

**CONCLUSIONS et AVIS**  
**de la COMMISSION d'ENQUETE**

Reçu à la Préfecture de la Sarthe  
Le 15 Mars 2013  
N° 121

enquête publique relative au **Projet** présenté  
par **LE MANS Métropole au MANS (Sarthe)**

**Travaux d'aménagement de la ligne T3 de bus à Haut Niveau de Service**  
**de LE MANS-Gares à ALLONNES-Bois Joli**

Enquête publique unique  
préalable à la **DECLARATION d'UTILITE PUBLIQUE**  
**du Projet**

Enquête publique  
préalable à la  
**DECLARATION d'UTILITE PUBLIQUE**  
**du Projet**

(enquête publique réalisée du 5/03/2013 au 6/04/2013 en mairies du MANS et d'ALLONNES)

## **CONCLUSIONS de la COMMISSION d'ENQUETE**

enquête publique relative au **Projet** présenté par **LE MANS Métropole au MANS (Sarthe)**

**Travaux d'aménagement de la ligne T3 de bus à Haut Niveau de Service  
de LE MANS-Gares à ALLONNES-Bois Joli**

Enquête publique unique  
**préalable à la DECLARATION d'UTILITE PUBLIQUE du Projet  
sur les territoires des communes du MANS et d'ALLONNES (Sarthe)**

(enquête publique réalisée du 5/03/2013 au 6/04/2013 en mairies du MANS et d'ALLONNES)

### **PREAMBULE**

L'enquête publique a été légalement organisée et s'est déroulée selon les règles en vigueur et la procédure normale.

L'affichage, légalement organisé, a été particulièrement soigné, notamment sur le site tout au long des 7,2kms de voies supports du Projet. Un nombre conséquent d'affiches (34) ont été apposées, bien visibles aux points plus précis des transformations éventuelles prévues. Tout ceci outre les affichages dans les différentes mairies concernées.

Cet affichage a été maintenu tout le temps de la durée de l'enquête. Seule, une affiche a disparu—constaté le 15/03/13 à l'entrée Nord de la trémie OYON—(seul restant le piquet-support) et 2 autres se sont trouvées retournées vers le trottoir (tout en restant parfaitement lisibles) en face du terrain de sports et près du quartier des Hautes Métairies à Allonnes—constaté le 20/03/13--.

Les journaux locaux ont publié plusieurs articles d'abord à son ouverture puis au cours de l'enquête publique, rappelant, au passage, notamment quelques dates et lieux de permanences.

La plaquette municipale de la commune d'Allonnes a publié, dans son édition parue au cours de l'enquête, des éléments d'information concernant la ligne « navette » qui est prévue à la desserte des quartiers périphériques de la commune dès septembre prochain.

Une chaîne de télévision locale a diffusé un enregistrement réalisé lors d'une permanence centrale dans l'enquête en mairie d'Allonnes.

La participation du public a été soutenue, mais les présences des personnes ont été, généralement, harmonieuses sur les créneaux horaires des différentes permanences.

Le climat général donné par les différents intervenants nous a semblé tout à fait correct ; s'attachant, essentiellement, aux éléments techniques généraux. Ce qui, dans cette enquête axée d'abord sur une éventuelle Déclaration d'Utilité Publique, semble fort constructif.

La mise en œuvre d'une commission d'enquête a permis de répartir les tâches selon différents chapitres afin de bien cibler les thèmes abordés et, surtout, ceux à retenir. La bonne coordination des membres de cette commission a permis d'optimiser les efforts tant dans l'accueil du public que dans le travail de réalisation de différentes phases du rapport d'enquête final.

## CONCLUSIONS de la COMMISSION d'ENQUETE

### **Constatant :**

- les différentes participations et interventions du public au cours de l'enquête publique,
- les différentes observations déposées sur les Registres à disposition dans les mairies des communes du MANS et d'ALLONNES (Sarthe),
  - livrets 1 et 2 dans chacune d'entre elles--,
- la classification des différents sujets concernés qui, finalement, peuvent se trouver regroupés autour de seulement quelques thèmes principaux,

**et :** -- que cette thématique reste essentiellement dans le domaine d'éléments techniques,

### **constatant, également :**

- qu'il n'a quasiment jamais fait état d'avis défavorables de la part du public sans explications complémentaires ou contre-propositions constructives,
- que beaucoup d'intervenants ont proposé, à côté de leurs doutes, des éléments de solutions différentes du Projet initial, mais pour lesquels les solutions techniques à retenir sont proches,

### **mais :**

- qu'il s'agit souvent de points que l'on peut estimer d'importance non rédhibitoire vis-à-vis du Projet,

