

ACCESSIBILITÉ

**Un voyage en fauteuil
d'Angoulême à Paris p. 36**

ville & Transports MAGAZINE

URBANISME

**Au Mans, la réforme
par le tram p. 45**



LE VOYAGEUR ZAPPEUR



La hausse du prix de l'essence, la prise de conscience environnementale et la croissance de l'offre de transport public incitent les Français à l'opportunisme dans le choix de leurs solutions de déplacement. Vélo, bus, voiture, tram, train, avion, marche à pied : les barrières modales tombent.

p. 26 à 34

M 03119 - 434 - F: 5,00 €



Michel Bleitrach
rédacteur en chef de ce numéro
Ville & Transports invite le PDG de Keolis



Au Mans, la réforme par le tram

Comme partout, il y a eu quelques opposants. En l'occurrence, surtout des élus qui n'avaient pas encore compris l'intérêt de dynamiser les transports publics urbains ; ils sont aujourd'hui largement emportés par le souffle de la réforme. Comme partout, il y a eu des hésitations : tram ou pneu ? Ce tracé-là ou celui-ci ? La solution en Y, nord-sud, parce qu'elle relie des bassins d'activité et de logement bien identifiés, s'impose finalement assez naturellement.

Et comme partout, il y aura des frustrés du tram, qu'une restructuration du réseau de bus de rabattement devrait un peu consoler.

A deux semaines d'une inauguration, le week-end des 17 et 18 novembre, conçue surtout comme la fête des Manceaux et des Mancelles, avec des animations tout au long de la ligne et dans les différentes communes de l'agglomération, le tram fait déjà l'événement. Les rames Citadis d'Alstom, d'une couleur inédite et élégante, parcourent les



L'inauguration du tram aura lieu les 17 et 18 novembre.

rues redessinées pour l'occasion. L'opérateur Keolis peaufine les détails de l'exploitation. Fallait-il que Le Mans, désormais l'une des plus petites villes-trams avec Valenciennes et Orléans, se lance dans un tel investissement ? D'une certaine façon, c'est justement grâce à sa taille que Le Mans semble en passe de réussir son pari : redessiner la ville en profitant de l'aubaine du tram. Dessertes et dynamisation des pôles santé, assurances

Notre dossier spécial
pages 46 à 57

et sport, accessibilité des quartiers dits populaires, les équipes du maire Jean-Claude Boulard ont privilégié l'impact urbain au clientélisme qui a pu prévaloir un temps dans certaines agglomérations françaises. Le dossier qui suit essaie de relater dans les détails cette aventure urbaine. On en oublierait presque qu'à l'heure du Grenelle de l'Environnement, c'est aussi une vraie alternative à l'automobile qui est proposée aux citoyens du Mans.

Gilles DANSART

Le regard de Michel Bleitrach



Pascal ANTOINE

« L'arrivée du tramway au Mans est le signe que les agglomérations de 200 000 habitants sont désormais au cœur des problématiques tramway : à Angers, Brest, Tours, de nombreux projets sont actuellement en cours. Au Mans, il faut souligner la qualité de la coopération entre l'autorité organisatrice et l'opérateur. Fondée sur l'écoute, l'échange et le partage, elle a permis de réaliser dans les délais ce projet qui va changer le paysage de la ville. L'arrivée du tramway n'est pas seulement l'arrivée d'un nouveau mode mais la refonte de l'ensemble du réseau pour que le tramway profite à tous les habitants. Enfin, l'intermodalité se concrétise puisque la gare SNCF constitue le pôle d'échanges multimodal qui va favoriser les passages d'un mode de déplacements à l'autre : bus et train bien sûr, mais aussi taxi, piétons... Dans la philosophie Keolis, cette intégration du nouveau mode au réseau est indispensable pour lui donner toute son ampleur et en faire un succès auprès des voyageurs. »

Le tram rede

Comment embellir la ville ? La question était déjà à l'ordre du jour au Mans

En 1990, un premier système de transport « pur » avait été proposé par des ingénieurs. Mais les élus de la communauté urbaine du Mans l'avaient refusé, car il ne correspondait pas à leur projet de réaménagement de la ville. L'agglomération va donc mener un projet non pas de transport, mais d'aménagement. « On est reparti d'un projet d'aménagement dans lequel le transport était la colonne vertébrale de la reconfiguration de la ville, se rappelle Didier Bahin, directeur général de Le Mans métropole. Le but était de faire profiter tous les quartiers du Mans et de l'agglomération d'un

nouveau mode de transport. Le tramway est issu de ce travail de réflexion qu'on a eu sur l'aménagement l'ensemble de la ville. »

Le choix du tram sur rail

Dans ce but, deux études successives sont menées en 1994-95, puis en 1995-96. Le transport n'était qu'une des parties de ce plan d'aménagement global de la ville. « A ce moment, on mène en parallèle une réflexion sur le plan de circulation de tous les modes de transport, sur le partage de l'espace entre les piétons, les vélos, les voitures, etc. » Comment faire une

place aux modes de transport doux ? Une concertation est menée en 2000 pendant toute l'année : de nombreuses réunions se déroulent dans les quartiers du Mans et dans chacune des huit communes de l'agglomération. C'est à cette période que Le Mans se décide à se lancer dans l'aventure du tramway. Il devient un des enjeux de la campagne municipale de 2001. Jean-Claude Boulard, président de la communauté urbaine depuis 1983, se présente pour la première fois à la mairie du Mans. « Le débat au moment des élections de 2001 n'est pas de savoir si on fait un tramway ou pas,

> Le plan d'urbanisme en même temps

En même temps que les travaux du tram avancent, le plan local d'urbanisme (PLU, ex-POS) s'élabore. « Le PLU a été révisé en février 2007 et élaboré pendant les deux années précédentes, c'est-à-dire pendant qu'on travaille sur le projet tram, explique Didier Bahin. Cet outil va nous donner les grandes lignes de l'aménagement. » Le Mans est une ville verte vue du ciel, très dense avec un taux important de maisons individuelles. Le PLU va traiter 100 m par 100 m chaque périmètre en définissant des zones où l'urbanisation va se développer. « L'idée, c'était de faire pousser la ville en hauteur pour arrêter l'étalement urbain »,

précise Bruno Melocco, chargé de la mission tram. Les nouvelles constructions situées le long de la ligne doivent respecter un certain gabarit. « On met les immeubles au gabarit "normal" pour un transport comme le tram, ce n'est pas du rez-de-chaussée », explique Didier Bahin. Des immeubles jusqu'à cinq étages sont donc autorisés à certains endroits. « On a lancé des concours de promoteurs immobiliers pour faire des projets. Un indicateur favorable : depuis deux ans, on a des



Saint-Martin avant (ci-dessous) et après.



ARTEFACTO

promoteurs nationaux et au-delà qui s'intéressent au Mans. On a un projet à Saint-Martin-de-Pontlieue, deux à l'université, etc. Des logements et des

bureaux. » Ainsi, à Saint-Martin-de-Pontlieue, un immeuble doit sortir de terre courant 2009, en face de l'église. L'affaire a été conclue avec Promocil, qui rachète l'espace 250 euros le m². L'agglomération ne souhaite pas que ces terrains deviennent des réserves foncières. Le promoteur s'est donc engagé à déposer un permis de construire d'ici la fin de l'année. L'immeuble comptera 45 logements, du T2 au T5. Par ailleurs, 3 000 m² de bureaux sont prévus, ainsi que 2 000 m² de commerces en rez-de-chaussée. S. L.

essine Le Mans

is il y a plus de vingt ans. Cette réflexion a abouti à la mise en place du tramway.

ce choix a été validé par la population. Il est de savoir s'il sera sur pneu ou sur fer. A toutes les étapes de la réalisation du projet de tramway, on se pose la question de l'évolution de la ville. Or, un tramway sur fer transforme bien plus une ville qu'un tramway sur pneu. » Jean-Claude Boulard, partisan du mode fer, remporte l'élection municipale et le choix définitif du rail se fait donc en 2001.

