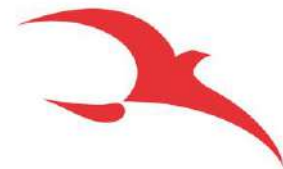


MAÎTRE D'OUVRAGE :



LE MANS
Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

MANDATAIRE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

cenovia
IMPULSEUR DE TERRITOIRE

transamo
À vos côtés

MAÎTRISE D'ŒUVRE GÉNÉRALE

Aménagement de Chronolignes sur le réseau
urbain de transport public de **Le Mans Métropole**

Permis d'aménager / Bollée PA 4.1 - Bilan de la concertation

Groupement de maîtrise d'œuvre



CODIFICATION DU DOCUMENT

Projet	Phase	Emetteur	Type	Repère	Numéro	Indice
3CL	APA	MOEG	NT	GL	08-0600	A

CONTROLE DU DOCUMENT			
	ETABLI PAR	VERIFIE PAR	APPROUVE PAR
PRENOM, NOM	Document fourni par LMM		Olivier Thévenot
FONCTION			Directeur de projet
DATE			01/09/2022
VISA			

DIFF. EXTERNE	
DIFF. INTERNE	

SUIVI DES MODIFICATIONS			
INDICE	ETABLI PAR	DATE	OBJET DE LA MODIFICATION



3- Projet d'aménagement de trois chronolignes

Bilan de concertation préalable

Direction du Développement Urbain

**Rapporteur(s) M. Stéphane LE FOLL
M. Joël LE BOLU**

Par délibération du 4 juillet 2018, le conseil de Le Mans Métropole a approuvé l'avant-programme relatif à l'aménagement de trois Chronolignes pour une enveloppe globale évaluée à 30 000 000 € et a accepté de recourir pour la mise en œuvre de ce projet à un mandataire.

Les 3 Chronolignes sont les suivantes :

- C4 : Bellevue/ Hauts de Coulainnes <> Gares <> Saint Georges I Saint Joseph
- C5 : Gazonfier/Douce Amie <> République/ De Gaulle <> Oasis - Centre des expositions
- C6 : République <> Lycée Sud <> Saint Martin

En raison de leur importance et de leur nature, les aménagements à réaliser sont soumis aux dispositions des articles L. 103-2 3° et R 103-1 et suivants du code de l'urbanisme. Ils doivent donc faire l'objet d' « une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

A cet effet, par délibération du 27 juin 2019, le Conseil Communautaire a donné son accord pour engager la concertation préalable prévue aux articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme en vue d'informer et d'associer le public au projet d'aménagement poursuivi selon les modalités suivantes :

- un temps d'information : activation des relations presse, affichage au sein des communes concernées, création de contenus sur les sites web et les réseaux sociaux des collectivités concernées et de Le Mans Métropole ainsi que sur le site jeparticipe.fr, création de supports de communication (panneaux).
- un temps d'expression composé de 4 réunions publiques d'information et de la mise en place de 4 permanences avec les intervenants du projet par quartier et/ou commune concernée.

La présente délibération a pour objectif de vous soumettre le bilan de la concertation préalable en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme.

Les actions réalisées au titre de la concertation préalable

Le Mans Métropole, maître d'ouvrage à l'initiative du projet d'aménagement des 3 Chronolignes, a fixé elle-même les modalités de la concertation, qui s'est tenue du 23 septembre au 18 octobre 2020. Les dispositifs suivants ont été mis en place :

- Les dispositifs d'information :
 - 3000 affichettes crochets et 80 oriflammes ont été répartis dans les véhicules du réseau Setram deux semaines avant l'ouverture de la concertation afin d'informer sur la démarche, les dates des réunions publiques et les modalités d'expression.

○ 6 panneaux présentant les plans des tracés envisagés pour les Chronolignes étaient consultables en mairie de Pruillé-le-Chétif, Coulaines et du Mans pendant la concertation.

○ L'exposition lors des permanences et des réunions publiques : 6 panneaux au format A0 présentaient la démarche globale, les projets des itinéraires des Chronolignes, des coupes et descriptions des projets d'aménagements significatifs.

○ Les articles de presse :

Deux articles sont parus dans les magazines de la Collectivité « Le Mans Notre ville », éditions n°400 et n°401 afin d'annoncer la concertation, les permanences et les réunions publiques.

Avant et pendant la concertation, la presse locale a communiqué sur la concertation :

Média	Date	Titre
Web France Bleu Maine	22/09/2020	Trois lignes de bus rapides au Mans : la concertation débute ce mercredi
PQR Le Maine Libre	26/09/2020	Des lignes qui vont changer la ville
Web Maville.com/ Ouest France	27/09/2020	Le Mans : Les chronolignes de bus en débat dès lundi
Web Ouest France	29/09/2020	Le Mans. Chronolignes : les riverains de la rue d'Eichthal « n'en dorment plus »
PQR Ouest France	30/09/2020	Top départ pour les négociations autour des chronolignes
PQR Le Maine Libre	01/10/2020	Les chronolignes séduisent mais les cyclistes s'inquiètent
Web Le petit courrier l'écho de la vallée du Loir	08/10/2020	Le Mans Métropole : chronolignes sur le réseau de la Setram : c'est le moment de donner votre avis !
PQR Le Maine Libre	10/10/2020	Des chronolignes sur la ligne C4

○ Le site « jeparticipe.lemans.fr »

Une rubrique dédiée à la concertation du projet Chronolignes a été créée sur ce site. Elle présentait la démarche globale du projet, les dates et lieux des permanences et réunions publiques, un lien vers « posez votre question ». Les pages ont été vues plus de 1800 fois.

Un email a été envoyé aux 830 membres des Conseils de quartier afin de les informer de la rubrique dédiée à la concertation.

○ Les réseaux sociaux et sites web des collectivités

Avant et pendant la concertation, des informations sur la concertation ont été publiées sur le fil d'actualité des sites des villes de Coulaines, Le Mans, Pruillé-le-Chétif, Rouillon, Yvré l'Evêque, sur les pages Facebook de la ville du Mans et de Cenovia et via l'application « Le Mans en poche » : 5500 personnes les ont reçues.

• Les dispositifs de participation

○ Les permanences avec un registre à disposition

Quatre permanences se sont tenues afin d'informer et recueillir les contributions du public.

Lieux	Date	Participants
Mairie de Coulaines	Mercredi 23 septembre 14h- 17h30	0
Hôtel de Ville du Mans	Mercredi 30 septembre 14h -18h	8
Hôtel de Ville du Mans	Mercredi 7 octobre 14h -18h	10
Hôtel de Ville du Mans	Mercredi 14 octobre 14h -18h	16

Le registre qui accompagnait chacune des permanences et des expositions était mis à disposition des personnes venues s'informer, afin qu'elles puissent faire part de leurs observations.

- Deux registres papier disponibles en mairie de Pruillé-le-Chétif et Coulaines
- Les réunions publiques par secteur

Quatre réunions ont été tenues entre le 28 septembre et le 7 octobre 2020.

Secteur / thème	Lieux	Date	Participants
Lignes C5 et C6	Salle Henri Barbin, Le Mans	Lundi 28 septembre, 19h	50
Lignes C4, C5 et C6	Auditorium, Carré Plantagenêt, Le Mans	Mercredi 30 septembre, 19h	40
Ligne C4	Espace Culturel de Coulaines	Lundi 5 octobre, 19h	70
Lignes C4, C5 et C6	Palais des Congrès du Mans	Mercredi 7 octobre, 19h	50

Elles ont été présidées et animées par Monsieur le Maire Président et les élus en charge du dossier (M. Rémy Batiot, M. Joël le Bolu), en présence de nombreux autres élus de l'ensemble des groupes politiques des conseils municipaux et communautaires. Les techniciens en charge du dossier (Direction du développement Urbain, Mandataire, groupement en charge des études préliminaires) ont apporté leur concours.

96 contributions ont été recensées sur l'ensemble des registres.

- Un registre dématérialisé sur le site jeparticipe.lemans.fr. Un ordinateur avait été mis à disposition à l'accueil de l'Hôtel de Ville du Mans avec un accès à ce site.

92 contributions ont été postées sur ce registre dématérialisé.

Le bilan de la concertation préalable

Le bilan de la concertation présente le fruit des échanges avec le public, ainsi que les contributions apportées par celui-ci et les acteurs impliqués. Il nourrira la poursuite du projet.

