

À la rencontre des CAUE
Quito: une capitale planifiée
L'invité: Jean-François Augoyard
Les fausses vertus des tours
Hermann Hesse et la ville

Revue

URBANISME

Dossier:

Marcher

www.urbanisme.fr

mars
avril
2008
n° 359
18€

Le Mans

Le tramway redonne une écriture à la ville

Mis en service en novembre 2007, le tramway du Mans est l'aboutissement d'un projet mené notamment par un groupement de maîtrise d'œuvre autour de l'agence Dubus-Richez.

Un des problèmes du Mans, sauf si l'on est un *aficionado* des 24 Heures ou un partenaire de MMA, c'est qu'on la traverse en TGV en filant ensuite vers Angers et Nantes, ou Laval et Rennes. Ajoutez au décor le confluent de la Sarthe et de l'Huisne, et, côté nuisances, trois autoroutes différentes qui desservent l'agglomération. N'oubliez pas la présence d'une usine Renault, désormais spécialisée dans les châssis. Enfin apprenez que Le Mans s'est d'abord construit sur une butte qui a accueilli la ville romaine puis médiévale, dont témoigne une constellation de couvents autour du centre.

Dans ce décor, insérez une agence d'architecture-urbanisme-paysage fondée par deux associés en 1984, Bertrand Dubus et Thomas Richez, dont le second présidait l'AFEX jusqu'à il y a peu /1. Et qui semblait plus connue par ses chantiers à Kuala Lumpur ou à La Réunion que par son activité en France métropolitaine. Mélangez le tout et vous avez le tramway du Mans, mis en service le 17 novembre 2007, après seize ans de gestation et trois ans de chantier marqués par quelques péripéties, comme le retrait d'une subvention de l'État. Au final, une réalisation exceptionnelle pour la plus



Didier Pruvot

petite agglomération française à se doter d'un tramway, à un coût compétitif (cf. encadré). La ligne, en fourche, dessert à la fois l'université, les quartiers d'habitat social, le circuit des 24 Heures et les équipements alentour, le centre-ville, en particulier la place de la République, redessinée comme une place italienne. Dans cette ville difficilement lisible, manquant d'un réseau de boulevards et d'avenues, le tramway installe son ruban cuivré comme un véritable fil conducteur... | A.L.

1/

Depuis le 24 janvier, l'association Architectes français à l'export (AFEX) est présidée par Laurent-Marc Fischer, architecte-associé d'AS.Architecture-Studio, entouré d'un nouveau bureau. Madeleine Houbart est sa déléguée générale. Pour en savoir plus : www.afex.fr



Les chiffres du tram

Une ligne en fourche de 15,4 km, avec 24 stations et 23 rames. Un coût global de 303 millions d'euros, dont :

- 103 M€ pour les aménagements urbains (y compris voirie),
- 55 M€ pour le matériel roulant.

Il faut encore y ajouter 30 M€ pour les déviations et renouvellements de réseaux.



À lire

Un magnifique ouvrage retrace le temps particulier des trois années du chantier du tramway. Trois photographes, Pierre Mesnage, Alain Szczuczynski, Didier Bordes, et un écrivain-architecte, Dominique Amouroux, y croisent leurs regards.

Le Mans, le tramway, 2007,
éditions 24 images, 145 pages, 32 euros.



Les acteurs du tram

Le Mans Métropole Communauté urbaine (ex-CUM) regroupe 9 communes et 194 300 habitants (dont 145 300 sur la ville-centre). La maîtrise d'ouvrage déléguée du tram a été confiée à la Société d'équipement du Mans, la maîtrise d'œuvre à un groupement Egis Rail/Egis Aménagement/Coteba/Dubus_Richez/Attica. Le secteur de la gare (maîtrise d'ouvrage SNCF-RFF) a été attribué à l'AREP. Le matériel roulant est un tramway Citadis fabriqué par Alstom. Quant à la société exploitante, elle est filiale du groupe Keolis.