Changement de siècle

L'idée directrice est de se servir du tram pour redessiner la ville et accompagner son évolution. La question ensuite est de savoir jusqu'où réaménager la ville. Au fil du temps, le projet urbain va se préciser. « Les limites de l'aménagement sont liées à des réalités que l'on perçoit au fur et à mesure qu'on avance. En 2003, les appels d'offres sont lancés, le projet se fige un peu, mais jusqu'à aujourd'hui on continue à le peaufiner. Nous considérons que jusqu'au dernier moment, si on arrive à faire mieux, il faut changer, en accord bien sûr avec la maîtrise d'œuvre. » Au fur et à mesure de l'élaboration, ce projet prend donc de la « qualité urbaine ». La ville est en train de changer de siècle. Elle passe même à certains endroits comme à la gare, « du XIX au XXI^e siècle sans être passée par le XX^e » se plaît à dire Didier Bahin. La ligne de tramway passe bien sûr par la gare, mais au cours du projet Le Mans Métropole va décider d'y installer également la gare routière, puis de construire un véritable pôle d'échange multimodal.

Dossier réalisé par
Sylvie LUNEAU

► Université, santé et sport : trois pôles renforcés



Les nouvelles cliniques du Mans ouvriront en janvier 2008 à proximité de la ligne de tram.

Au nord, au pôle universitaire, de nouveaux bâtiments poussent comme des champignons près du terminus de tram. Au sud de la ligne, près du circuit des 24 h du Mans, le pôle sportif se développe avec la création d'un nouveau stade pour 2009. Il comptera 25 000 places assises et représente un budget de 70 millions d'euros. Un peu plus au nord de la ligne, un pôle santé va se mettre en place. Les cliniques privées du Mans souhaitent se repositionner près d'une rocade ou d'un échangeur pour travailler sur un



Pour 2009 : un nouveau stade près du circuit des 24h du Mans.

territoire plus grand. La communauté d'agglomération leur a alors proposé de s'installer près du tram. « On a négocié avec eux pour réaliser un pôle santé Sud où toutes les cliniques du Mans seraient regroupées, explique Didier Bahin. Le Mans Métropole a accompagné le mouvement en achetant les terrains. » Ces cliniques s'ouvriront en janvier 2008.

En ce qui concerne le centre-ville, selon Le Mans métropole, les fonds de commerce se vendent aujourd'hui à des prix sensiblement supérieurs à ce qu'ils étaient avant. « De nouveaux commerces s'ouvrent au centre-ville, certains commerçants font le pari du tram avec nous. Notre objectif, c'est que ces commerces grandissent, notamment sur la place de la République. Nous avons aussi accroché des entreprises avec deux arguments : la proximité de Paris-Roissy et le pôle d'échange de la gare. ça fait partie des enjeux. »

Enfin, si les prix de l'immobilier ont fortement augmenté au Mans comme ailleurs, la proximité du tram commence à marquer les esprits. C'est devenu un argument de vente qui figure dans les petites annonces de vente de biens immobiliers.

S. L.

Jean-Claude Boulard, maire du Mans et président du Mans Métropole « Que les gens puissent vivre avec une bagnole en moins »

Ville&Transports-MAGAZINE. Le Mans fait partie des plus petites villes françaises à se doter d'un tramway. Pourquoi avoir fait ce choix ?

Jean-Claude Boulard. Le Mans compte près de 150 000 habitants et l'agglomération 200 000. La population est donc plus importante qu'à Valenciennes par exemple, qui vient d'inaugurer sa seconde ligne de tram. Elle est de la même taille qu'Orléans, qui a un tram depuis 2000, ou que Brest, Tours et Angers, qui en ont chacune un en projet. Un tram, ça transforme la ville. Les gens que je rencontre aujourd'hui me disent : « on doit bien reconnaître que ça embellit la ville ». Le tram s'est imposé dès le début comme le meilleur moyen de transport collectif. Le débat a porté sur le choix entre le tram sur rail ou sur pneu.

V&T-M. Le projet s'est-il imposé facilement ?

J.-C. B. Nous n'avons pas eu de gros problèmes. Au début, l'opposition était contre, puis ils se sont ralliés quand on a lancé le projet, y compris la Chambre de commerce. On a eu la déclaration d'utilité publique, il n'y a eu aucun recours juridique. Pas de gros problèmes non plus sur le chantier. Le seul pépin véritable a été le désengagement financier de l'Etat. En 2002, les aides de l'Etat ont été supprimées, alors qu'on avait signé un accord. L'Etat s'était engagé sur 43 millions d'euros, on en a eu seulement 12,5. Le Mans n'est pas seule dans ce cas, plusieurs villes ont été touchées. Certaines par contre, comme Valenciennes ou Lyon, ont été épargnées. C'est ce qu'on appelle l'Etat impartial !

V&T-M. Le budget atteint



Jean-Claude Boulard.

300 000 euros. Comment l'avez-vous financé, et comblé le désengagement de l'Etat ?

J.-C. B. Nous avons financé le projet par le versement transport (VT) et les emprunts. Par ailleurs, nous avons des annuités importantes qui arrivaient à échéance. Pour la bagnole, j'ai mis des milliards pour les rocade, il n'y a jamais eu de débat. Par contre, pour le tram... Paradoxalement, pour les rocade, les chambres de commerce ne disent rien, alors qu'elles desservent surtout les commerces de la périphérie. A l'inverse, le tram est payé par la périphérie et amène les gens vers le cœur de ville. Je rappelle que le VT est financé par les entreprises de plus de neuf salariés, à hauteur de 1,8 % de la masse salariale, et que donc les petits commerçants ne paient pas.

V&T-M. Comment avez-vous associé les commerçants ?

J.-C. B. Nous avons mis en place une commission pour compenser les pertes pendant les travaux. L'indemnisation a été de 500 000 euros. Il n'y a eu aucun contentieux. J'ai essayé d'expliquer qu'il fallait éviter d'accroître le syndrome des travaux pour ne pas décourager les gens extérieurs de venir dans le centre.

V&T-M. Entreprendre un tel

projet présente un risque politique.

J.-C. B. Le plus grand risque, c'est de ne rien faire. On ne pense pas toujours aux élections. Quand on est maire d'une ville, on souhaite la faire rayonner, la développer pour qu'elle soit fière d'elle-même. C'est le tram des Manceaux, pas le mien.

V&T-M. Le tram a touché les principaux sites de la ville, la gare, l'hôpital, le centre ville, l'espace sportif. Comment est-on passé d'une logique de transport public à une logique d'aménagement urbain ?

J.-C. B. Le but, c'est l'embellissement de la ville. Le tram a dégagé une ligne, en pavé ou en gazon, qui donne une perspective. La deuxième logique, c'est de mettre les immeubles au gabarit, qu'ils poussent autour de cette colonne vertébrale pour que les gens puissent vivre avec une bagnole en moins.

V&T-M. Quel est pour vous le véritable enjeu de l'arrivée du tram au Mans ?