Les questions et contributions ont porté sur différents thèmes tels que :

- L'organisation du projet des trois Chronolignes : le processus de concertation, le calendrier général de l'opération,
- Les lignes, à travers des questions sur le tracé ou des lieux précis le long des itinéraires,
- Les modes de déplacement : non seulement le bus, mais également les cycles, les piétons, les véhicules particuliers, avec un questionnement récurrent sur le rééquilibrage de la place de chacun,

- Le réseau de transport à l'issue de la mise en œuvre des Chronolignes,
- L'aménagement urbain de façon générale, comme la création de cheminements cyclables, le stationnement et les personnes à mobilité réduite, les plantations ou la prise en compte de diverses nuisances.

De cette concertation, Le Mans Métropole retient les éléments suivants :

- la concertation préalable a touché un public substantiel et le projet d'aménagement des 3 Chronolignes a fait l'objet d'un intérêt certain de la population. De nombreux participants ont salué l'ambition de donner plus de place au transport public.
- Le processus de concertation et le calendrier du projet ont suscité un grand intérêt de la part des participants. Lors des différentes phases du projet à venir, Le Mans Métropole poursuivra le dialogue avec le public et les différentes parties prenantes du projet.
- L'itinéraire de la ligne C4 et notamment le passage par la rue Eichtal dans les deux sens de circulation ont suscité de nombreuses questions et inquiétudes de la part des riverains. Le Mans Métropole continuera de rechercher, dans les phases d'études suivantes, une solution permettant de lever les inquiétudes formulées. Elle concertera, dans des délais compatibles avec les dates de mise en service des Chronolignes, avec les différentes parties prenantes sur les aménagements envisagés pour la rue d'Eichtal et les voies adjacentes.
- Le passage de la ligne C4 par le tunnel au lieu de la rue Delagenière pour relier le centre-ville du Mans au quai Louis Blanc a été salué par les participants et la desserte de la gare a été approuvée en particulier par les habitants de Coulaines.
- Plusieurs questions ont été posées sur le terminus Est de la ligne C5 et la desserte du quartier de Gazonfier modifiée par rapport à la ligne 5 actuelle. Il a été acté qu'une autre ligne, non définie à ce jour, assurerait une desserte de proximité de ce quartier.
- Les études présentées prévoient la transformation de carrefours à feux en carrefours giratoires. Les contributions montrent une adhésion à ce principe, avec toutefois des craintes pour la sécurité des cycles et des piétons.
- De manière plus générale, les échanges ont fait émerger un large questionnement sur le partage de la voirie entre les différents modes de déplacement et notamment la sécurisation des cheminements cyclables sur l'ensemble des itinéraires, et en particulier sur l'avenue Olivier Heuzé, la rue de Sablé et l'avenue Bollée. Le Mans Métropole s'est engagée à réaliser les aménagements les plus sécuritaires possibles en relation avec l'espace disponible. Les aménagements envisagés feront l'objet de présentations et d'échanges avec les différentes parties prenantes.
- Les participants ont souligné l'importance de ménager le stationnement notamment pour desservir les commerces (avenue Heuzé, place de l'Eperon, avenue Geneslay) ou pour les besoins des riverains. Concernant cette préoccupation, les prochaines phases d'études permettront d'identifier les espaces disponibles pour le maintien de stationnement et de zones de livraison.

- Les contributions ont montré un intérêt pour les questions d'intermodalité et notamment concernant l'implantation de parcs relais. Les études réalisées ont d'ores et déjà confirmé la pertinence de l'implantation d'un parc relais sur la ligne C4 à l'entrée Sud-Ouest Mans. Les études ultérieures devront définir la faisabilité technique et le dimensionnement de ce parking.
- Des participants ont exprimé leur préoccupation concernant les nuisances existantes ou pouvant être générées par le projet, qu'elles soient sonores ou vibratoires, liées à la sécurité ou à l'environnement naturel. Celle-ci a été entendue et des solutions pour diminuer ces nuisances seront étudiées dans les prochaines phases du projet.
- Plusieurs questions ont abordé le thème des plantations et de la végétalisation : le Mans Métropole demandera à la maîtrise d'œuvre en charge des études d'associer un paysagiste à son équipe et ses propositions seront analysées par les services et validées par les élus de Le Mans Métropole.

Le bilan de cette concertation publique préalable est présenté en annexe. Il est consultable sur le site « jeparticipe.fr ».

En conséquence, je vous remercie, mes chers collègues, de bien vouloir approuver le bilan de la concertation préalable au projet d'aménagement des Chronolignes.

ADOPTE A L'UNANIMITE



N° d'identification : lmc1DEL213017H1

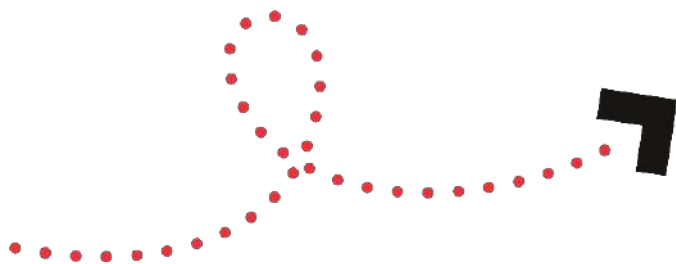
Affichage le 01 février 2021

Délibération exécutoire le 01 février 2021

LE MANS MÉTROPOLE

PROJET D'AMÉNAGEMENT DE 3 CHRONOLIGNES

BILAN DE LA CONCERTATION



SOMMAIRE

PRÉAMBULE	3
PARTIE 1. LE PROJET DES CHRONOLIGNES	4
1.1. Le porteur du projet	4
1.2. Les objectifs	4
1.3. Les caractéristiques	4
PARTIE 2. LES DISPOSITIFS D'INFORMATION	11
2.1. Les dispositifs d'information tout au long de la concertation	11
2.2. L'affichage et les panneaux	11
2.3. La presse	12
2.4. Jeparticipe.lemans.fr	13
2.5. Les réseaux sociaux et les sites web des collectivités	13
2.6. Les dispositifs de participation	14
PARTIE 3. SYNTHÈSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS	15
PARTIE 4. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS	17
4.1. Thèmes généraux	17
4.2. Les contributions sur le projet dans sa globalité	17
4.3. Les contributions sur les lignes transformées en Chronolignes	18
4.4. Les avis sur le réseau de transport	21
4.5. Les modes de déplacement	23
4.6. L'aménagement urbain	26
PARTIE 5. RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	29
5.1. Les interrogations ciblées	29
5.2. Les questions thématiques	31
ANNEXES	

PRÉAMBULE

Le projet des Chronolignes s'inscrit dans le prolongement de la politique de Le Mans Métropole en matière de transport public. En effet, le réseau de transports urbain de l'exploitant SETRAM a connu d'importantes évolutions ces dernières années :

- + Mise en service de la première ligne de tramway en novembre 2007 (T1),
- + Mise en service d'une seconde ligne de tramway en août 2014 (T2),
- + Depuis février 2016, le réseau dispose également d'une ligne de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service, ligne T3 « TEMPO »)

En complément des deux lignes de tramway (T1 et T2) et de la ligne Tempo (T3), trois lignes de bus structurantes du réseau de transport urbain ont été proposées par l'exploitant (la SETRAM), pour faire l'objet d'aménagements de type « Chronolignes ».

Elles permettront de terminer la desserte de tous les quartiers denses de l'agglomération, des grands équipements et des pôles générateurs de déplacements, comme le centre-ville de Couaines, la Caisse Primaire d'Assurance Maladie, les gares, le lycée Saint-Joseph à Pruillé-le-Chétif, le lycée Le Mans Sud, le lycée Funay - Hélène Boucher, les CFA, les Mutuelles du Mans Assurances et le Centre des Expositions.

Par délibération du 4 juillet 2018, le Conseil Communautaire de Le Mans Métropole a adopté le programme relatif à l'aménagement de ces trois Chronolignes, d'environ 10 km chacune.

Ces trois Chronolignes sont :

- + **C4** : Bellevue/ Hauts de Couaines - Gares - Saint-Georges/ Saint-Joseph
- + **C5** : Gazonfier/ Douce Amie - République/de Gaulle - Oasis/ Centre des Expositions
- + **C6** : République - Lycée Sud - Saint-Martin



PARTIE 1. LE PROJET DES CHRONOLIGNES

1.1. Le porteur du projet

Le Mans Métropole (LMM) est le Maître d'Ouvrage, financeur de l'opération en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités. Des subventions ou financements pourraient être attribués par le Département, la Région, l'État et l'Europe (Feder).

Le groupement Cénovia-Transamo agit en tant que maître d'ouvrage délégué pour Le Mans Métropole pour le projet de réalisation des trois Chronolignes.

1.2. Les objectifs

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

- + Performance, pérennité du système de transport de voyageurs et qualité de service,
- + Qualité et intégration des aménagements dans le paysage urbain,
- + Coûts des investissements d'infrastructures maîtrisés.