### **considérant, donc :**

- qu'il est fait état, en premier lieu, de demandes d'aménagements divers concernant :
  - \* des places de parking, (tant public que privé)
  - \* des accès ou infrastructures à créer ou à transformer,
  - \* l'organisation nouvelle des transports publics liés à ce Projet, notamment aux alentours de ce secteur,
  - \* de l'opportunité des nouvelles stations créées ou transformées,

### **mais, aussi :**

- de difficultés techniques pouvant apparaître sur certaines emprises projetées,
- d'une éventualité de nuisances nouvelles pouvant être aggravées ou engendrées par ce projet, à la fois :
  - \* durant la phase de travaux et
  - \* dans le fonctionnement du dispositif lui-même.

### **et, considérant :**

- que l'on peut citer pour mémoire :
  - \* l'organisation elle-même de l'enquête publique qui, de façon rarissime, mise en cause,
  - \* les avis favorables dont il convient de prendre acte,
  - \* le coût du Projet, qui ne peut faire partie que du domaine de la gestion publique et des choix qui sont faits dans ce cadre par ses responsables,

**et bien que l'on puisse considérer** que l'investissement engagé équivaut, le plus souvent, à des coûts de rénovation urbaine (chaussées, trottoirs, ronds-points, pistes cyclables, cheminements piétons, éclairage public,...) dont bénéficient **tous les usagers de la rue.**

### **rappelant que :**

- l'objectif premier et essentiel de ce Projet est la mise à disposition d'un transport en commun complétant les lignes de tramway existantes avec un point de convergence :

Le Mans-gares-pôle multimodal et des correspondances vers des navettes pour certains quartiers excentrés, (notamment sur Allonnes),

**il nous semble donc :**

- que l'aménagement de la ligne de bus existante semble la formule la mieux adaptée au milieu où se situe le Projet (site très urbanisé avec des secteurs plus ou moins discontinus de « dents creuses », voire de rase campagne)

**mais :**

- qu'il convient de considérer les aménagements que cela suppose,

**et, notamment :**

- \* la suppression de certaines places de parking : certaines emprises prévues amèneraient la transformation de quelques emplacements qui sembleraient actuellement être utilisés pour le stationnement de quelques véhicules, tant sur un secteur privé (résidence des Sables d'Or, raboutage du talus SNCF-DEMORIEUX JARRY) que sur le domaine public, (voirie Bd d'ANJOU),

**il semble intéressant de rappeler** qu'il s'agit d'une réduction extrêmement faible du dispositif existant pour les voitures particulières et :

qu'il est « récupéré » au profit d'une voie de transport en commun et d'une piste cyclable et piétonne dans sa continuité,

\* la suppression de la trémie DEMORIEUX-OYON dont il convient de mesurer l'impact sur les flux de circulation futurs, (voir Mémoire en Réponse),  
au final, il convient de bien considérer qu'il est prévu une diminution des flux de circulation des véhicules particuliers, et qu'ainsi certains aménagements donneront la plénitude de leur pertinence.

**mais, aussi :**

-- **que certains aménagements présentent quelques difficultés techniques**

- \* l'ESAT Bois Joli, où un bloc station électrique doit être déplacé pour la réalisation d'un giratoire, (et quelques autres aménagements plus techniques, mais, aussi, plus délicats)
- \* le terrain YOPLAIT, Bd DEMORIEUX pour lequel est signalé une adduction d'eau et un pompage dans la nappe aquifère,  
(en fait ces éléments ne se trouvent pas directement sur l'emprise—c/f Mémoire en Réponse du demandeur)
- \* le pont d'une voie ferrée (RFF-SNCF) Bd DEMORIEUX, où un passage prévu piétons-cycles demande une « brèche » dans le talutage-contrefort du pont de la voie ferrée sur la route,
- \* les commerces situés Bd DEMORIEUX (boulangier, caviste et un autre commerce), pour lesquels des arbres qui doivent être plantés le long du boulevard empêcheraient tout stationnement de véhicules (notamment les poids-lourds en livraison) sur le trottoir pour ces commerces,
- \* un autre commerce, (succursale de véhicules SUZUKI—Bd DEMORIEUX) où la configuration du terrain laisse supposer des travaux supplémentaires connexes.