J.-C. B. D'abord, avoir une ville facile à vivre. C'est un enjeu fort. Ça veut dire que tout est à portée de tram, toutes les activités. Comme disait Alphonse Allais, « on devrait construire les villes à

la campagne, car l'air y est plus pur, et les campagnes à la ville pour qu'elles se cultivent ». Il avait une intuition géniale de ce dont les urbains ont besoin : la nature. A moins d'un kilomètre du tram, il y a des sangliers et des chevreuils.

V&T-M. Pensez-vous que le pari est gagné ?

J.-C. B. On n'a pas seulement fait le tram pendant ce mandat. On a fait également beaucoup d'autres choses, et notamment des équipements de proximité. Je n'attends pas non plus de récompenses, comme à l'école primaire. Et puis ça marche ailleurs, je ne vois pas pourquoi ça ne marcherait pas ici.

V&T-M. Après cette ligne, est-il prévu d'en construire une seconde ? Avez-vous d'autres projets en matière de transport urbain ?

J.-C. B. Non, il faut faire les comptes. On va s'accorder une pause. Je ne pense pas non plus qu'une seconde ligne soit nécessaire. Dans l'avenir, on va plutôt s'orienter vers des sites propres pour les bus pour compléter l'offre tram. On pense au BusWay. Sauf si l'Etat débloque un financement pour le tram. Pour les aménagements, nous avons le

> Elu local et écrivain

Originaire de Saint-Marceau, petit village près du Mans, Jean-Claude Boulard, 64 ans, est maire du Mans depuis 2001. Membre du parti socialiste depuis 1971, il est par ailleurs président de la communauté urbaine du Mans depuis 1983. Il a également été conseiller général de 1976 à 2001 et député de la cinquième circonscription de la Sarthe (nord-est du département) pendant dix ans. Conseiller d'Etat, il devient directeur de cabinet de Louis Le Pen, secrétaire d'Etat à la Mer, de 1981 à 1983, puis de nouveau de 1988 à 1991. Il est également l'auteur de plusieurs romans dont « L'épopée de la sardine ».

projet très original du boulevard nature. C'est une piste de 72 km qui va entourer les communes de l'agglomération. Cette voie verte sera réservée aux modes de circulation écologiques, sans moteur. Par ailleurs, nous avons un projet de système de locations de vélos. Nous ferons une proposition à la fin de l'année avec six ou sept lieux de location. Nous sommes une ville qui compte 51 % de maisons individuelles, donc beaucoup de familles disposent de leurs propres vélos.

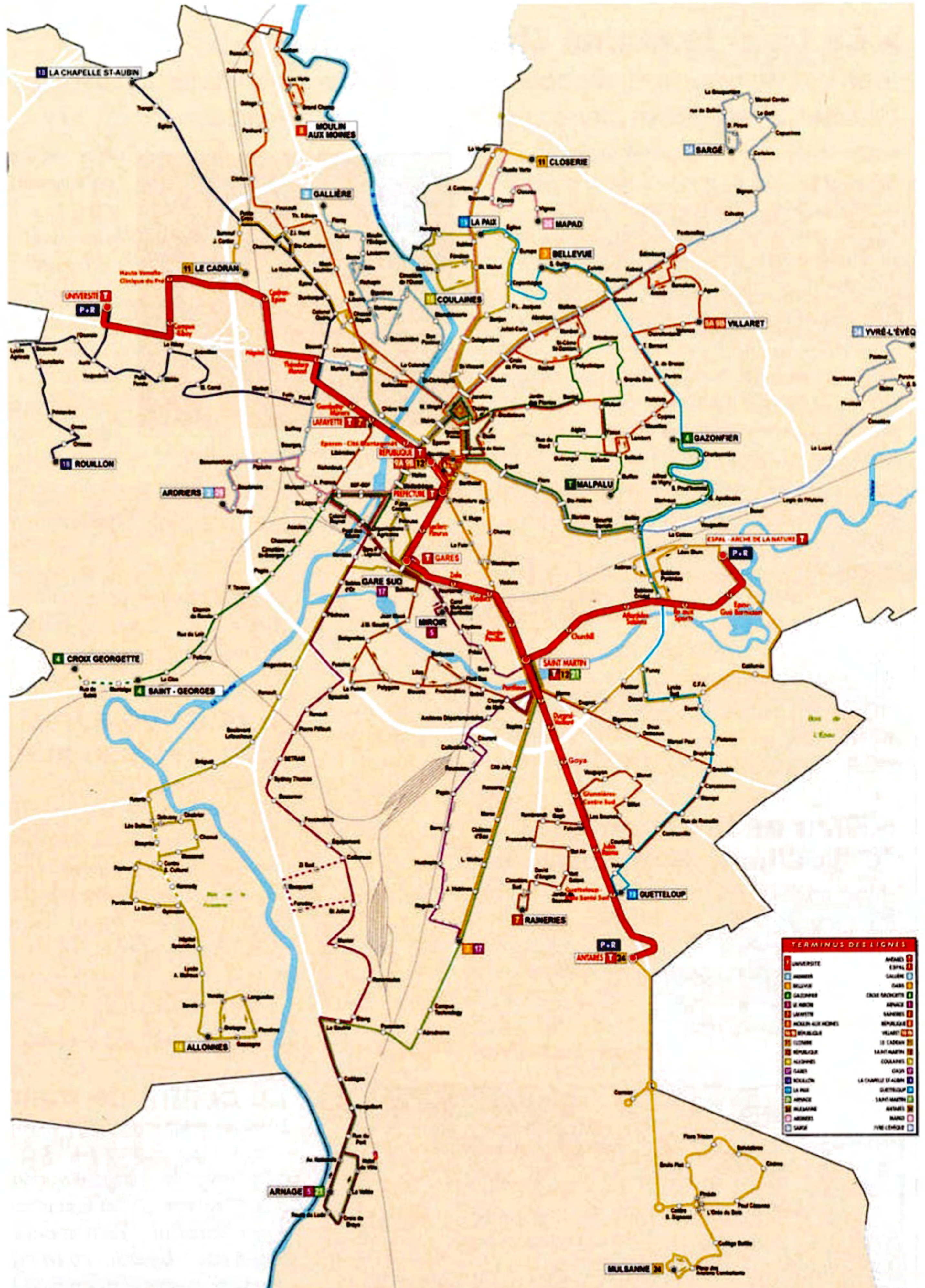
V&T-M. Quels sont les futurs chantiers d'aménagement pour Le Mans ?

J.-C. B. J'ai deux dossiers importants. Le nouveau stade de foot d'une part, et d'autre part un espace culturel pour la reconquête du centre-ville, avec un cinéma et un théâtre.

V&T-M. Comment vont se dérouler les festivités pour l'inauguration ? Quels sont les invités ?

J.-C. B. L'invitée, c'est la population. C'est la principale personnalité. J'ai bien sûr envoyé des invitations républicaines à l'ensemble des autorités. On va diriger la fête vers la population. On a réduit beaucoup la partie officielle, les discours. On essaie de faire une fête centrée sur les stations pour montrer la richesse de ce que le tram a apporté. Le final va enchaîner sur les fêtes de Noël pour faire les choses dans la durée. Donc pendant tout le mois de décembre, des spectacles seront proposés tous les soirs, avec une projection sur les façades de la place de la République.

*Propos recueillis par
Sylvie LUNEAU*



> Les grandes lignes du tracé

La ligne de tram s'étend au total sur 15,4 km. Le premier tracé débute au nord-ouest par le quartier de l'Université, il traverse la Sarthe et dessert l'hôpital, le centre-ville, la préfecture et la gare, puis se termine au sud-est, au pôle sportif d'Antarès, à proximité du circuit automobile des 24 h du Mans. Cette ligne principale de 12 km compte 24 stations et s'effectue en 38 minutes. Parallèlement à l'Huisne, un embranchement part du quartier Saint-Martin en direction de l'est et compte cinq stations. Cette seconde ligne mesure 3,4 km. L'inauguration de la ligne principale est programmée pour le samedi 17 novembre. La seconde branche devait être mise en service six mois plus tard. Elle sera en fait opérationnelle avant Noël.