Par ailleurs, le projet de réalisation des Chronolignes prendra en compte :

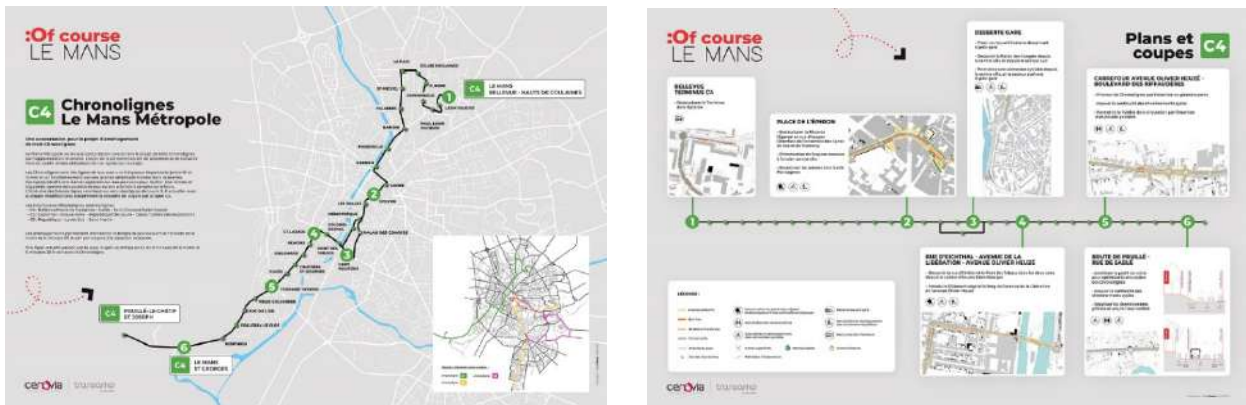
- + La requalification urbaine, notamment sur des axes stratégiques (entrées de ville et centre-ville),
- + La création, le maintien et/ou l'amélioration des aménagements pour les modes doux sur l'itinéraire, ceci en cohérence avec le nouveau Plan de Déplacement Urbain.

1.3. Les caractéristiques

Le projet correspond au tracé des lignes :

- + **C4** : ligne 4 actuelle partiellement modifiée,
- + **C5** : ligne 5 actuelle partiellement modifiée,
- + **C6** : ligne 6 inchangée.

Chronoligne C4



Les principales caractéristiques de la Chronoligne C4 entre Bellevue, sur la commune de Coulaines, et le Lycée Saint-Joseph, sur la commune de Pruillé-le-Chétif, sont les suivantes :

- + Matériel roulant de type bus articulés de 18 mètres de long (aujourd'hui bus standard 12 m) ;
- + Longueur de la ligne : environ 10 km ;
- + Quelques couloirs bus dédiés en site propre ;
- + La mise en œuvre de la priorité aux bus pour le franchissement des carrefours ;
- + Des abris voyageurs sur les arrêts existants.

Cette ligne desservira les quartiers suivants :

- + Le quartier Bellevue,
- + Le centre-ville de Coulaines,
- + Le centre-ville du Mans (place de l'Éperon),
- + Les gares (SNCF et routière) du Mans (dans les deux sens),
- + Le quartier Heuzé-Saint-Pavin,
- + Le quartier Saint-Georges,
- + Le lycée Saint-Joseph à Pruillé-le-Chétif.

L'aménagement urbain s'intégrera le plus possible dans les emprises existantes. La mise en service des Chronolignes va nécessiter des travaux d'aménagement. Ils peuvent être répertoriés suivant quatre catégories :

□ L'aménagement de façade à façade

Cet aménagement consiste à reprendre l'ensemble du profil en travers de la voie concernée, ce qui nécessite des travaux sur toute la largeur des rues. Cet aménagement correspond aux travaux de modification de chaussées, trottoirs, éclairage, plantations, etc.

□ **L'aménagement de façade à façade « allégé »**

Ce cas de figure correspond par exemple à la modification d'une ligne de bordure, à la transformation d'une voie de circulation en corridor réservé aux bus, à l'aménagement d'un arrêt pour la Chronoligne ou encore à l'intégration de plantations. Pour cette catégorie les travaux n'impactent pas la largeur totale des rues concernées.

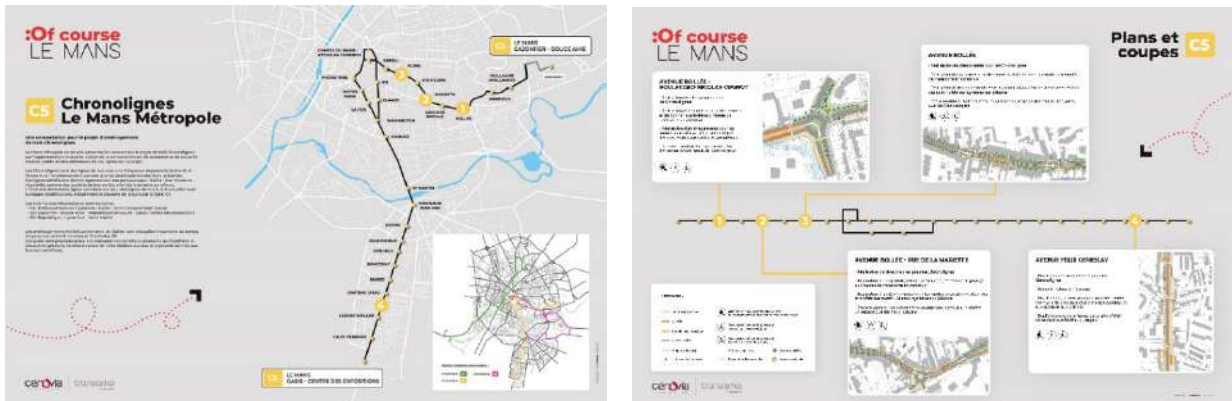
□ **La rénovation**

Ce cas de figure concerne des secteurs pour lesquels des aménagements spécifiques ne sont pas nécessaires pour le bon fonctionnement de la Chronoligne. Toutefois le projet de Chronoligne offre l'occasion de réaliser le renouvellement des revêtements de chaussée ou trottoirs qui présentent un état d'usure avancé.

□ **Pas de modification**

Ce cas de figure concerne tous les secteurs pour lesquels il n'est pas nécessaire de réaliser de travaux pour la mise en circulation des Chronolignes. Il est à noter que la réalisation de marquages au sol n'est pas considérée comme « travaux ».

Chronoligne C5



Les principales caractéristiques de la Chronoligne C5 entre le quartier Gazonnier-Douce Amie en limite de la commune d'Yvré-l'Évêque et le Parc des Expositions sur la ville du Mans sont les suivantes :

- + Matériel roulant de type bus articulés de 18 mètres de long, comme actuellement ;
- + Longueur : environ 10,5 km, dont 1,8 km en commun avec la Chronoligne C6, sur l'avenue Léon Bollée ;
- + La mise en œuvre de la priorité aux bus pour le franchissement des carrefours ;
- + Des abris voyageurs sur les arrêts existants.

Cette ligne desservira les quartiers suivants :

- + Le quartier Gazonnier-Douce Amie,
- + L'avenue Léon Bollée
- + Le centre-ville du Mans,
- + Les quartiers Mission et Jaurès,
- + Le quartier Pontlieue,
- + L'avenue Félix Geneslay,
- + Le centre des expositions.

L'aménagement urbain s'intégrera le plus possible dans les emprises existantes. La mise en service des Chronolignes va nécessiter des travaux d'aménagement. Ils peuvent être répertoriés suivant quatre catégories :

□ L'aménagement de façade à façade

Cet aménagement consiste à reprendre l'ensemble du profil en travers de la voie concernée, ce qui nécessite des travaux sur toute la largeur des rues. Cet aménagement correspond aux travaux de modification de chaussées, trottoirs, éclairage, plantations, etc.

□ **L'aménagement de façade à façade « allégé »**

Ce cas de figure correspond par exemple à la modification d'une ligne de bordure, à la transformation d'une voie de circulation en corridor réservé aux bus, à l'aménagement d'un arrêt pour la Chronoligne ou encore à l'intégration de plantations. Pour cette catégorie les travaux n'impactent pas la largeur totale des rues concernées.

