour éviter qu'un obstacle éventuel ne soit

entraîné sous les roues et des patins magnétiques sont tombés sur la voie pour, si l'on peut dire, accélérer le freinage.

La sécurité, ce sera aussi ce gong que le conducteur pourra actionner le cas échéant pour avertir les piétons de son passage, le fait que les postes de pilotage seront fermées à clé, que tout mouvement à l'intérieur de la rame sera capturé par les caméras de surveillance, dont les images seront conservées un mois sur disque dur.

Rendez-vous en novembre pour l'emprunter mais très vite pour le voir évoluer pendant ses 3 000 km d'essais, avec une livraison de la première rame le 9 janvier. ■



Le président de Le Mans Métropole, Jean-Claude Boulard, a été le premier aux commandes de la rame.



en bref

➤ Tout un poème

C'est en vers qu'Olivier Jacques, chef de projet à Alstom, a présenté Citadis à la délégation mancelle. C'est en prose qu'on vous en rapporte quelques éléments : assemblé près de La Rochelle, dans les ateliers d'où sortent également les TGV, le tramway est constitué de différents modules construits dans plusieurs sites en France comme Le Creusot, Tarbes ou Villeurbanne. Il a un plancher bas intégral, la climatisation, de grandes baies vitrées teintées et des informations sonores et visuelles.

➤ À chacun sa couleur

Vingt-trois villes sont déjà équipées d'un modèle Citadis, ce qui représente plus de 450 véhicules en service commercial. Autrement dit, le concept a fait ses preuves. Un concept qui permet, à partir d'une base commune, de créer une identité unique. C'est l'avant du tramway qui est dessiné selon les desiderata du client. Le Mans a choisi un nez tout en rondeur. C'est aussi la robe qui peut varier à l'infini : grandes fleurs, tons unis ou rappel de la muraille romaine pour les rames mancelles.

➤ Le ticket unique

En semaine, vous devriez être jusqu'à 50 000 à utiliser chaque jour le tramway, qui roulera de 5 heures à 1 h 30. Vous pourrez acheter votre ticket aux distributeurs automatiques qui seront installés à chaque station et non auprès du conducteur. Ce sera la seule différence avec le bus. Pour le reste, sachez que le même titre de transport vous permettra de voyager en tramway et en bus. La Setram, c'est aussi le tram (facile à retenir, ça rime !).

À la sainte-Catherine...

... tout bois prend racine

Le tramway méritait bien une haie d'honneur. Outre le ruban de gazon qui se déroulera sur les deux tiers du parcours, 1 300 arbres viendront border le tracé emprunté par la ligne, soit 30 % de plus que ce qui existait auparavant. De quoi répondre à *"l'émotion qu'avait suscitée la suppression des précédents arbres"*, assure Jean-Claude Boulard. D'autant que les nouveaux sujets – des aulnes imperialis, pour les premiers installés, en novembre, avenue Georges-Durand – auront *"des racines contenues pour éviter toute dégradation des réseaux enterrés et des feuillages légers et échançrés pour laisser entrer la lumière dans les habitations proches"*. ■



© Pierre Mestugi