> Le tram le moins cher de France

Avec le désengagement financier de l'Etat, Le Mans a dû serrer son budget tramway.

Du coup, c'est l'un des moins chers de France au kilomètre.

Le tramway représente un investissement de 302 millions d'euros HT avec les avenants passés et estimés d'ici la fin du chantier. Il est financé pour l'essentiel par des emprunts pour 259,2 millions d'euros. La région Pays de la Loire subventionne le projet à hauteur de 15,4 millions d'euros, dans le cadre du contrat régional d'agglomération. Le versement transport (VT) intervient pour une somme équivalente (15 million). Ce VT est financé par les entreprises de plus de neuf salariés. Il a été fixé à 1,8 % de la masse salariale. « Le seul souci du projet a été le financement, reconnaît Jean-François Soulard, président de la Setram (groupe Keolis). *Tout a bien marché sinon : pas de problèmes juridiques, pas de retard de chantier, une météo clémente, sans inondation. Pour faire face au désengagement de l'Etat, nous avons dû réduire la voilure. Nous avons par exemple revu la taille du centre de maintenance, des équipements urbains, etc.* »

Pris sous le gouvernement Jospin, l'Etat n'a pas en effet tenu son engagement de financement de près de 43 millions d'euros. Le Mans métropole poursuit d'ailleurs ses démarches pour récupérer cette subvention promise en 2002. « *Nous avons la chance d'avoir une situation financière saine au départ, ce qui a bien aidé,* déclare Dominique Niederkorn, élue



Dominique Niederkorn, élue Verte, vice-présidente du Mans métropole, en charge des transports : « *Nous avons la chance d'avoir une situation financière saine au départ* ».

Verte, vice-présidente du Mans métropole en charge des transports. *Par ailleurs, nous avons dû supprimer 400 m de la ligne 2.* » Du coup, le tram du Mans présente un des meilleurs rapport qualité-prix. Selon Thomas Richez, un des architectes du projet, « *habituellement, le prix du kilomètre se situe entre 20 et 30 millions d'euros. Au Mans, il est à moins de 20 millions d'euros.* » Une logique économique a été mise en place dès le départ. « *Nous avons serré les boulons, se rappelle Dominique Niederkorn. De plus, nous sommes tombés dans une période propice. Beaucoup de trams étaient sortis en 2006, pour les élections. Or, nous avons passé nos appels d'offres entre 2003 et 2005. Les entreprises avaient besoin de faire "la soudure" et se sont livrées à une très forte concurrence.* » D'autre part, Le Mans compte

beaucoup de voies étroites, donc moins d'aménagements. Enfin, le choix de matériaux plus économiques a été privilégié. Ainsi, en dehors du centre ville, le gazon a remplacé les pavés.

S. L.

> Plan de financement : 302 millions hors taxes

- **Emprunt** : 259,2 millions.
- **Région Pays de la Loire** : 15,4 millions.
- **Autofinancement** (dont épargne sur VT - taux fixé à 1,7 % en octobre 2002 et à 1,8 % en septembre 2007) : 15 millions.
- **Etat** : 12,4 millions de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

> 530 000 euros pour les commerçants

Une commission d'indemnisation amiable a été mise en place en décembre 2004. Présidée par M. Boulay, président honoraire du tribunal de commerce, elle s'est réunie tous les mois pendant la durée des travaux. Pour être indemnisée, l'activité commerciale devait être située dans l'emprise du chantier et les travaux devaient avoir entraîné une gêne d'accessibilité anormale. Sur environ 1 100 commerces présents sur le tracé du tram, 351 demandes ont été déposées par 192 entreprises : 237 ont été jugées recevables, soit deux sur trois. Le montant d'indemnisation a été calculé sur la perte de marge brute. La commission a proposé des indemnités pour un montant total de 532 267 euros.

Le centre de maintenance

Livré au printemps 2007, le centre de maintenance du tramway est implanté au Sud de la ligne. Il comprend deux bâtiments, dont un atelier dédié aux vérifications techniques des 23 rames. D'une superficie de 55 000 m², il dispose de six voies de dépôt. « Le nombre de fosses de réparation a été réduit pour répondre au problème de financement », déclare Jacques Jusforgues, président de la SEM.

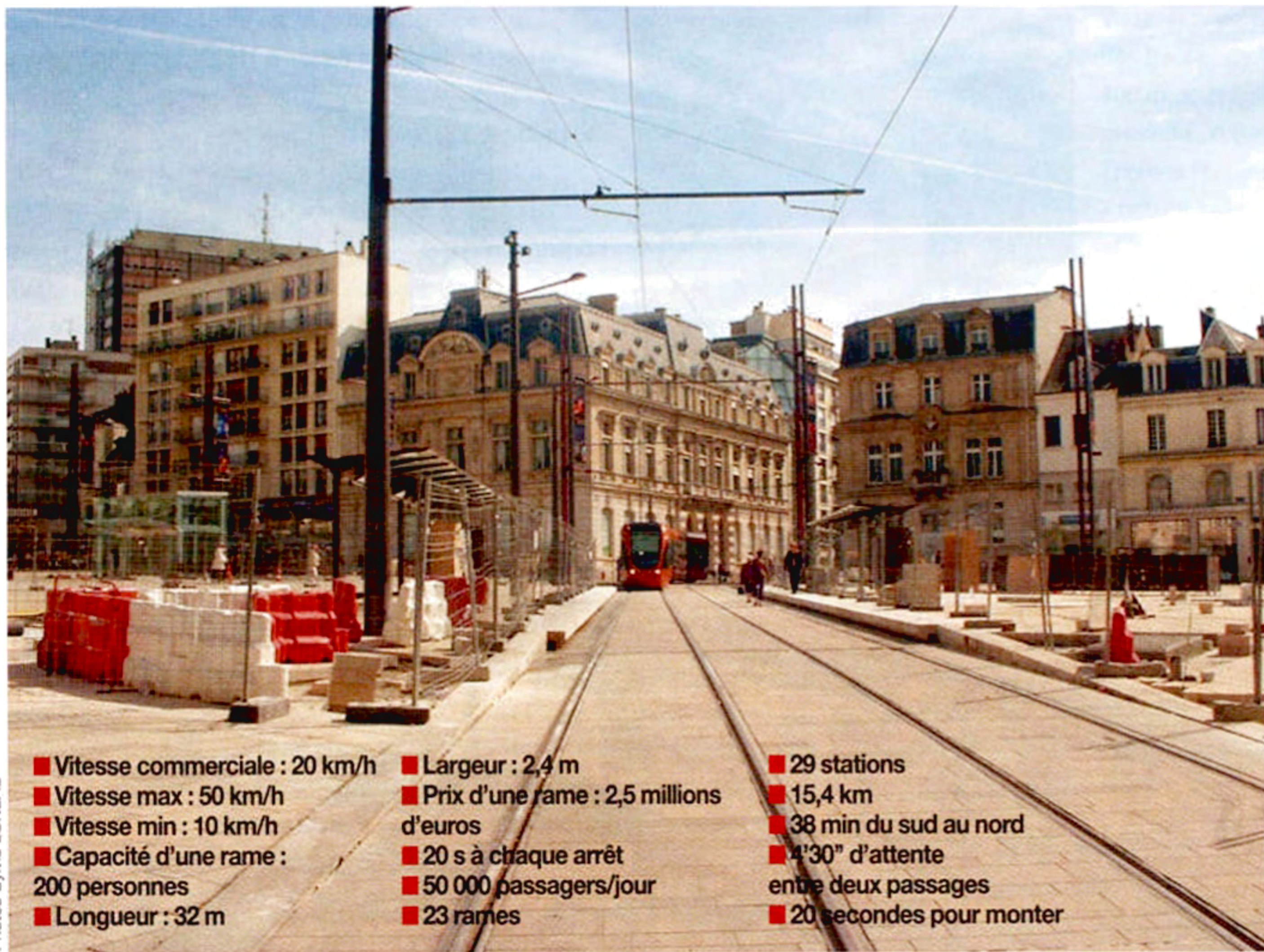
L'ensemble du service quotidien du tramway, mais aussi celui des bus de la Setram, est régulé à partir du poste central de commande (PCC), installé au cœur du site. Le PCC est une sorte de tour de contrôle. Rien ne lui échappe. Tous les véhicules sont suivis à tout instant par GPS. Une douzaine de grands écrans vidéo retransmettent les images des cent six caméras situées sur l'ensemble de la ligne de tram. Les opérateurs disposent également d'un système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs (SAEIV).