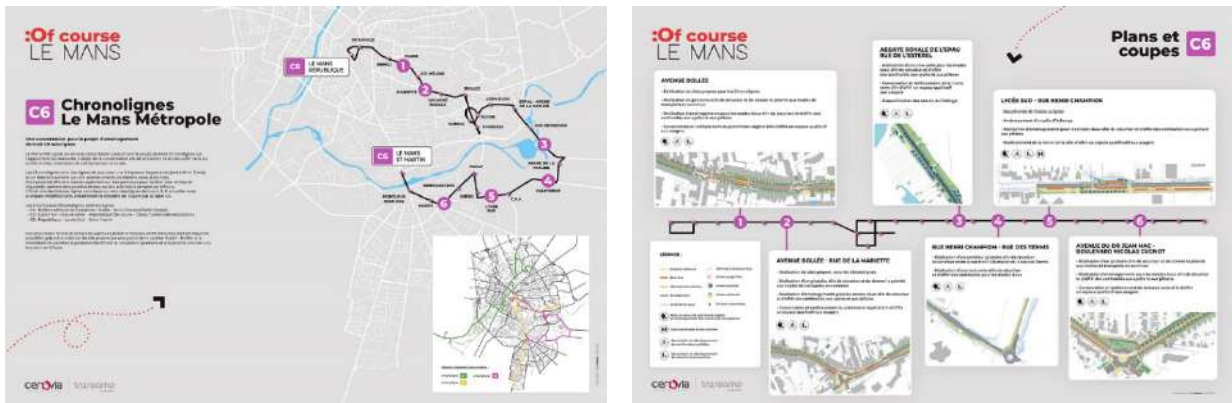
□ **La rénovation**

Ce cas de figure concerne des secteurs pour lesquels des aménagements spécifiques ne sont pas nécessaires pour le bon fonctionnement de la Chronoligne. Toutefois le projet de Chronoligne offre l'occasion de réaliser le renouvellement des revêtements de chaussée ou trottoirs qui présentent un état d'usure avancé.

□ **Pas de modification**

Ce cas de figure concerne tous les secteurs pour lesquels il n'est pas nécessaire de réaliser de travaux pour la mise en circulation des Chronolignes. Il est à noter que la réalisation de marquages au sol n'est pas considérée comme « travaux ».

Chronoligne C6



L'itinéraire de la Chronoligne C6, s'inscrit en totalité sur le même itinéraire que la ligne 6 actuelle. Les principales caractéristiques de la Chronoligne C6 entre le centre-ville du Mans (République) et le pôle d'échange multimodal (PEM) de Pontlieue Saint-Martin sont les suivantes :

- + Matériel roulant de type bus articulés de 18 mètres de long, comme actuellement ;
- + Longueur : environ 9 km dont 1,8 km en commun avec la Chronoligne C5, avenue Léon Bollée ;
- + La mise en œuvre de la priorité aux bus pour le franchissement des carrefours ;
- + Des abris voyageurs sur les arrêts existants.

Cette ligne desservira les quartiers suivants :

- + Le centre-ville du Mans,
- + L'avenue Léon Bollée,
- + Le quartier Sablons/bords de l'Huisne
- + L'Arche de la Nature,
- + L'abbaye royale de l'Épau,
- + Le quartier Californie,
- + Les lycées : sud, Hélène Boucher, Funay,
- + Le quartier Pontlieue.

L'aménagement urbain s'intégrera le plus possible dans les emprises existantes. La mise en service des Chronolignes va nécessiter des travaux d'aménagement. Ils peuvent être répertoriés suivant quatre catégories :

□ L'aménagement de façade à façade

Cet aménagement consiste à reprendre l'ensemble du profil en travers de la voie concernée, ce qui nécessite des travaux sur toute la largeur des rues. Cet aménagement correspond aux travaux de modification de chaussées, trottoirs, éclairage, plantations, etc.

□ **L'aménagement de façade à façade « allégé »**

Ce cas de figure correspond par exemple à la modification d'une ligne de bordure, à la transformation d'une voie de circulation en corridor réservé aux bus, à l'aménagement d'un arrêt pour la Chronoligne ou encore à l'intégration de plantations. Pour cette catégorie les travaux n'impactent pas la largeur totale des rues concernées.

□ **La rénovation**

Ce cas de figure concerne des secteurs pour lesquels des aménagements spécifiques ne sont pas nécessaires pour le bon fonctionnement de la Chronoligne. Toutefois le projet de Chronoligne offre l'occasion de réaliser le renouvellement des revêtements de chaussée ou trottoirs qui présentent un état d'usure avancé.

□ **Pas de modification**

Ce cas de figure concerne tous les secteurs pour lesquels il n'est pas nécessaire de réaliser de travaux pour la mise en circulation des Chronolignes. Il est à noter que la réalisation de marquages au sol n'est pas considérée comme « travaux ».



PARTIE 2. LES DISPOSITIFS D'INFORMATION

La concertation du projet d'aménagement des trois Chronolignes a été ouverte **du mercredi 23 septembre 2020 au dimanche 18 octobre 2020 inclus**. Pendant cette période, les habitants, les associations ou toutes personnes concernées par le projet y ont contribué en s'exprimant par écrit dans des registres et en assistant aux permanences ou aux réunions publiques.

2.1. Les dispositifs d'information tout au long de la concertation

Les supports de communication sont présentés en annexes.

La communication autour du projet s'est déroulée en deux temps : **information et échanges**.

2.2. L'affichage et les panneaux



□ Affichettes crochets et oriflammes

Deux semaines avant le début de la première permanence, **3000 affichettes crochets** ont été réparties sur le réseau des transports publics de la SETRAM afin d'informer les usagers de l'ouverture d'une concertation, les dates des réunions publiques et les modalités d'expression. De plus, **80 oriflammes** (affiches) étaient visibles à bord des tramways.

□ Panneaux et registres consultables en mairies

Pendant toute la durée de la concertation, 6 plans plastifiés des Chronolignes, format A3, étaient consultables avec les registres en mairie de Pruillé-le-Chétif, de Coulaines et du Mans. Ils présentaient les tracés envisagés pour chacune des Chronolignes.



□ L'exposition lors des permanences et des réunions publiques



6 panneaux de format A0 sur support rigide, soit 2 panneaux pour chaque Chronoligne, étaient exposés lors des permanences et des réunions publiques. Le premier support présentait la démarche globale de la concertation avec un plan de situation de la future Chronoligne envisagée au sein de l'agglomération de Le Mans Métropole. Le deuxième support montrait des plans, des coupes et des descriptions des aménagements significatifs de certaines portions de la future ligne.

2.3. La presse

□ Publications dans Le Mans Notre Ville

Deux articles sont parus dans les magazines de la Collectivité « **Le Mans Notre ville** », éditions n°400 et n°401 afin d'annoncer la concertation, les permanences et les réunions publiques.

□ La presse locale

Avant et pendant la concertation, la presse locale a communiqué sur la concertation. Les articles sont consultables en annexe.



Média		Date	Titre
Web	France Bleu Maine	22/ 09/ 2020	Trois lignes de bus rapides au Mans : la concertation débute ce mercredi
PQR	Le Maine Libre	26/ 09/ 2020	Des lignes qui vont changer la ville
Web	Maville.com/ Ouest France	27/ 09/ 2020	Le Mans : Les Chronolignes de bus en débat dès lundi
Web	Ouest France	29/ 09/ 2020	Le Mans. Chronolignes : les riverains de la rue d'Eichthal « n'en dorment plus »
PQR	Ouest France	30/ 09/ 2020	Top départ pour les négociations autour des Chronolignes
PQR	Le Maine Libre	01/ 10/ 2020	Les Chronolignes séduisent mais les cyclistes s'inquiètent
Web	Le petit courrier l'écho de la vallée du Loir	08/ 10/ 2020	Le Mans Métropole : Chronolignes sur le réseau de la Setram : c'est le moment de donner votre avis !
PQR	Le Maine Libre	10/ 10/ 2020	Des Chronolignes sur la ligne C4

2.4. Jeparticipe.lemans.fr



Jeparcipte.lemans.fr est la plateforme numérique de participation citoyenne de la ville du Mans. Celle-ci permet de regrouper les instances gérées par le Pôle Participation Citoyenne ainsi que la mise en place de concertations numériques pour la ville et ses partenaires via des questionnaires, boîtes à idées, votes etc. Le public a été invité à participer à la concertation via une page dédiée sur le site : **je participe.lemans.fr**, créée le 9 septembre 2020.

En plus de la presse et de l'affichage, un email d'information a été envoyé aux 830 membres des conseils de quartier afin de les informer de la page dédiée à la concertation et comment y participer.

Cette page web présentait :

- + La démarche du projet de la concertation,
- + Les événements à venir : permanences et réunions publiques,
- + Un lien vers « posez votre question ».

Les pages ont été vues **plus de 1800 fois**.

