

Le Mans - Enjeux

La réalisation du pôle multimodal du Mans est un projet presque achevé et, de ce fait, plein d'enseignements.

Dès 1994, les élus de Le Mans Métropole marquent leur souhait que la réflexion engagée sur le projet de transport en commun en site propre (TCSP) porte à la fois sur un projet urbain et sur un projet qui vise à revitaliser l'ensemble des quartiers à l'occasion du réaménagement de l'espace public. De fait, avec la construction de cette première ligne de tramway, c'est la ville dans son ensemble qui sera redessinée progressivement, quartier par quartier, avenue par avenue, façade par façade, dans un double souci d'harmonisation et de réappropriation d'espaces.

L'accueil du TGV, en 1989, a fait de la gare du Mans une nouvelle entrée de ville, située à 54 minutes de Paris. La mise en service du tramway en novembre 2007 place une nouvelle fois le quartier de la gare au cœur d'enjeux urbanistiques et économiques importants. L'arrivée du TGV permet notamment le développement, en gare sud, du Centre d'affaires NOVAXIS qui regroupe aujourd'hui plus de 70.000 m², soit 75 entreprises et 2.500 salariés. NOVAXIS offre au total une disponibilité de 100.000 m² de bureaux et développements tertiaires. Le tramway et le pôle d'échanges, quant à eux, favorisent l'implantation de nouvelles entreprises (16.000 m²), en gare nord.

La construction progressive du partenariat entre les nombreux acteurs de ce projet de transport et d'urbanisme a exigé des efforts considérables de coordination dans un contexte de maîtrise d'ouvrages multiples :

- les premières réflexions lors de l'approfondissement du projet de tramway se déroulent entre 1993 et 1995 (démolition bâtiments SNCF autres que voies et bâtiments, reconstruction du bâtiment de la Poste) ;

- les principes d'aménagement issus des réflexions précédentes sont développés dans l'étude de définition du projet TCSP 1996-1997 (élargissement du Boulevard de la gare et de ses trottoirs, implantation de la gare routière sur le site) ;

- le Président de Le Mans métropole signe avec la SNCF, la Région, et le Conseil général, une convention portant étude de définition et de programmation à l'automne 1999 ;

- Avant la signature de la convention foncière finale en 2007 entre les trois propriétaires fonciers (SNCF, RFF et Le Mans Métropole), une quinzaine de conventions sont finalement signées en 8 ans, la plus importante étant celle du protocole d'accord général en 2005.

Les maîtres d'ouvrages de l'opération ont été, par ordre d'importance de l'investissement :

- Le Mans Métropole pour la halte routière (pour le compte du département de la Sarthe), le parvis, la dépose-minute, le stationnement courte durée, la station de taxis et le stationnement Vélos et le Boulevard de la Gare ;

- la SNCF pour le bâtiment des voyageurs et la Galerie des transports ;

- RFF pour la réalisation des ascenseurs et de la rampe d'accès aux quais ;
- un syndicat mixte et un groupement de promoteurs (AXES) pour la maîtrise foncière de l'opération Immobilière Nord – Est :
- un syndicat mixte et un groupement de promoteurs (GALAXIE) pour la maîtrise foncière de l'opération Immobilière Sud ;

La répartition du financement (hors opérations immobilières) a été le suivant :

– RFF :	0,6 M€ ;
– SNCF :	5,3 M€ ;
– Le Mans Métropole :	28,4 M€ ;
– Département de la Sarthe :	7,4 M€ ;
– Région (AOT et CPER) :	6,4 M€ ;
– CPER (Part État) :	1,2 M€ ;
– FEDER :	6,1 M€.

Le calendrier de mise en service de cet équipement a été le suivant :

- tramway : novembre 2007 ;
- nouvel espace de vente de la SNCF : mai 2008 ;
- parking public : juin 2008 ;
- halte routière : été 2009.

Le remodelage des 5 hectares de l'opération (3 hectares en zone Nord et 2 hectares en zone Sud) a nécessité la réalisation de 45 mutations foncières, ainsi que la démolition de plusieurs bâtiments de la SNCF (exploitation, divers services, cantine, autocommutateur, Sernam), de RFF (un Centre de voie et un blockhaus), de la Poste (centre de tri).