La fosse du centre de maintenance.

Place au renouveau urbain

Avec le tram, l'objectif n'était pas tant de réorganiser les transports en commun, que de réaménager la ville.



Photos Sylvie LUNEAU

- Vitesse commerciale : 20 km/h
- Vitesse max : 50 km/h
- Vitesse min : 10 km/h
- Capacité d'une rame : 200 personnes
- Longueur : 32 m
- Largeur : 2,4 m
- Prix d'une rame : 2,5 millions d'euros
- 20 s à chaque arrêt
- 50 000 passagers/jour
- 23 rames
- 29 stations
- 15,4 km
- 38 min du sud au nord
- 4'30" d'attente entre deux passages
- 20 secondes pour monter

Le plan de déplacement urbain (PDU), approuvé en mars 2001, doit procéder à la réorganisation de l'ensemble des déplacements sur l'agglomération. Il ne s'agit pas seulement de réaménager le réseau de transport en commun, mais également de réaliser des pistes cyclables, de réviser le plan de circulation général autour

du centre ville et d'améliorer les échanges entre les différents modes de transport. Le tram va donc progressivement redessiner la ville. Le réaménagement va s'effectuer de façade à façade en harmonisant le mobilier urbain. La partie architecturale va représenter 20 % du budget tram. Ces aménagements vont être traités par un

groupement d'architectes et notamment le cabinet Dubus-Richez. « Nous avons proposé une palette de matériaux dans les tons ocre de la ville et de la muraille, explique Thomas Richez, architecte. Pour les trottoirs et la plate-forme, nous avons retenu un béton lavé de couleur ocre. Pour délimiter l'espace du tram, du granit de Chine sur les

15 km. Nous avons proposé le marron pour les abris des stations ainsi que pour le mobilier urbain avec des touches de rouge, couleur du Mans. Par exemple pour les lampadaires, les mâts sont marrons et les lanternes rouges. »

Du gazon sur 10 km

Le plus visible de ce renouveau est la longue ligne de gazon qui traverse la ville. Un cordon vert de gazon (ray grass) se déroule sur 10 km, cela représente environ 7 ha. « Les gens étaient peinés par l'arrachage des arbres, se souvient Dominique Niederkorn, vice-présidente au transport. Le gazon a permis de remettre du vert et de transfigurer la physionomie de la ville. L'aménagement du tram a été également l'occasion de planter environ 1 300 arbres d'essences multiples. »

Selon Jacques Jusforgues, directeur de la Société d'équipement du Mans (SEM), « ce choix a été fait par la maîtrise d'œuvre pour plusieurs raisons : la principale est peut-être le confort sonore. L'herbe amortit le bruit, absorbe les sons, contrairement à un support comme le pavé qui le réfléchit davantage. » Le gazon est arrosé par un système intégré qui comprend de pe-

> Le Citadis

Après le trolley abandonné en 1947, voici le Citadis. Le tramway du Mans est un Citadis conçu par Alstom dans son usine d'Aytré, près de La Rochelle. Il circule déjà dans quinze villes en France et vingt-quatre dans le monde. L'idée est de personnaliser l'extérieur en partant d'une structure existante. Selon Olivier Jacques, responsable du projet « Alstom a intégré une démarche d'éco-conception pour réduire l'impact de ses produits de la fabrication au recyclage. » Il est facilement accessible pour les personnes à mobilité réduite. Il n'y a pas de marche entre le quai et l'accès au tram.



Photos Sylvie LUNEAU



Le Citadis choisi par Le Mans circule dans 15 villes françaises.

LE MANS METROPOLE

► Et le développement durable ?

Le développement durable a-t-il été au centre de ce projet ? Le granit employé, par exemple, vient de Chine. Ne pouvait-on pas utiliser un matériau local ? N'aurait-il pas fallu penser à installer des récupérateurs d'eau de pluie pour arroser le gazon ? « On n'a pas du tout pensé au développement durable comme on le ferait aujourd'hui,



Photos Sylvie LUNEAU

déclare Thomas Richez, architecte. Je travaille actuellement sur le futur tram de Brest et j'explique qu'il faut absolument mettre le développement durable au cœur du projet. Sinon, c'est comme construire une maison de l'environnement sans prendre en compte dans la

construction les normes de haute qualité environnementale (HQE). » « Le recyclage des matériaux a été pris en compte dans le projet, se défend Dominique Niederkorn. De plus, le centre de maintenance dispose d'un bassin de rétention. L'eau utilisée pour le lavage des rames est recyclée à 70 % et il n'y a aucun rejet dans le milieu naturel. Par ailleurs, j'avais demandé à ce que les stations soient autonomes en énergie, avec des panneaux solaires photovoltaïques, mais vu les réductions budgétaires de l'Etat, ça n'a pas été possible. »

tits jets d'eau disposés tout le long de la ligne : 5 400 têtes d'arrosage gérées par un automate. « Dans la moitié des cas, il s'agit d'eau provenant de forage et non d'eau potable », précise Jacques Jusforgues. L'entretien du gazon est confié à la Setram : tonte, surveillance phytosanitaire, maintenance du système d'arrosage automatique. « Sur une année complète, nous avons estimé la consommation d'eau à 60 000 m³ », déclare Jean-Jacques Léon, directeur de la Setram. « Nous arrosons en fonction des besoins, et surtout la nuit », justifie Dominique Niederkorn. Mais l'épaisseur de terre sous le gazon n'est que de 15 cm. « Sans eau pendant deux jours, il meurt », précise Thomas Richez, architecte.