2.5. Les réseaux sociaux et les sites web des collectivités



Avant et pendant la concertation, des articles sur la démarche et la participation ont été publiés :

- + Sur le **fil d'actualité** des sites des collectivités suivantes : Le Mans, Rouillon, Yvré-l'Évêque, Pruillé-le-Chétif, Coulaines
- + Sur les pages Facebook de la Ville du Mans et de Cénovia
- + Via l'application « Le Mans en poche » : **5500 personnes** les ont reçus

2.6. Les dispositifs de participation

L'ensemble des participants intéressés par le projet des Chronolignes ont pu s'exprimer **lors de rencontres** :

8 rendez-vous sur 1 mois	Secteur / thème	Lieux	Date	Capacité de la salle suite aux mesures sanitaires*
Permanence	Lignes C4, C5 et C6	Mairie de Coulaines	Mercredi 23 septembre 14h - 17h30	20 personnes
Permanence	Lignes C4, C5 et C6	Hôtel de Ville du Mans	Mercredi 30 septembre 14h - 18h	18 personnes
Permanence	Lignes C4, C5 et C6	Hôtel de Ville du Mans	Mercredi 7 octobre 14h - 18h	18 personnes
Permanence	Lignes C4, C5 et C6	Hôtel de Ville du Mans	Mercredi 14 octobre 14h - 18h	18 personnes
Réunion publique	Lignes C5 et C6	Salle Henri Barbin, Le Mans	Lundi 28 septembre 19h	74 places
Réunion publique	Lignes C4, C5 et C6	Auditorium, Carré Plantagenêt, Le Mans	Mercredi 30 septembre 19h	56 places
Réunion publique	Ligne C4	Espace Culturel de Coulaines	Lundi 5 octobre 19h	180 places
Réunion publique	Lignes C4, C5 et C6	Palais des Congrès du Mans	Mercredi 7 octobre 19h	115 places

*Il est à noter qu'en raison des conditions sanitaires liées à la COVID-19, la capacité des salles de réunions publiques a été divisée par deux. Le protocole sanitaire (gel hydroalcoolique, port du masque, distanciation physique) a été respecté pendant les rencontres.

Tout au long de la concertation, le public avait la possibilité de poser des questions via un registre dématérialisé sur jeparticipe.lemans.fr. Un ordinateur a aussi été mis à disposition à l'accueil de l'hôtel de ville du Mans avec un accès au site. Deux registres papier étaient disponibles en mairie de Pruillé-le-Chétif et de Coulaines ainsi qu'un troisième pendant les permanences et les réunions publiques.



PARTIE 3. SYNTHÈSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS



Réunion publique d'ouverture, lundi 28 septembre, salle Henri Barbin

□ Les rencontres avec le public

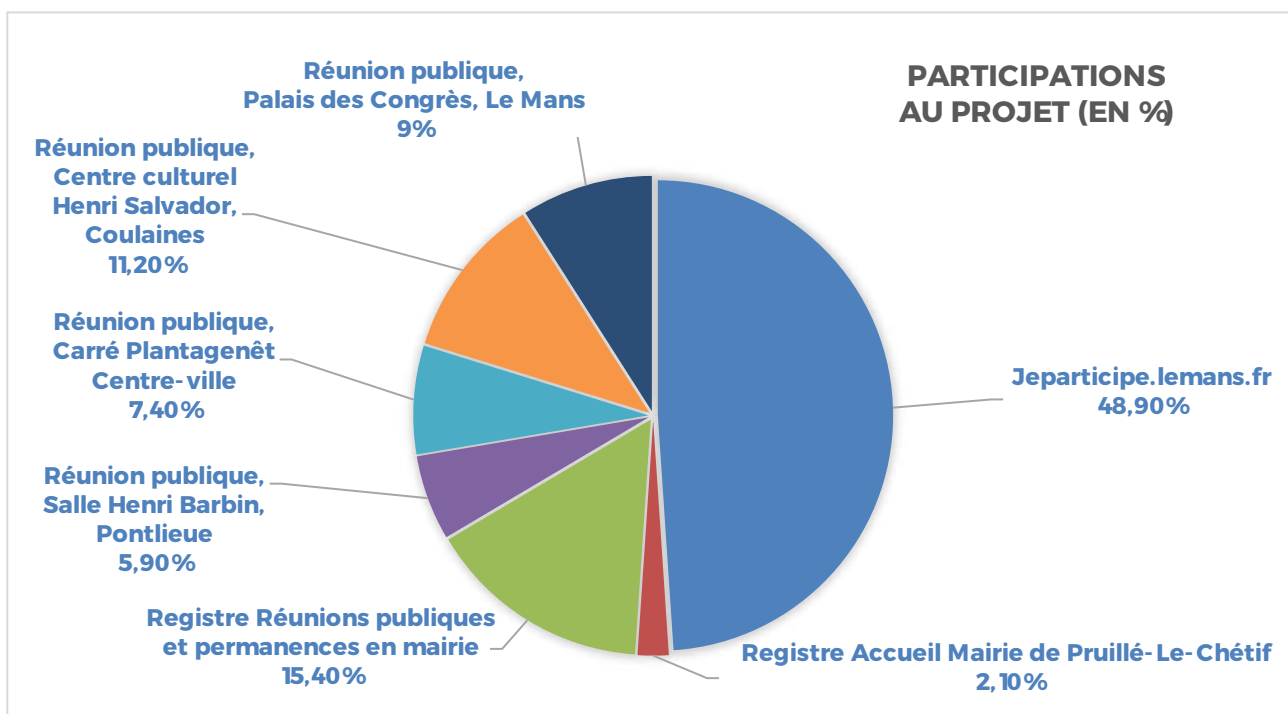
Nombres de personnes aux permanences	34	Nombre de personnes aux réunions publiques	210
Permanence, Mairie de Coulaines Mercredi 23 septembre	0	Réunion publique Salle Henri Barbin de Pontlieue, Le Mans Lundi 28 septembre	50
Permanence, Hôtel de ville du Mans Mercredi 30 septembre	8	Réunion publique Carré Plantagenêt Centre-ville, Le Mans Mercredi 30 septembre	40
Permanence, Hôtel de ville du Mans Mercredi 7 octobre	10	Réunion publique Centre culturel Henri Salvador, Coulaines Lundi 5 octobre	70
Permanence, Hôtel de ville du Mans Mercredi 14 octobre	16	Réunion publique Palais des Congrès et de la Culture, Le Mans Mercredi 7 octobre	50

□ Les contributions

Sur un total de 188 participations :

- + **92 contributions** ont été postées sur le site : jeparticipe.lemans.fr
- + **96 contributions** ont été recensées dans les registres mis à disposition en mairie, au cours des permanences ou lors des réunions publiques.

Contributions au projet des Chronolignes	188
Jeparticipe.lemans.fr	92
Registre Accueil Mairie de Pruillé-le-Chétif	4
Registre Réunions publiques et permanences en mairie	29
Réunion publique, Salle Henri Barbin, Pontlieue	11
Réunion publique, Carré Plantagenêt Centre-ville	14
Réunion publique, Centre culturel Henri Salvador, Coulaines	21
Réunion publique, Palais des Congrès et de la Culture, Le Mans	17



Réunion publique, mercredi 30 septembre 2020, Carré Plantagenêt, Le Mans



Réunion publique, lundi 5 octobre 2020, Centre culturel Henri Salvador, Coulaines



PARTIE 4. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

4.1. Thèmes généraux

Les questions et contributions ont porté sur différents thèmes tels que :

- + **L'organisation du projet des trois Chronolignes** : le processus de concertation, le calendrier général de l'opération ;
- + **Les lignes**, à travers des questions sur le tracé ou des lieux précis le long des itinéraires ;
- + **Les modes de déplacement** : non seulement le bus, mais également les cycles, les piétons, les véhicules particuliers, avec un questionnement récurrent sur le rééquilibrage de la place de chacun ;
- + **Le réseau de transport** à l'issue de la mise en œuvre des Chronolignes ;
- + **L'aménagement urbain** de façon générale, comme la création de cheminements cyclables, le stationnement et les PMR, les plantations ou la prise en compte de diverses nuisances.

4.2. Les contributions sur le projet dans sa globalité

□ La concertation et le calendrier du projet

De nombreux participants ont interrogé **sur le processus de concertation**. Ils ont notamment demandé comment ils pouvaient participer et contribuer à celle-ci. Les demandes portent très souvent sur le retour qu'il pourra être fait des choix retenus et de la présentation de la suite des études et du projet, tant pour la phase d'études que pour les travaux, notamment à proximité des commerces.