**ces difficultés sont connues, notées et répertoriées auprès du Demandeur** et semblent tout à fait possibles à examiner et traiter dans le cadre des travaux à réaliser.  
c'est le sens du contenu du Mémoire en Réponse du Demandeur

**enfin :**

- que certaines zones doivent être l'objet de traitements particuliers compte-tenu de leur nature :

**c'est le cas pour :**

- le giratoire de la « patte d'oie » qui est considéré en « zone humide » (déjà transformée) et pour lequel une augmentation de superficie est programmée avec re-création d'un boisement et d'une végétation inféodés aux zones humides, ce giratoire doit être transformé en le réduisant et en y ajoutant une voie de dégagement latérale vers Allonnes, mais, il est aussi demandé le même dispositif en sens inverse vers Le Mans en perdant, de ce fait, l'effet régulateur des flux de circulation créé par le nouveau rond-point projeté (à l'inverse du sens vers Allonnes où il n'y aura pas de véritable obstacle en aval de cette infrastructure), (c/f Mémoire en Réponse du Demandeur, qui, malgré tout, envisage la possibilité ultérieure de réexaminer ce dispositif)
- l'Espace Boisé Classé à la Foresterie à ALLONNES—En fait, aucun arbre ne sera supprimé, seule la bordure étant aménageable en piste cycles-piétons pour une emprise totale de 2m sur 120m de long,
- la voie privée entre le chemin de la Rouvelière et le Bd de VENDEE à Allonnes qui ferait partie de la continuité cycles-piétons et pour lequel son statut privé demanderait au moins la réalisation d'une convention d'utilisation , (voire un document d'urbanisme complémentaire,)
- la diminution d'un peu plus de 5000m2 de terres agricoles près de « LA TUNISIE » à ALLONNES où est prévu un parking de proximité. En fait, cette parcelle est « gelée » dans la propriété de la communauté urbaine de LE MANS Métropole (le Demandeur) sur le territoire de la commune d'Allonnes. Il s'agit donc d'une destination prévue au PLU de cette commune.

**et, plus généralement :**

- la prise en compte de la qualité environnementale par :
  - \* l'augmentation de superficie et un boisement spécifique au rond-point de la « Patte d'Oie » vers Allonnes,
  - \* la plantation de 161 arbres en divers secteurs du tracé prévu, (pour 93 supprimés ou déplacés) ,

**remarquant, également :**

- qu'il est fait de possibilités de nuisances diverses :
  - \* sonores et vibratoires :  
la voirie n'étant pas rapprochée de façon significative des constructions adjacentes, la circulation se trouvant fort probablement réduite au niveau des véhicules particuliers, les ronds-points « dispatchant » de façon plus régulière les « flots » de circulation que ne le font les feux tricolores actuellement, il est permis de penser qu'il n'y aura pas de nuisances supplémentaires du fait de la nouvelle ligne de bus, mais plutôt une diminution des gammes de bruits de moteurs ou roulements,

**on peut, également, considérer :**

- qu'il en est de même pour les autres types de nuisances et, notamment, la pollution qui ne peut que diminuer compte-tenu des nouvelles régulations des flux de circulation ainsi que de l'optimisation du matériel roulant utilisé. —cadencements—régularité du parcours—

**C'est ainsi qu'il est permis de considérer le Projet dans sa globalité,**

**et, remarquer :**

- que le Projet d'une ligne de bus à Haut Niveau de Service est dans le droit fil :
  - \* d'un confort de transport accru,
  - \* de l'accroissement de la desserte de la ligne actuelle,
  - \* de la création de stations avec des quais à niveau (c/f personnes à mobilité réduite) et sur des sites en « circulation apaisée »,
  - \* de fréquences de circulation accrues, et, notamment, dans les créneaux horaires pour lesquels les usagers sont plus nombreux,
  - \* de gains substantiels de temps de parcours, en général,  
(avec un incitatif d'utilisation par la création de parkings de proximité pour lesquels le Demandeur s'engage à en augmenter la capacité si un besoin d'usage apparaissait)

**mais, aussi :**

- qu'il a été prévu des aménagements connexes de dessertes par des navettes dans les quartiers adjacents sur le territoire de la commune d'ALLONNES par la création d'une nouvelle ligne de bus interne,

**et ceci :**

- en améliorant très sensiblement le tracé des lignes existantes qui semblent actuellement donner satisfaction aux utilisateurs rencontrés lors de l'enquête,--- sauf l'éventualité, (rare) d'une correspondance supplémentaire pour se rendre en centre ville du Mans---

**et, permettant :**

- la liaison avec le Projet BHNS qui, lui-même, à son autre extrémité, sera en correspondance directe avec les lignes de tramway au Pôle Multimodal de Transports en gare du Mans.

**enfin, il est également important de prendre en compte :**

- qu'il est, ipso-facto, créé tout au long du trajet du Projet de ligne BHNS, un parcours sécurisé pour les cycles et piétons. (avec des points de stationnement pour les vélos encourageant l'intermodalité).