Emblèmes du renouveau : la place de la République et Saint-Martin

Au projet initial, Le Mans va ajouter la transformation de la place de la République – les Manceaux disent place de la Rép'. A l'époque, c'est un grand rond-point. « Au départ, on avait seulement prévu une station de tram sur cette place, puis la réflexion menée en parallèle sur le plan de circulation a fait qu'à un moment, on a dé-

cidé de construire une vraie place piétonne au centre-ville, explique Didier Bahin. Ceci nous a obligé à racheter le parking privé souterrain et à le refaire. » Aujourd'hui, la place la République est l'emblème de cette transformation et illustre le renouveau lié à l'implantation du tramway. Fini le temps du giratoire, l'accès à la place est interdit aux voitures. L'entrée est fermée par des potelets et strictement réglementée. Seuls les riverains, les véhicules de secours et de livraison sont admis. Le parking souterrain, par contre, peut accueillir 900 voitures sur quatre étages. « Cette place a vocation à devenir un lieu d'animation, une scène pour tous les événements sportifs ou culturels, explique Thomas Richez, architecte. C'est pourquoi le sol devait être praticable partout par les piétons. Nous avons donc peu

d'herbe et les arbres sont dans des caisses mobiles. Mais nous en avons aussi planté en terre. »

Autre exemple : Saint-Martin-de-Pontlieue, anciennement échangeur routier, avec un pont et des bretelles. A l'époque, c'était la mode des « pénétrantes ». Aujourd'hui, ce n'est plus un langage très urbain. « On a tout enlevé, on a mis tout à plat pour mettre les quartiers au même niveau. On a fait un carrefour pour mettre en valeur les éléments de ces quartiers : une église, une école. » Aujourd'hui, la station Saint-Martin est un point d'échange entre les deux branches du tramway et le bus. À cet endroit, le tramway va unifier deux quartiers de la ville séparés auparavant par un rond-point. La station est constituée de deux quais de 40 mètres de long chacun, en vis-à-vis. S. L.

► Le rôle de la Société d'équipement du Mans

Le Mans métropole a assuré la maîtrise d'ouvrage du projet tram, en donnant mandat de réalisation dans le cadre d'une assistance à maître d'ouvrage (AMO) à la Société d'équipement du Mans (SEM), société d'économie mixte. La SEM a mis en place une équipe d'ingénierie spécifique de quinze personnes sur ce projet. « Nous sommes intervenus depuis les études jusqu'aux travaux, explique Jacques Jusforgues, président de la SEM. Le plus difficile a été la connaissance des sous-sols pour dévier les réseaux (eau, assainissement, gaz, électricité), surtout sur les réseaux anciens. »

Historique du projet

- **1990.** Premières réflexions sur un transport en commun.
- **1994-96.** Deux études sur un plan d'aménagement urbain.
- **2000.** Concertation dans les quartiers et présentation du projet tramway.
- **Novembre 2001.** Choix du tramway sur fer (et non sur pneu).
- **4 mars 2002.** Arrêté ministériel de prise en considération par l'État.
- **2003.** Lancement des appels d'offres.
- **Printemps 2004.** Enquête publique.
- **Juin 2004.** Début des travaux de déplacement des réseaux enterrés.
- **Été 2004.** Choix du design du tramway.
- **Fin 2004.** Attribution des premiers marchés.
- **Janvier 2005.** Mise au point du design (nez retravaillé, affinage des couleurs, de la livrée...).
- **Septembre 2005.** Présentation de la maquette du tramway à la foire du Mans.
- **Octobre 2005.** Démarrage des travaux de la ligne.
- **Février 2006.** Pose du premier rail.
- **Janvier 2007.** Livraison de la première rame, nommée Désir.
- **Février 2007.** Début de la formation des 150 conducteurs.
- **Juillet 2007.** Dernière soudure de rail et premier essai sur toute la ligne principale.
- **15 octobre 2007.** Début de la marche à blanc (simulation du service commercial, sans voyageurs).
- **17 novembre 2007.** Inauguration de la ligne principale et mise en service du parking-relais Sud (Antarés).
- **Noël 2007.** Mise en service de la branche Est (Espal).
- **2009.** Pôle d'échange multimodal (PEM) à la gare. S. L.

Bus : 367 000 km de lignes en plus

Le 19 novembre 2007 ne marque pas seulement le lancement du tramway. Cette mise en service s'accompagne d'une nouvelle organisation de l'ensemble du réseau de transport en commun.

La Setram (Société anonyme d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération mancelle) a été associée pendant trois ans au comité de pilotage du tram. A compter de fin 2007, l'entreprise exploitera l'ensemble du réseau interconnecté bus et tramway pour Le Mans Métropole. Son budget global est de 37 millions d'euros. Le taux de couverture par les usagers est de 23,5 %.

« Pendant dix-huit mois, nous avons véritablement écouté les revendications des habitants », déclare Jean-François Soulard, ancien cheminot, conducteur de train et président de la Setram. Elu communiste, il est également conseiller municipal et conseiller de la communauté urbaine. En 2006, la Setram est donc allée à la rencontre des habitants dans les six conseils de quartiers et les neuf communes du



Plusieurs nouvelles lignes de bus vont être mises à l'essai pendant six mois.

Mans métropole pour expliquer les nouvelles dessertes en bus et en tram. Ces contacts ont permis de valider ou de corriger les différentes options de tracé, afin de faire

correspondre la nouvelle offre aux besoins de la population. Ces réunions ne sont pas restées lettre morte. La Setram va ajouter 367 000 km de bus par an pour 2008,

soit 5 % de plus par rapport à la délégation de service public signée en 2004. Cela représente l'embauche de dix huit agents et un coût de 1,3 million d'euros. Avec la mise en service du tram et du nouveau réseau de bus, l'effectif va augmenter de 25 % pour passer à 550 en 2008. « Nous allons doubler le nombre de contrôleurs. » Pourtant, le taux de fraude au Mans est le plus bas de France, car depuis dix ans, les voyageurs montent par la porte avant. Des lignes nouvelles vont être à l'essai pendant six mois. Elles concernent surtout les liaisons périphériques, interquartiers. « Le nouveau réseau a été construit pour proposer une offre complémentaire, bus + tramway, sans jamais mettre en opposition ces deux modes de transport, explique Christophe Couture, responsable marketing de la Setram. Ainsi, toutes les lignes sont connectées au tramway, en un ou plusieurs points, afin de faciliter les échanges et permettre des liaisons rapides. »

Le second principe retenu pour élaborer cette offre est la volonté de minimiser le nombre de correspondances pour tous les déplacements sur Le Mans. Pour ce faire, de nouvelles liaisons interquartiers sont créées, afin de se déplacer en direct d'un secteur à un autre, sans passer nécessairement par le centre-ville. Le tram roule déjà au Mans depuis plusieurs semaines et la marche à blanc, c'est-à-dire le service complet mais sans voyageurs, a commencé le 15 octobre. Selon Jean-François Soulard, « on note un réel engouement, les gens demandent à monter dedans. Nous avons 22,5 millions de passagers en 2006, nous pensons atteindre rapidement les 24 millions ».

> 130 conducteurs de bus formés au tram

Les conducteurs de tram travailleront à la fois sur le tram et sur les bus à raison de deux semaines sur chaque mode de transport. La Setram a fait appel à des candidatures internes auprès des conducteurs de bus.

« Les représentants du personnel étaient réticents au départ par rapport à la charge de travail, aux horaires et à la difficulté de la formation, mais finalement, ça s'est bien passé, explique Jean-François Soulard, président de la Setram. J'ai demandé moi-même à suivre la formation pour avoir une connaissance plus fine du travail. »

La présélection des candidats a été faite par des consultants de la SNCF : tests

d'aptitudes psychomotrices, attention soutenue, concentration, respect des consignes. Au final, sur un effectif total de 400 conducteurs de bus, 130 conduiront également le tram. Douze groupes de neuf à dix conducteurs auront été formés entre le 4 juin et le 23 novembre.

« La formation des conducteurs a été assurée par huit formateurs internes, explique Christine Lévy, directrice des ressources humaines à la Setram. Il s'agit d'agents de maîtrise de la Setram ayant été formés d'une part à la conduite des trams (pendant quatre semaines sur le réseau de Lyon) et, d'autre part, à l'animation de formation et à l'ingénierie pédagogique. » La formation des conducteurs a duré quatre semaines sur différents modules : la voie et l'énergie, mais surtout la signalisation, les consignes d'exploitation et la conduite.