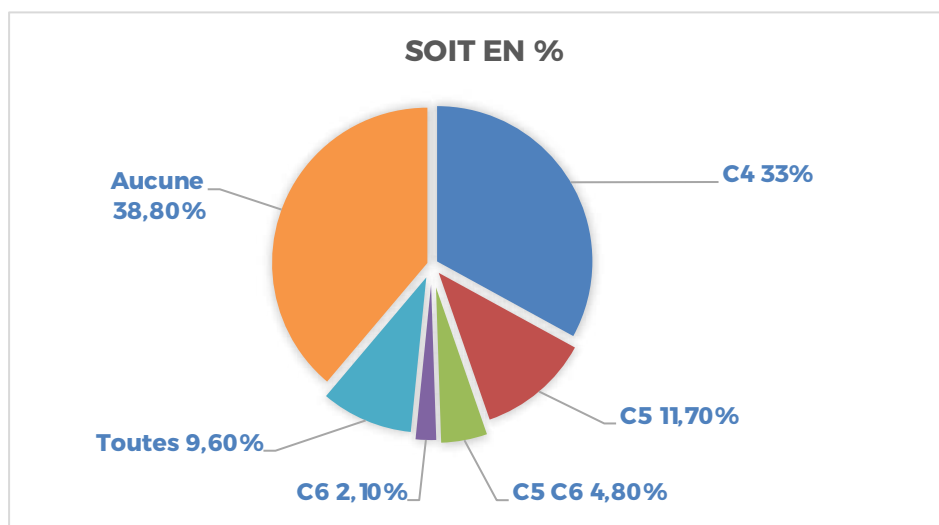
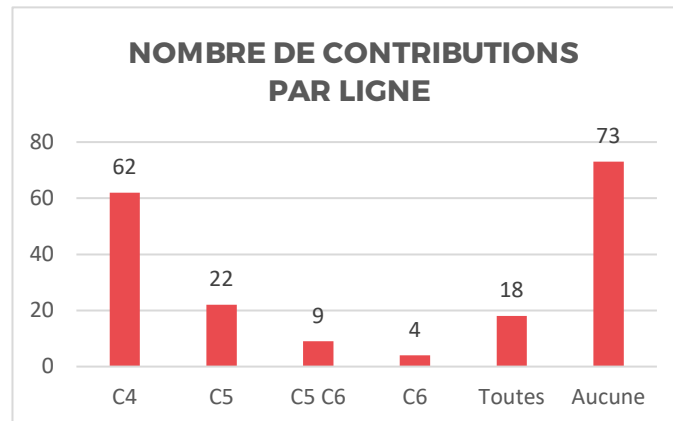
Plusieurs participants ont trouvé que les plans présentés n'étaient pas suffisamment précis pour bien appréhender les aménagements envisagés.

Quelques questions ont porté sur le calendrier du projet et l'horizon de mise en œuvre des trois Chronolignes.

4.3. Les contributions sur les lignes transformées en Chronolignes

Les questions et contributions ont fait l'objet d'un tri en fonction des lignes auxquelles elles peuvent se rattacher.

Il en ressort les statistiques suivantes :



On note ainsi que :

- **18 questions** ont porté sur l'ensemble du projet des trois Chronolignes,
- La ligne C4 a fait l'objet d'un tiers des contributions (**62 contributions**),
- Les lignes C5 et C6 regroupées représentent **35 contributions**,
- **73 questions** n'ont pu être rattachées à une ligne en particulier ; elles traitent le plus souvent des aménagements cyclables ou d'autres modes de transport.

□ La ligne C4

La ligne C4 représente à elle seule **62 contributions**. Cette forte présence s'explique notamment par l'importante mobilisation des riverains de différents quartiers desservis par la ligne : Coulaines, rue d'Eichthal, avenue Olivier Heuzé, route de Sablé, Pruillé-le-Chétif.

La ligne C4 présente deux modifications du tracé par rapport à la ligne 4 actuelle. L'abandon du passage par la rue Delagénière est saluée par les riverains, qui se plaignent des difficultés de trafic dans leur rue, identifiées également par la SETRAM. La seconde modification permet la desserte directe de la gare depuis l'avenue de la Libération en passant par la rue d'Eichthal à double sens : cette seconde modification génère une forte mobilisation des riverains (39 contributions) pour l'adaptation du projet à leur cadre de vie.

Les craintes des riverains de la rue d'Eichthal portent sur plusieurs points :

- + **La mise à double sens de la rue entraîne la suppression de onze places de stationnement, dont une place PMR** : ce stationnement permet aux riverains de garer leurs véhicules à proximité de leurs maisons mancelles dépourvues de garage pour les activités quotidiennes. Les habitants le considèrent comme une protection physique entre la chaussée où circulent notamment des bus et le trottoir assez étroit.
- + **Le nouveau sens de circulation vers la gare, réservé aux bus, entraînera le doublement du nombre de bus et des nuisances** (pollution, vibrations, bruit...), à seulement 1,6 m des façades ; de plus ce nouveau sens risque d'être emprunté par des véhicules non autorisés, ce qui va à l'encontre de la volonté d'apaisement de la circulation ;
- + Les camions de l'usine des tabacs Logista empruntent couramment la rue d'Eichthal alors que leur plan de circulation dédié prévoit d'autres itinéraires. Les riverains et une association du quartier témoignent d'un non-respect du plan de circulation par les camions Logista. Les riverains souhaitent que les poids lourds ne circulent plus dans la rue et suggèrent qu'un éventuel déménagement de l'usine sur la zone d'activités sud, permettrait l'apaisement du quartier ;
- + **La déviation des cheminements cyclables entre l'avenue Heuzé et le pont des Tabacs**, par les rues Nicot et 4 Septembre, les fait passer le long des quais de déchargement de l'usine sur la rue Raynal, ce qui pourrait générer de nombreux conflits et une situation très dangereuse entre les cycles et les camions ;
- + **La déviation de la ligne 4 depuis la rue Anatole France vers la rue d'Eichthal va supprimer l'accès direct** que les riverains de la rue Anatole France ont vers le centre-ville, puisque la modification de tracé nécessitera soit une correspondance à la gare, soit une marche de plus de trois cents mètres.

L'aménagement proposé à la concertation sur l'avenue Olivier Heuzé et la rue de Sablé a soulevé plusieurs remarques. Les participants ont demandé que les cheminements cyclables soient dans la mesure du possible réalisés sous la forme de pistes cyclables plutôt que de bandes comme celles récemment matérialisées sur la chaussée qui ont accru le sentiment d'insécurité pour les cyclistes.

À défaut certains demandent de pouvoir partager la voie bus. Ils demandent également que soit maintenue l'offre de stationnement pour la bonne desserte des commerces, des écoles et des riverains, par la création de poches de stationnement éventuellement.

Les conseils de quartier rappellent qu'ils sont de bons partenaires pour échanger sur le projet au cours des étapes suivantes, notamment sur l'amélioration des traversées piétonnes et la végétalisation de l'axe.

Au sujet de la place de l'Éperon, plusieurs contributions soulignent l'importance de ménager le stationnement pour desservir les commerces, tant pour les livreurs que les chalands.

Aux extrémités de la ligne, les riverains du lycée Saint-Joseph demandent l'aménagement et la sécurisation des cheminements des lycéens, tant piétons que cyclistes. Un prolongement de la ligne jusqu'au bourg de Pruillé - le - Chétif est également demandé. Côté Coulaines, les remarques portent sur les contraintes pour l'aménagement des cheminements cyclables, contraintes foncières et spatiales liées à la configuration des rues traversées. Les riverains du terminus de Bellevue demandent également une diminution des nuisances liées au stationnement des bus en régulation.

□ **La ligne C5**

La ligne C5 représente **un total de 31 contributions, 22 pour la seule ligne et 9 conjointes à la ligne C6**, puisque ces deux lignes partagent un tronç commun sur l'avenue Bollée. De nombreuses contributions posent la question du terminus Est dans le quartier Gazonfier. Les riverains des avenues Geneslay ou Bollée ont déposé le plus de contributions.

Avenue Geneslay, les contributions portent sur le partage de la voirie entre les différents modes (bus, véhicules particuliers, cycles, piétons) et les différents usages (logement, commerces, stationnement, transit). Le rééquilibrage des modes fait néanmoins craindre l'apparition d'itinéraires alternatifs par les rues résidentielles du quartier. La place du végétal est également posée. Une attente apparaît également pour un réaménagement de l'espace de la lune de Pontlieue, place Tironneau, afin de simplifier et sécuriser les cheminements des différents usagers de tous les modes.

Une contribution mentionne les aménagements récemment mis en place rue Chanzy, qui permettent un meilleur partage de la voirie.

□ **Le tronc commun C5 et C6**

Sur l'avenue Bollée, les questions portent **sur le partage de la voirie entre les différents modes**, notamment la voie dédiée aux bus : direction, passage des carrefours giratoires... la question des plantations revient souvent, notamment pour demander de compléter la trame arborée existante.