**remarquant, toutefois :**

- que certaines emprises, bien que généralement légères en superficies, présentent quelques contraintes techniques,

**mais :**

- que ces contraintes ont bien été envisagées par le Demandeur et ont fait l'objet d'études en vue de leur levée dans les meilleures dispositions tant au regard des propriétaires ou ayants-droits que de celui du résultat final du Projet,

Il est donc permis de conclure, en reprenant les propos d'un intervenant qui se pose la question de faire la différence entre l'intérêt public et l'utilité en général d'un projet, et de dire qu'il faut tout simplement dire, pour ce Projet, qu'il est orienté vers l'intérêt général et l'utilité publique vis-à-vis des utilisateurs potentiels de l'éventuel futur Bus à Haut Niveau de Service ainsi que des riverains et usagers d'autres modes de transports qui pourraient ainsi bénéficier des nouvelles infrastructures rénovées ou créées.

## AVIS de la COMMISSION d'ENQUETE

enquête unique  
préalable à la **DECLARATION d'UTILITE PUBLIQUE**

**Travaux d'aménagement de la ligne T3 de Bus à haut Niveau de Service  
de LE MANS-GARES à ALLONNES – BOIS JOLI**  
Projet présenté par **LE MANS Métropole au MANS (Sarthe)**

(enquête publique réalisée du 5/03/2013 au 6/04/2013 en mairies du Mans et d'Allonnes -Sarthe)

- Vu**, le Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique, et notamment ses articles L 11-1 à L 11-9 et R 11-1 à R 11-19 ;
- Vu**, le Code de l'Environnement, et notamment ses articles L 123-1 à L 123-19, L 126-1, R 123-1 à R 123-27 et R 126-1 à R 126-4 ;
- Vu**, le Code de l'Urbanisme, et notamment ses articles L 123-14 L 123-16 et R 123-23 et suivants ;
- Vu**, la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- Vu**, la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, et notamment son article 139 ;
- Vu**, le décret n° 2005-935 du 2 août 2005 ;
- Vu**, le décret 2011-2018 du 29 décembre 2011 ;
- Vu**, la Conférence des Personnes Publiques Associées qui s'est tenue le 25/05/2012 en Préfecture de la Sarthe au Mans ;
- Vu**, les différentes consultations publiques ayant eu lieu en 2011 et début 2012 ;
- Vu**, l'Avis de l'Autorité Environnementale (Mr le Préfet de Région) du 13 février 2013,
- Vu**, le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Le Mans ;
- Vu**, le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Allonnes ;
- Vu**, la demande de Le Mans Métropole du 30 octobre 2012 sollicitant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique, parcellaire et mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme du Mans et d'Allonnes ;
- Vu**, les dossiers d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique, enquête parcellaire et mise en compatibilité des Plans Locaux d'urbanisme des communes du Mans et d'Allonnes déposés par Le Mans Métropole le 31/10/ 2012, et complétés le 04/12/2012 ;
- Vu**, la liste départementale d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établie pour l'année 2013 ;
- Vu**, la décision du tribunal administratif de Nantes en date du 21 décembre 2012 désignant la commission d'enquête présidée par Mr Daniel GROSS ;
- Vu**, l'enquête publique réalisée du 5/03/2013 au 6/04/2013 en mairies du Mans et d'Allonnes ;

**Constatant :**

- les observations déposées au cours de l'enquête publique qui font surtout état de demandes d'aménagements du Projet ou de contre-propositions concernant, soit la nature des emprises, soit la qualité des dessertes connexes
- qu'il est fait également état d'un certain nombre d'avis favorables au Projet,

**il est possible de regrouper les éléments demandés selon les thèmes suivants :**

**a/ les aménagements généraux pour lesquels il est donné des réponses par le Demandeur :**

- \* l'éventualité ou non d'un shunt à la « Patte d'Oie » vers Allonnes pour lequel il est fourni des éléments de régulation des flux de circulation ainsi qu'un engagement quant à un éventuel réexamen de ce dispositif,
- \* le comblement projeté de la trémie OYON-DEMORIEUX pour lequel il est fourni des éléments d'examen de flux tendant à montrer la validité équivalente de toutes les hypothèses étudiées en observant, toutefois, un bénéfice réel en faveur du Projet,
- \* l'utilisation d'une voie privée à Allonnes et pour laquelle il pourrait être établi un accord sachant qu'il y va de la continuité d'un cheminement cycles-piétons.