Les nouveaux conducteurs de la promotion de septembre.

► **Moovea : la nouvelle carte à puce**



Un nouveau système de billettique a été mis en place le 3 septembre dernier. Il se compose d'une part de tickets magnétiques jetables, d'autre part d'une carte à puce rechargeable, baptisée Moovea, destinée aux abonnés. Fin septembre, 32 000 cartes avaient déjà été établies et circulaient sur le réseau.

La grande nouveauté liée à l'arrivée du tramway sera la mise en service de distributeurs automatiques de titres (DAT) sur les stations : ils délivreront les tickets magnétiques (pas de vente à bord des tramways) et permettront également le rechargement des cartes Moovea. Le prix du billet de tramway sera 1,25 euro à l'unité valable une heure, comme celui du bus. Le tram circulera entre 5h et 1h30.

Pour répondre à cette demande, la Setram mettra en service dix-neuf rames de tramway. Aux heures de pointe de 6h30 à 8h30 et de 16h30 à 18h30, le délai d'attente entre deux rames sera au maximum de 4 minutes 30. « Dès 2008, nous tablons sur une progression de la fréquentation de 14 % par rapport à 2007 », déclare Jean-Jacques Léon, directeur de la Setram. « L'objectif est de plus 23 % pour 2009 par rapport à l'année de référence 2007, avec 48 000 voyages par jour sur le tram. »

La gare : un pôle de 20 000 m² pour 2009

D'ici 2009, la gare va se transformer en pôle d'échange multimodal (PEM) pour accueillir 11 000 voyageurs par jour : on trouvera sur place trains, tramway, autocars, bus, taxis, vélos et loueurs de voitures.

Avec une emprise globale de 20 000 m², la zone d'accueil multimodale permettra d'accéder directement aux quais par ascenseurs ou rampe d'accès. « Les personnes à mobilité réduite (PMR) font partie intégrante du projet, précise Jean-Pierre Hurault, responsable du PEM du Mans. Pour l'instant, la gare ne compte aucun ascenseur, cinq sont prévus dans le futur PEM. » RFF est maître d'ouvrage pour la réalisation de ces ascenseurs d'accès aux quais voyageurs. Le réseau des bus va être réorganisé et un nouvel arrêt va être construit au droit du parvis.

Dans le même temps, la chaussée du boulevard de la gare va être refaite et une zone de circulation limitée à 30 km/h sera mise en place sur les 200 mètres de la longueur du parvis Nord. Celui-ci prendra la forme d'une large esplanade piétonne de 3 500 m², entièrement libérée de toute circulation motorisée. Pendant les essais, les travaux se poursuivent sur les stations et dans le parking souterrain (105 places). Au total, le projet prévoit plus de 1 000 places de stationnement pour les voitures.



Le pôle d'échanges multimodal représente un budget de 55 millions d'euros financé à moitié par Le Mans métropole.

► Un accès pour tous

Selon Jean-Jacques Léon, directeur de la Setram, « l'accessibilité au tramway a fait l'objet de soins particuliers, jusque dans les moindres détails ». Pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ou pour les poussettes, l'accès se fera de plain-pied, les hauteurs de quai sont les mêmes que celle du plancher des rames. Tous les quais sont munis de rampes d'accès et de bandes reconnaissables au toucher (pododactiles). Pour les malvoyants, un dispositif d'annonces sonores, sur le quai et à l'intérieur des rames, permet de se diriger sans l'aide d'une tierce personne. Par ailleurs, à chaque station, le nom est inscrit en braille. Les distributeurs automatiques de tickets sont également équipés d'un système permettant de se connecter à une source d'informations sonores. En ce qui concerne le bus, à la fin 2007, sur un parc de 163 véhicules (standards + articulés), 93 seront équipés de rampes escamotables pour les PMR. D'autre part, 150 arrêts ont été à ce jour réaménagés en quais rehaussés.

Pour les vélos, deux parkings couverts sont prévus au nord pour en accueillir soixante-douze. « Notre objectif est d'atteindre les cent places, en comptant le parking souterrain surveillé. » Quarante places sont existantes au sud. A partir de la fin de l'année, les travaux des zones « dépose minute » (21 places) et « dépose taxis » (20 places) commenceront, ainsi que la construction de la halte routière (2 250 m², douze quais). « Celle-ci se situe actuellement à 600 m de la gare et sera

donc rapprochée de la galerie des transports. » Ces travaux doivent s'achever en juin 2009. Auparavant, il faut transférer le bâtiment de gestion des installations de télécommunications de la SNCF. Ce transfert est un des points les plus délicats et nécessite dix-neuf mois. Le Mans Métropole a la maîtrise d'ouvrage pour l'ensemble de ces équipements à usage public (parvis, parkings, dépose minute, halte routière). De son côté, la SNCF est maître d'œuvre pour les travaux d'extension et de réaménagement du bâtiment des voyageurs et pour la construction de la galerie des transports. Les premiers travaux ont commencé en février dernier et devraient s'achever en avril 2008. Quant à la galerie des transports (250 m de long sur 6 m de large), elle est entrée dans la première phase de construction en mai. Enfin, en complément de l'offre tertiaire déjà existante au sud de la gare, le site accueillera quatre nouveaux bâtiments de bureaux : 12 000 m² de part et d'autre de la ligne de tramway. S. L.

Le vélo à la reconquête de la ville

Le tram permet de mieux partager la rue entre les différents modes de transport. Il impulse une dynamique pour que le vélo retrouve sa place en ville.

« **C**e n'est pas tant le nombre de kilomètres de pistes cyclables qui posait problème, mais la continuité de ces voies, se rappelle Dominique Niederkorn, vice-présidente du Mans métropole déléguée en charge des transports et élue Verte. Sur les 15 km de tram, nous avons donc souhaité établir un tracé en continu pour le vélo. »

Partout où c'est possible, c'est-à-dire sur toute la ligne hormis le centre-ville, il y a donc des bandes cyclables. « Sur les 3 km du centre-ville, l'impossibilité physique nous a obligés à mettre en place un site partagé, c'est-à-dire que le tram, le vélo et la voiture sont sur la même plateforme », poursuit Bruno Mélocco, chargé de mission tram. Il est admis qu'à partir du moment où on est en zone 30 ou piétonne, il n'y a plus d'aménagements spéci-



Avec l'arrivée du tram, ce sont 153 km de voies cyclables qui sont offertes aux vélos.

LE MANS MÉTROPOLÉ

fiques. Le vélo s'impose par sa présence. Donc tout le parcours tram est accessible au vélo soit par piste, par bande ou par site partagé. En dehors de la ligne tram, Le Mans a profité de cette dynamique pour retravailler toutes les grandes continuités cyclables de

la ville. « Nous travaillons avec le comité de pilotage vélo, commission extra-municipale, pour actualiser notre schéma vélo. Nous avons défini trois grands itinéraires. Nous avons créé également des contresens cyclables sur des parcours que les voitures ne peuvent plus emprunter. »

Avant l'arrivée du tram, il existait 129 km de voies aménagées pour les cyclistes sur le territoire du Mans Métropole, dont 47 en sites propres. Avec l'achèvement de la ligne de tramway, 24 km supplémentaires vont s'ajouter à ce chiffre, le portant donc à 153 km. Par ailleurs, les vélos seront acceptés dans le tram, mais seulement quand il y aura de la place pour eux, c'est-à-dire en dehors des heures de pointe. En ce qui concerne les parcs à vélos, 350 emplacements, dont 150 couverts, vont être créés le long de la ligne de tram en même temps que le lancement. Toutes les stations disposeront d'arceaux à vélos.