Une question porte sur l'éventuel aménagement du carrefour Saint-Martin, afin de permettre une bonne correspondance avec les cars départementaux.

□ **La ligne C6**

La ligne C6 représente **le plus faible nombre de contributions**, puisque seulement six questions peuvent y être exclusivement rattachées. Elles portent sur la reconfiguration et le partage de la voirie de la rue Diesel au droit du carrefour du boulevard Cugnot, la création de l'itinéraire cyclable de la rue des Tennis et du carrefour giratoire Californie, ainsi que la desserte du quartier des Batignolles par un prolongement de la Chronoligne vers la gare.

4.4. Les avis sur le réseau de transport

Au-delà des seules Chronolignes, de nombreuses contributions portent **sur le réseau de transport et ses composantes**, à savoir :

- + La configuration future du réseau, le tracé des lignes et l'implantation des arrêts et des terminus,
- + La desserte de la gare,
- + La motorisation à l'hydrogène ou au GNV,
- + La tarification,
- + Le partage des voies dédiées avec les cycles,
- + Les performances des lignes,

□ **Le réseau futur**

Plusieurs questions portent **sur le réseau à l'issue de la mise en service des Chronolignes**. Des propositions de prolongement de lignes vers Pruilley-le-Chétif, le quartier des Batignolles

ou l'arrêt Lafayette sont ainsi présentées. L'évolution d'autres lignes en Chronolignes est également posée.

Plusieurs contributeurs expriment leur inquiétude quant à la pérennisation des arrêts existants avec la mise en œuvre des Chronolignes, et notamment sur les tronçons modifiés. Il s'agit notamment des riverains de la rue Anatole France, qui ne serait plus desservie par la C4, et les riverains du quartier Gazonfier, pour lesquels le déplacement du terminus de la Chronoligne C5 sur la rue Douce Amie est une source de préoccupation.

La concertation est aussi l'occasion d'attirer l'attention sur quelques arrêts de bus qui ne sont pas encore accessibles ou alors régulièrement dégradés.

□ **La desserte de la gare**

Quelques riverains de la rue d'Eichthal demandent que **la gare soit desservie par la rue Anatole France**, comme le fait l'actuelle ligne 4, plutôt que par leur rue, ou bien en renforçant les lignes 30 et 32.

Les riverains de Coulaines se félicitent d'avoir **une liaison directe avec la gare** depuis leur centre-ville.

□ **La motorisation des bus**

La concertation a été l'occasion d'annoncer **le projet de mise en circulation de dix bus à hydrogène**. Cette nouvelle motorisation suscite à la fois satisfaction sur la réduction de la pollution directe, mais aussi réserves quant à la production du gaz. La suppression des derniers véhicules diesel par des carburants moins polluants est saluée, même si des remarques insistent sur la préférence à apporter au bio-GNV par rapport au gaz fossile.

□ **La tarification**

Une contribution souligne la possibilité qu'offre **la baisse de la tarification** afin d'inciter des automobilistes à se tourner vers le transport public.

□ **Le partage des voies dédiées**

Plusieurs contributions demandent que le partage actuel des voies et couloirs bus avec les cycles ne soit pas pérennisé, mais que soit favorisé **l'aménagement d'un cheminement cyclable séparé de la circulation des bus**.

□ Les performances

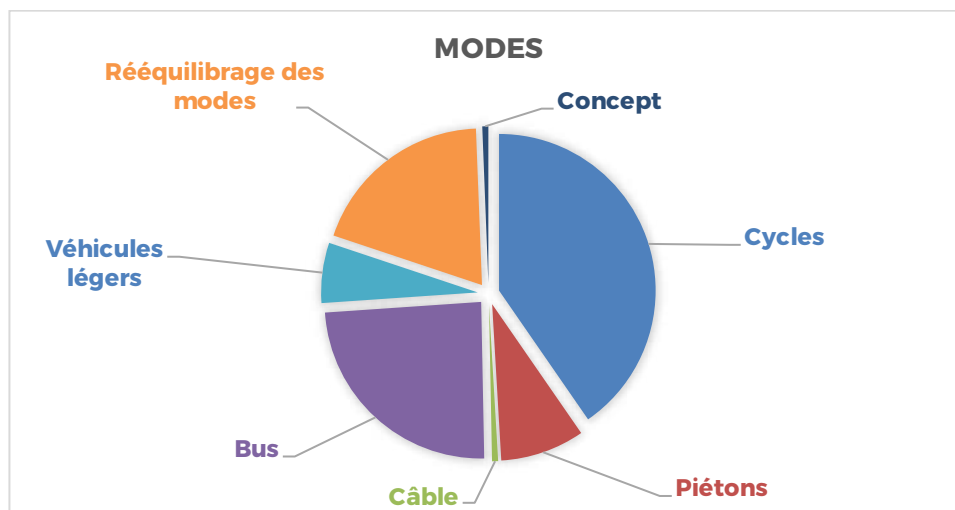
Plusieurs questions portent **sur les performances des lignes, après la présentation du gain de temps de parcours** pendant les réunions publiques notamment.

Les questions portent également sur la fréquentation des lignes et de chacun de leurs arrêts, la vitesse commerciale, l'amplitude du service. Quelques remarques soulignent la perte de temps créée par le passage à la gare ou par le tunnel, malgré l'amélioration globale du temps de parcours de la ligne C4.

Les annonces sonores à bord des véhicules sont également abordées, il est par exemple demandé que soient systématisées les annonces en anglais comme pendant les 24 Heures.

4.5. Les modes de déplacement

Les contributions peuvent être catégorisées en fonction du mode de déplacement auquel elles se réfèrent. De nombreuses questions concernent d'ailleurs plusieurs modes, à l'image de celles traitant notamment **du rééquilibrage entre les modes et de la redistribution de l'espace public**.



□ Les cycles

Les contributions concernant les cycles représentent **près d'un tiers de l'ensemble des contributions de la concertation**, pour ce projet qui concerne avant tout le réseau de transport public et le bus.

La question récurrente est **celle de la sécurisation des cheminements, par rapport aux autres usagers de la voirie** (VL, piétons, bus), pour tous les cyclistes quel que soit leur âge.

En effet, la plupart des contributeurs demandent que les cheminements cyclables soient constitués de pistes cyclables dédiées, séparées de la chaussée ou des couloirs bus par un séparateur physique. Ils citent en exemple des aménagements existants, comme l'avenue Geneslay. Quelques points noirs sont identifiés par les contributeurs, où les cycles sont en conflit avec d'autres véhicules, comme la rue du Colonel Raynal (quais de chargement Logista), accès riverains de la route de Sablé, rue d'Eichthal...

Un autre sujet d'inquiétude est **la traversée des carrefours giratoires**, qu'ils soient existants ou nouveaux dans le cadre du projet des Chronolignes. Les contributeurs demandent de supprimer le marquage d'une bande cyclable sur l'anneau au profit d'une piste, éventuellement partagée avec les piétons, en périphérie de l'anneau, séparée de la chaussée.

Certains demandent même la priorité sur les véhicules au droit des branches du giratoire. Des propositions d'aménagement issues du SETRA (CEREMA) ont été transmises par les différents canaux de la concertation.

D'autres contributions demandent **de connecter les cheminements cyclables créés dans le cadre des Chronolignes aux autres maillons existants ou aux voies adjacentes**. Une demande concerne également la continuité des trajets des cyclistes pour éviter les arrêts aux traversées d'intersections.

Enfin l'installation de consignes vélos sécurisées ou d'arceaux à proximité des arrêts des Chronolignes revient plusieurs fois dans les contributions.

□ **Le bus**

39 contributions ont pour thème le bus. Elles ont été détaillées au paragraphe 4.4 traitant du réseau de transport.

□ **Le rééquilibrage des modes**

De nombreuses contributions saluent **l'ambition du projet de donner plus de place au transport public** d'une part, aux autres usagers de la voirie d'autre part, et de réduire la part de la voiture, même si cette réduction apparaît parfois limitée à certains, ou au contraire incompatible pour la fluidité de la circulation routière. La majorité des contributions demandent de faire plus de place aux cycles, sans prendre en compte les besoins des autres usages. L'intermodalité est également abordée, à travers les questions sur l'implantation de parcs-relais à proximité des terminus, ou la mise en place de consignes pour les vélos.

□ **Les piétons**

Quelque quatorze contributions abordent le sujet des piétons. Elles abordent le plus souvent la problématique de la sécurité des cheminements et des usagers, et demande la création de nouvelles traversées piétonnes.

Quelques points noirs sont identifiés sur les tracés des Chronolignes, comme la rue d'Eichthal, la route de Sablé particulièrement au-delà de la Croix Georgette, la place Tironneau (lune de Pontlieue) ou de façon générale les carrefours giratoires non protégés par des feux.

