

Le chef-lieu sarthois engage la construction d'une ligne de tramway de 15 kilomètres de long, jalonnée de quelque 30 stations. L'investissement total est désormais fixé à 290 millions d'euros auxquels s'ajoutent 45 millions pour l'aménagement de la gare.

Le futur tramway va modifier la physionomie urbaine du Mans

DE NOTRE CORRESPONDANT
À NANTES.

Le projet de tramway du Mans entre dans sa phase concrète. L'avant-projet d'études, qui vient d'être approuvé par la communauté urbaine, annonce le démarrage de ce chantier qui va profondément remodeler la physionomie du chef-lieu sarthois (191.000 habitants avec son agglomération).

« Contrairement à d'autres villes, où la première ligne emprunte généralement des voies dégagées, notamment d'anciennes emprises ferroviaires, le tramway du Mans passera parfois par des voies étroites et engendrera de lourds travaux », résume Christian Coulombier, responsable de la mission tramway à la communauté urbaine.

Le Mans a choisi le rail pour cette ligne de 15 kilomètres, jalonnée de 30 stations. Elle parcourra la ville du nord-ouest au sud avec un embranchement vers le quartier HLM des Sablons et sa zone franche urbaine. Au terminus sud se trouve le quartier

Le tramway du Mans



Les 15 kilomètres de la ligne de tramway seront jalonnés de 30 stations.

Antares et son pôle sportif, non loin du célèbre circuit des 24 heures du Mans. C'est là que doit être construit à terme le futur stade de football de la ville. Le tramway passera ensuite la gare SNCF, qui sera réaménagée

avec la création d'un pôle multimodal, un parvis et des quais TER supplémentaires.

Ce quartier, sur lequel s'est récemment développé l'important pôle tertiaire Novaxis (65.000 mètres carrés), continuera de croître, favorisé par la proximité de Paris. Au moins cinq immeubles supplémentaires sont en projet. Le tramway rejoindra ensuite la place de la République dans l'hypercentre. Le tronçon nord-ouest desservira un centre hospitalier privé, le campus universitaire, ainsi qu'un nouveau quartier en cours de constitution et terrain d'expansion de la ville.

Emprunt à long terme

L'investissement total est désormais fixé à 290 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 45 millions d'euros pour l'aménagement de la gare. La ville du Mans devra compenser le gel des subventions de l'Etat dont elle attendait quelque 42,7 millions d'euros. La communauté urbaine, qui a procédé en 2001 à une augmentation du versement transport (de

1,05 % à 1,75 % en 2001), compte pallier le retrait de l'Etat en recourant à l'emprunt à long terme. Un cabinet spécialisé sera chargé de trouver le meilleur taux d'intérêt en France et à l'étranger.

Pour faciliter le financement, la collectivité allongera aussi d'un an et demi la durée du chantier, en travaillant par phases, afin d'alléger la charge de l'em-

prunt. De fait, la mise en service du tramway est prévue pour le premier trimestre de 2007, alors que celle de la branche n'interviendra qu'au printemps de l'année suivante.

L'enquête d'utilité publique doit s'achever fin avril, les travaux préparatoires débuteront en juin et ceux de la ligne en janvier 2005. Les constructeurs ont jusqu'au 15 mars pour peu-

finer leur offre. Une présélection a permis de retenir Alstom, Bombardier, Siemens et Staedler. Le projet est conduit par le cabinet d'ingénierie Semaly (filiale d'Egis) à la tête d'un groupement composé de Thales, pour l'ingénierie de transport, de Ouest Infra et des cabinets d'architectes Dubus-Richez et Attica pour l'insertion urbaine.

EMMANUEL GUIMARD

Alstom joue gros à Bordeaux

Vitrine. Le rodage laborieux du tramway de Bordeaux cause des soucis à Alstom. Une partie des cafouillages vient du système d'alimentation par le sol (APS) de sa filiale Innorail qui évite de recourir aux caténaires. Aujourd'hui, certaines mairies concernées par la deuxième tranche – en principe bouclée en 2007 – se demandent s'il ne faut pas réduire la longueur des tronçons utilisant ce système. Le premier devis (2,9 millions d'euros) d'Innorail pour installer de nouveaux boîtiers de l'APS a

suscité des grincements de dents. Même si Innorail a réduit ses prétentions, les chiffrant à 1,7 million d'euros, l'importance donnée à ce système laisse dubitatifs les maires PS de Pessac et de Mérignac qui doivent accueillir la deuxième tranche, longue de plus de 20 kilomètres. Au lieu de 4 kilomètres, l'APS pourrait ne plus concerner que 2,7 kilomètres selon certains scénarios évoqués dans l'agglomération. Alstom et sa filiale sont décidés à se battre contre une telle éventua-

lité. Le métro bordelais leur sert de vitrine pour l'APS et pour attirer d'autres métropoles attentives à la protection de leur patrimoine. Aujourd'hui, Innorail ne cesse de répéter que les maladies infantiles de cette technologie sont en bonne voie de guérison. Elle compte en tirer argument pour séduire l'agglomération niçoise et, dans la foulée, des villes étrangères comme Madrid, Séville, Florence, voire Orange City en Californie.

B. B. (Correspondant à Bordeaux)