En parallèle, l'agglomération réfléchit à la mise en place de box sécurisés, de systèmes de locations de vélos, etc. « L'idée est de lancer des ballons d'essai début 2008 pour voir ce que ça donne, en fonction du coût notamment. »

Sylvie LUNEAU

> L'ouverture de trois parkings-relais

Avec l'arrivée du tramway, Le Mans métropole va mettre en service ses trois premiers parkings-relais.

« Il y aura un parking-relais à chaque terminus, c'est-à-dire en trois points », précise Bruno Mélocco, adjoint au directeur du développement du Mans Métropole et directeur de la mission tramway. Le plus important en capacité et en coût de réalisation est celui situé au nord-ouest de la ville et nommé Bartholdi. Ce parking aérien comptera trois étages et donc quatre niveaux. Il proposera 450 places, dont 250 réservées au tramway. Le fonctionnement sera commun aux deux usages (transport en commun ou non), seul le tarif sera différencié. Les usagers du tramway payeront 2 euros pour la place à la journée et le transport aller-retour, contre 1,25 euro le billet tram-bus valable une heure. Le parking sera gardé. Comme pour le tramway, la maîtrise d'ouvrage a été déléguée à une société d'économie mixte. Le coût de l'ouvrage est de 6 millions d'euros, entièrement financé sur l'opération ZAC du Ribay. « Bartholdi est un quartier qui se développe. Un centre commercial va être construit à l'occasion de l'arrivée du tramway. » La construction de ce parking a pris un peu de retard. Il ne sera pas mis en service comme prévu à l'origine, en même temps que le tramway. Il sera achevé début 2008.

Au terminus sud de la future ligne, à Antarès, se trouve déjà un parking de



Au nord de la ligne, le plus grand parking-relais proposera 450 places début 2008.

Sylvie LUNEAU

2 000 places jouxtant une salle de spectacle et de sport : 410 places vont être réservées pour le tram. « C'était le plus simple à faire puisqu'il s'appuyait sur un parking existant. Les places pour les usagers du tram ont été isolées par des enrochements. Il est achevé, mais on le mettra en activité uniquement le 19 novembre. Par ailleurs, nous avons la place de l'agrandir si nécessaire. »

Enfin, un troisième parking-relais est prévu sur la seconde ligne, à l'est de l'agglomération, à l'Espal. « C'est un parking de surface provisoire de 140 places sur un terrain vague. Il sera achevé pour l'ouverture de cette branche

annexe prévue en fin d'année. Il est situé sur une zone qui va se développer avec l'arrivée de trois immeubles de bureau. Dans les années à venir, il faudra construire un parking en ouvrage. Nous attendons également de pouvoir mieux définir le besoin en terme de nombre de places, car tout le monde se fait surprendre par les parkings-relais, les agrandit, en construit d'autres. » La tarification et les délais de réalisation sont identiques aux deux autres. L'ensemble de ces trois parkings-relais permettra donc de disposer de 800 places. Par ailleurs, 6 000 places de stationnement (gratuit ou payant) sont disponibles en centre-ville.

S. L.

RCP : une désigner au service des trams

Régine Charvet-Pellot dessine des trains depuis 15 ans. Elle a aussi deux trams à son actif : le T3 des boulevards parisiens, et celui du Mans.

RCP, ce sont ses initiales. Régine Charvet-Pellot a commencé à s'intéresser aux trains en participant au concours de l'automoteur (TER), en 1991. Elle concevait auparavant des sièges de bureau. Elle n'a pas remporté ce concours, mais elle est arrivée troisième et surtout, elle a été remarquée par un membre du jury SNCF. Depuis 1992, elle dessine des trains. En 2002, elle est retenue par Alstom pour travailler sur le tram de Paris, son premier tram... Ce ne sera pas le dernier. Lorsque Alstom décide de répondre à l'appel d'offres pour le tram du Mans, il se tourne à nouveau vers RCP pour le volet design. C'est ensemble qu'ils vont préparer le concours.

« Nous avons commencé par analyser la ville, la qualité des quartiers, le développement », se rappelle Régine Charvet-Pellot. « Nous avons réalisé des micro-trottoirs pour mieux connaître les Manceaux. Une véritable enquête sociologique. Puis nous avons analysé la politique de la ville à travers son expression sémantique. Quelles valeurs étaient véhiculées dans les discours ? Ça nous a permis de définir un climat général, un contexte et en définitive, une véritable personnalité de la ville. »

Trois axes : nature, énergie, culture

RCP a ensuite travaillé sur trois axes qui donneront naissance à trois projets : la ville na-



Régine Charvet-Pellot : « Le tram est un projet structurant, une forme d'aménagement du territoire, on réorganise une ville pour près de cinquante ans. »

ture (les berges, les espaces verts, l'environnement...), la ville énergie (l'industrie aéronautique, la cité universitaire, le pôle sportif...) et la ville culture (lecture des monuments, patrimoine traditionnel et contemporain...).

A ces trois projets, des couleurs et des formes différentes ont été associées autour d'une approche conceptuelle. « Nous travaillons en amont avec Alstom. On s'attache dès le début à ce que notre démarche soit en phase avec les possibilités de réalisation. »

Une responsabilité importante

Lorsque l'appel d'offres a été remporté, le travail véritable a démarré avec la commission design de l'agglomération qui comptait huit élus. « Ça nous a permis d'affiner le projet, de l'enrichir de leur vision pour être encore davantage en osmose avec la ville. C'était un véritable travail de partage. L'idée, c'est d'accompagner, de permettre de voir. J'ai adoré ce travail avec l'équipe du Mans. A Paris, à Alger ou à Angers, où nous travaillons actuellement, la démarche est vraiment différente à chaque fois, suivant les villes et les équipes. C'est très intéressant. On entre dans le vivant d'une ville. Le tram est un projet structurant, une forme d'aménagement du territoire, on réorganise une ville pour près de cinquante ans. Le designer a une responsabilité importante, il

marque la ville de son sceau. Il ne faut pas se tromper. »

Au final, à la fin de l'été 2004, le choix des Manceaux en matière de design se porte sur le projet « nature » avec le thème « culture ». Du tram nature, c'est l'aspect organique, même encore plus arrondi qu'au départ, qui a été retenu. De la piste culture vient la couleur orange qui est celle de la muraille romaine de la ville. Des éléments carrés de couleurs différentes figurent également sur les portes du tram : « l'évocation des briques », précise Régine Charvet-Pellot. Enfin, le tram a hérité d'une fresque originale au plafond, qui se déroule sur l'ensemble de la voiture. Avion, papillons, oiseaux, etc. : elle symbolise la légèreté, l'aéronautique.

Une approche développement durable

En ce qui concerne l'approche développement durable de la démarche, RCP a voulu minimiser les effets négatifs de la démarche industrielle. « Nous avons essayé de ne pas utiliser de produits dont le quotient énergétique était trop élevé. Par exemple, nous avons pris du textile naturel, à base de laine et non de pétrole, pour les tissus des sièges. On l'a fait même s'il n'y avait pas de demande précise sur ce sujet. De même pour les peintures, nous avons essayé de retenir les peintures les moins polluantes, mais nous étions liés à un process de fabrication industrielle dans une démarche de produit déjà existant. »

RCP travaille également sur les bus et l'ensemble des véhicules de l'agglomération. Ils devraient être présentés en 2008. Quant aux vélos, un projet est en cours. S. L.



Les trois projets de tram : nature, culture et énergie et le design finalement choisi.