

# Tram du Mans : 1 an et 10 millions de voyageurs

Le tramway du Mans a tout juste un an et il a déjà transporté plus de dix millions de passagers. Un succès qui a modifié les habitudes de déplacement et a entraîné la création d'une zone piétonne en centre-ville. Et Le Mans ne compte pas s'arrêter là.

Le 17 novembre 2007, Le Mans inaugurerait sa première ligne de tramway. Un an après, la fréquentation du tram dépasse toutes les espérances : 47 000 voyages par jour, 43 % de voyages en plus sur le réseau (bus + tram). « C'est un véritable succès populaire » affirme Dominique Niederkorn, élue Vert, en charge des transports. Avant l'arrivée du tramway, le bus transportait moins de 390 000 voyageurs par semaine. Dès sa mise en circulation, ce chiffre est passé à près de 500 000. Aujourd'hui, le réseau compte environ 560 000 voyages hebdomadaires, dont la moitié sur le tramway. A elle seule, la ligne de tramway transporte donc l'équivalent de l'ensemble du réseau de bus. Lors des 24 heures du Mans, le tram a atteint un record de fréquentation avec plus de 52 000 voyages dans la journée.

## 7 000 nouveaux abonnés en un an

Autre preuve du succès du tram, l'explosion des abonnements. Plus de 7 000 nouveaux abonnés depuis le lancement du tram. Parmi ceux-ci, on recense une proportion importante de salariés et d'étudiants. Sur ces deux catégo-



Jean-Claude Boulard, maire « Le tram fait l'unanimité, il est arrivé dans un contexte favorable, lié à la hausse du prix de l'essence. »

A elle seule la ligne de tramway transporte l'équivalent de l'ensemble du réseau de bus.

ries, les abonnements progressent de 40 % par rapport à 2007. Ainsi, les salariés qui étaient

moins de 4 000 en septembre 2007 sont plus de 5 300 en septembre 2008. « Le tram fait l'una-

nimité, renchérit Jean-Claude Boulard, maire du Mans. De plus, il est arrivé dans un contexte favorable, lié à la hausse du prix de l'essence. » Et le tram est désormais inscrit dans le quotidien des Manceaux, les variations à la baisse n'empêchent pas les abonnements de progresser. « Si la prime de transports promise par Fillon pour subventionner les déplacements domicile-travail s'impose, on peut parler sur une hausse encore plus

forte » se réjouit Dominique Niederkorn. Le prix mensuel de l'accès au réseau pour le salarié serait alors divisé par deux (il est actuellement de 27,50 euros).

## 30 % de voitures en moins

Les Manceaux ont également modifié leurs habitudes de déplacement. Les embouteillages ont diminué sensiblement, particulièrement à l'entrée sud de la ville. « La circulation est plus apaisée et la qualité de vie des riverains s'est améliorée » affirme Dominique Niederkorn. « Sur les grands axes du tram, la circulation automobile a diminué de près de 30 %, sans report équivalent sur les autres axes ; il existe donc un vrai report modal, surtout lié à de nouvelles pratiques des Manceaux eux-mêmes, plus que des personnes extérieures » constate Bruno Melocco, chargé de mission tramway à Le Mans métropole.

## La piétonnisation du centre-ville

Le tram amène également plus de monde en centre-ville. « Le Mans est une ville très étalée, le tram rend donc plus facile la venue dans le centre-ville ; le samedi en particulier, les familles affluent », explique Dominique Niederkorn. « Le centre-ville est beaucoup plus fréquenté et plus tardivement, confirme Bruno Melocco. Non seulement cela se remarque de visu, mais les chiffres sont assez parlants. » Le système de billetterie mis en place en septembre 2007 donne en effet des éléments intéressants (ils seront complétés en 2009 par une enquête d'utilisation du tram) « Ces données montrent une fréquentation importante de l'arrêt République situé au centre-ville, qui concentre à



Dominique Niederkorn, élue en charge des transports : « Le tram a apaisé la circulation automobile et développé le centre-ville. »

lui seul 15 % des voyages de la ligne. De plus, les trois arrêts du centre-ville représentent 25 % de la fréquentation » commente Sylvain Rochat, de la Setram (société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération mancelle). L'effet induit est le vote courant novembre d'une zone piétonne sur tout un quartier du centre, déjà piéton le samedi après-midi. Cette piétonnisation sera mise en place le 15 décembre à l'occasion du marché de Noël... malgré quelques oppositions de commerçants.