**b/ les emprises pour lesquelles il est soulevé des difficultés techniques :**

- \* d'éléments sensibles qu'il conviendra de bien prendre en compte et préserver, au moins temporairement, dans le cadre des travaux à réaliser, puis à l'usage, (borne incendie, bache de captage d'eau, tuyauterie d'adduction d'eau industrielle, configuration difficile du terrain, arbres nouvellement plantés et qui pourraient entraîner certains accès, ...)
- et :** \* des éléments supprimés, même partiellement :  
quelques places de parking sur le domaine public, ainsi que d'autres sur un espace privé, en sachant que, notamment pour ce dernier cas, d'autres emplacements sont (ou seront) créés sur place ou dans les parking de proximité prévus dans le Projet, le Demandeur a exprimé ses engagements sur des démarches possibles,

**c/ les dessertes connexes qui n'ont pas été oubliées et:**

- pour lesquelles des renseignements ont été apportés concernant :
    - \* la création d'une ligne-navette nouvelle desservant les quartiers excentrés de la commune d'Allonnes
- et :** d'un niveau nettement supérieur à l'existant, même si cela peut obliger certains usagers (dans de rares cas) à une correspondance supplémentaire, mais avec une meilleure desserte globale.

**considérant :**

- que les différents éléments posés ci-dessus pourront trouver des solutions ou aménagements lors de leur exécution, compte-tenu, notamment, des réponses apportées par le Demandeur dans son Mémoire en Réponse,
- que ces mêmes éléments ne portent pas atteinte à l'environnement au sens du terme :
  - \* la zone humide de la « Patte d'Oie » sera conservée, mais réaménagée, et replantée



- avec des espèces inféodées à ce type de zone en y calquant aussi l'existant, aussi bien pour la partie arborée que pour la végétation générale,
- \* l'espace boisé classé, Ave du 19/03/1962 à Allonnes, dont seule la bordure sera imperméabilisée sans qu'aucun arbre ne soit supprimé, (cet espace étant en ZPPAUP, la réponse de l'ABF n'a pas été communiquée)
  - \* il sera planté (ou replanté) environ 150 arbres pour quelques uns (non significatifs) supprimés, en divers endroits du tracé de la bordure de la ligne de bus du Projet,
- et : \* qu'en fait, les emprises de terrains restent très limitées, à l'exception de l'espace prévu à Bois Joli à Allonnes, mais dont la destination est inscrite depuis longtemps en «gel» pour la réalisation d'espace public.

**considérant, également :**

-- que ce projet a pour objectif :

- \* de favoriser une nouvelle mobilité urbaine axée vers les modes doux, offrant ainsi une alternative au «tout voiture»,
- \* de compléter les lignes de tramway existantes avec un point de convergence commun à Le Mans-Gares en connexion avec Allonnes et sa périphérie,
- \* de favoriser le renouvellement urbain,

**mais, aussi, parallèlement :**

-- qu'il est créé, ipso-facto, une continuité totale des cheminements piétonnier et cyclable

**considérant, par ailleurs:**

- qu'il semble que l'investissement engagé équivaut, le plus souvent, à des coûts de rénovation urbaine (chaussées, trottoirs, ronds-points, pistes piétonnes et cyclables, éclairage public,...) dont bénéficieront **tous** les usagers des zones concernées plus directement,
- qu'il semble que le bilan socio-économique soit favorable et présente des indicateurs de rentabilité très positifs en faveur du BHNS, (contrairement à ce qui aurait pu se présenter pour un dispositif tramway),

**et, donc, au final :**

-- que, si l'enjeu d'attractivité vers le projet BHNS et la réduction attendue du trafic automobile ne sont pas attestés aujourd'hui, il est quand même permis de penser qu'ils sont probables et donc réalistes, et,

-- qu'il est réellement possible de considérer ce Projet ; dans la forme où il est présenté et de la façon dont il est prévu pour sa mise en œuvre ; comme une réalisation donnant tous les gages d'une meilleure offre de transports en commun ainsi que celui des meilleurs choix actuellement possibles sur ce trajet en fonction des éléments techniques connus aujourd'hui et ceci dans le meilleur respect de l'environnement.

**C'est pour ces raisons** que la commission d'enquête estime qu'il est possible de déclarer d'utilité publique ce Projet de ligne de bus T3 Bus à Haut Niveau de Service de Le Mans-Gares à Allonnes-Bois Joli et,

**c'est donc un AVIS FAVORABLE qui est donné**

à THORIGNE sur DUE, le 15 mai 2013  
les membres titulaires

le président  
Daniel GROSS

Alain LAINE

Georges BASTARD