## Les projets à venir

Après la première ligne de tramway, quel avenir pour les transports en commun au Mans ? Une certitude : les conseils de la ville et de la communauté urbaine ont voté une délibération en novembre actant un développement du transport en commun en site propre (TCSP). Des études vont être lancées pour ces prolongations. Actuellement, il est envisagé une extension du réseau ferré tramway de 3 km vers le nord-est. Selon Jean-Claude Boulard, « ce serait en fait une seconde

## ➤ Vélo : doucement, doucement

L'agglomération n'a pas de chiffres quant au développement des vélos, mais selon Bruno Melocco, « leur présence est plus visible grâce aux aménagements autour du tram ». Par ailleurs, un pôle vélo (gardiennage, petits entretiens, location) est à l'étude à la gare, suite à une forte demande liée à l'intermodalité vélo/train. Il devrait être mis en place avant l'été 2009. Le projet de location de vélos avance plus prudemment « autour de trois ou quatre points de location, et non vers une solution borne à borne comme le vélib », précise Dominique Niederkorn. Nous souhaitons mettre en place une vérification humaine à chaque location, nous allons chercher un prestataire de service. » S. L.

branche », comme celle de l'Espal. Vers le sud-ouest, l'extension de taille équivalente se ferait en site propre avec un bus à haut niveau de service (BHNS). « Nous attendons d'avoir une certitude



Jean-Claude Boulard, maire du Mans : « Nous attendons une certitude sur les financements pour poursuivre les projets de transports en commun. »

quant au financement » déclare Jean-Claude Boulard. Avec un budget total de 302 millions et à 20 millions d'euros le kilomètre, Le Mans s'est payé le tram le moins cher de France. Le projet

actuel (tram + BHNS) est évalué à 110 millions d'euros. Mais Le Mans ne partira pas sans une participation importante de l'Etat et des autres collectivités locales. Or pour la première ligne, le conseil général n'a pas participé. Quant à l'Etat, il a fait faux bond : sur près de 43 millions d'euros promis, seuls 12,4 millions ont été réellement versés.

Le Mans Métropole va répondre à l'appel à projets lancé par l'Etat dans le cadre du Grenelle de l'environnement. « Le Grenelle prévoit 2,5 milliards d'euros pour les transports en commun, pour en bénéficier, il faut déposer un projet d'ici la fin 2008, ce que nous allons faire, affirme Dominique Niederkorn. Mais cette fois-ci, nous attendons un vrai contrat de la part de l'Etat. »

Le collectif transports de l'agglomération mancelle (CTAM) pousse à la roue. Comme pour la première ligne, il a symboliquement inauguré en décembre 2007 une seconde ligne de tramway nord-est/sud-ouest, en croix sur la première (nord-ouest/sud-est). Pour le collectif, « sa réalisation serait un signe fort de la part de la municipalité de prendre en compte les problèmes d'émissions de gaz à effet de serre. Toutes les villes qui se sont dotées d'un tramway ne se sont pas limitées à une seule ligne, devant le succès de ce mode de transport, la réalisation d'une 2<sup>e</sup> voire d'une 3<sup>e</sup> ligne s'est rapidement avérée indispensable. »

Sylvie LUNEAU

## ➤ Parkings-relais cherchent voitures

Seul bémol, les parkings-relais marchent de manière très inégale. Celui du Sud (Antarès) a trouvé rapidement un rythme de croisière, car il était préexistant et donc déjà connu des automobilistes. Par contre, les deux autres peinent à trouver leur clientèle. Celui du nord-ouest (Bartholdi, alors que la station se nomme Université !) est le plus cher – 6 millions d'euros – mais très peu rempli. En fait, les automobilistes utilisent le parking de l'hôpital à la place... « Normal, il est mieux situé et l'accès au centre-ville est plus rapide » affirme Marc Le Saux du collectif transports de l'agglomération mancelle (CTAM). « Les gens ont bien compris l'intérêt de déposer leur voiture pour prendre le tram, par contre ils utilisent des parkings sauvages,

analyse Jean-Claude Boulard. Pour celui de l'hôpital, nous serons obligés de mettre des barrières. » Dominique Niederkorn évoque également une piste de réflexion pour créer un autre parking-relais près de l'hôpital, en liaison direct avec la rocade. Quant au troisième (Espal), il est peu accessible et la zone est encore en chantier. D'un commun accord, ces parkings sont très mal signalés et leur existence très peu connue. Dominique Niederkorn souhaite améliorer la signalisation à partir de la rocade. « Par ailleurs, il existe un seul arrêt quai à quai, bus-tram et parfois il faut parcourir 600 à 800 m pour trouver un bus ; là encore aucune signalisation n'existe pour indiquer la correspondance » regrette Marc Le Saux. S. L.