En revanche, plusieurs riverains se félicitent que la ligne C4 abandonne le passage par la rue Delagénère, dont l'encombrement conduit parfois les bus à rouler sur les trottoirs au détriment des piétons.

Enfin une contribution met en garde quant au choix des essences d'arbres, car certains sujets développent des racines qui défoncent les trottoirs et rendent hasardeux le cheminement piéton.

□ **Les véhicules particuliers**

Une dizaine de contributions ont pour thème les véhicules particuliers.

Des craintes sont émises sur la déviation ou le délestage naturel vers des rues parallèles plus résidentielles, dans le cas où l'artère principale, empruntée par la Chronoligne, se retrouverait embouteillée, notamment l'avenue Geneslay.

Quelques participants demandent que soient réalisés des enquêtes origine-destination auprès des automobilistes, ainsi que des comptages et des études de circulation pour évaluer les temps de parcours avant et après la réalisation du projet des Chronolignes.

Une contribution a demandé quelle signalisation allait équiper les giratoires pour maintenir la fluidité du trafic.

Enfin une contribution demande le retrait total des véhicules à moteur, générateur de pollution, bruit et danger.

□ **Le concept des Chronolignes**

Deux questions sont posées sur le concept des Chronolignes et la différence avec le bus Tempo.

□ **Le transport par câble**

Un dernier mode est cité avec le transport par câble (téléphérique), sans proposition d'itinéraire.

4.6. L'aménagement urbain

□ **Plan de circulation**

Quelques contributions portent **sur le plan de circulation générale**, en identifiant des itinéraires de délestage par des voies résidentielles, autour de l'avenue Geneslay ou Jean Mac par exemple. D'autres contributions demandent de revoir le projet autour de la rue d'Eichthal afin de décharger cette voie de tout trafic et notamment des camions de Logista. Des aménagements pour dissuader le trafic de transit en centre-ville sont également demandés.

Les quartiers nouveaux, comme Etamat, sont également cités pour leur intégration au réseau viaire.

Quelques contributions proposent d'aménager des zones 30, voire toute la ville, afin d'adoucir la circulation, comme il est prévu sur la rue d'Eichthal (côté est)

□ **Stationnement**

La problématique du stationnement est abordée sous plusieurs formes. De nombreux riverains craignent la suppression du stationnement devant chez eux, qu'elle soit proposée comme rue d'Eichthal, ou envisageable comme avenue Olivier Heuzé. Ils rappellent leurs besoins quotidiens, ainsi que la nécessité de desservir les commerces tant en marchandise qu'en clients.

La création de parcs-relais ou de poches de stationnement revient plusieurs fois, soit pour des trajets multimodaux, soit pour du stationnement plus local.

Enfin le stationnement des cycles est également abordé, par la demande d'installation d'arceaux ou de consignes sécurisées.

□ **Giratoires**

Les études présentées prévoient **la transformation de certains carrefours à feux en carrefours giratoires**. Les contributions montrent une adhésion à ce principe, avec toutefois des craintes pour la sécurité des cycles et des piétons. La lune de Pontlieue est par exemple citée comme un contre-exemple d'un tel aménagement. Plusieurs demandes portent sur le

fonctionnement des feux de barrage sur l'anneau des giratoires percés par la voie dédiée des Chronolignes.

□ Aménagement

Plusieurs contributions traitent **de l'aménagement urbain pris dans un sens assez large**. Les sujets récurrents concernent notamment le partage de la voirie entre les différents modes (cf. supra 4.5), dans un objectif de fluidification du trafic pour l'ensemble des usagers.

À l'image de l'expérimentation en cours rue Chanzy, des intervenants préconisent l'identification des cheminements cyclables par un revêtement de couleur particulière, par exemple rouge comme ce qui a été mis en place, mais teinté dans la masse.

Un intervenant craint cependant que toutes les interventions prévues ne mènent à la défiguration du centre-ville et du patrimoine.

□ Commerces

Quelques contributions rappellent les besoins des commerçants, boutiquiers ou forains des marchés, notamment avenue Olivier Heuzé, au pâtis Saint Lazare, place de l'Éperon ou avenue Félix Geneslay. Ils ont besoin que leur soit maintenu à proximité immédiate des espaces de stationnement pour les livraisons et les clients, ainsi que les commerçants eux-mêmes.

L'aménagement des Chronolignes fait parfois craindre une réduction de ces espaces, rendant les commerces plus difficiles d'accès et donc moins attrayants.

□ PMR

L'accessibilité n'a pas fait l'objet de nombreuses questions. Les points soulevés concernent quelques arrêts qui ne sont pas encore aménagés, ou encore la suppression de la place de stationnement réservée rue d'Eichthal, très utilisée par les riverains.

Une contribution souligne la difficulté d'orientation des malvoyants ou déficients auditifs sur la lune de Pontlieue.

□ Parcs-relais

Quelques contributions posent la question de la création de parcs-relais aux terminus des lignes. Ces aménagements sont bien perçus pour aider à la diminution du trafic en ville grâce au report modal et une politique tarifaire incitative.

□ Toilettes publiques

Une contribution demande **d'installer davantage de toilettes publiques** sur la voirie. Elle propose que les sanitaires dédiés aux conducteurs de la SETRAM soient ouverts au public, afin d'offrir un niveau de propreté satisfaisant pour ce type d'équipement.

□ Plantations

Plusieurs questions abordent le thème des plantations et de la végétalisation.

Plusieurs contributions soulignent la place importante laissée à la végétation dans le projet. Elles saluent notamment l'accroissement végétal sur l'avenue Geneslay, le renforcement des alignements de l'avenue Bollée, qui contribueront à l'embellissement de ces artères. Quelques riverains demandent que les espèces plantées soient adaptées au site, une crainte courante étant la résistance des nouveaux sujets à la sécheresse en cas d'arrosage insuffisant.

Une contribution demande le remplacement des platanes générateurs de nuisances pour les véhicules en stationnement. Le sujet de l'abattage des arbres pour les besoins du projet, abattage qui ne serait pas forcément compensé par de nouvelles plantations, apparaît plusieurs fois également.

□ Nuisances

De nombreuses contributions font part **des nuisances existantes ou générées par le projet**, qu'elles soient sonores et vibratoires, liées à la sécurité ou à l'environnement naturel.

Le bruit et les vibrations générés par la circulation des bus, des véhicules voire des camions est un sujet de crainte pour de nombreux riverains de la rue d'Eichthal ou du terminus de Bellevue, mais aussi en ville de façon plus générale. L'implantation d'arrêt de bus devant les façades est une source d'inquiétude quant aux conséquences du bruit et des vibrations sur la santé des riverains, qui demandent qu'une mesure du niveau sonore soit effectuée sur le terrain et dans les habitations. Des solutions pour diminuer ces nuisances sont suggérées, comme la mise en œuvre d'enrobés silencieux et la suppression de la circulation de transit ou générale en centre-ville.

Le sentiment d'insécurité pour les cyclistes ou les piétons existe non seulement sur la voirie, mais aussi dans certaines zones reculées comme des tunnels.

Enfin les feuilles et fruits des arbres sont générateurs de nuisances sur les véhicules en stationnement, les racines de certains sujets défoncent les trottoirs les rendant impraticables à la marche à pied.



PARTIE 5. RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

5.1. Les interrogations ciblées

□ Quelles sont les différences entre le Tempo et les Chronolignes ?

Le Tempo (ligne T3) et les Chronolignes appartiennent tous à la famille des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Mise en service en 2016, la ligne T3 relie Allonnes à la gare Nord. Si la T3 peut être comparée sur beaucoup de points avec le tramway (longueur de site propre, stations-voyageurs, arrêt systématique aux stations, mise en place de distributeurs de titres sur chaque quai, etc.), une Chronoligne est une ligne de bus pour laquelle sont améliorées la vitesse et la régularité par :

- + La création, lorsque c'est possible, des couloirs de circulation réservés ou des voies d'approche pour que le bus ne soit pas bloqué par les remontées de files de voitures aux carrefours,
- + La priorité aux bus dans les carrefours.

Sur la majorité de son parcours la Chronoligne empruntera la même voie que les autres usagers de la route. Le bus s'arrêtera aux arrêts sur demande des voyageurs. Tout comme le Tempo, les Chronolignes offriront une fréquence élevée sur une large amplitude horaire.

□ Avez-vous prévu des parking-relais ?

Les études réalisées ont confirmé la pertinence de l'implantation d'un parking relais au terminus de la C4 côté Saint-Georges. Un terrain a été identifié sur la route de Pruillé-le-Chétif. Les études ultérieures devront définir la faisabilité technique et le dimensionnement du parking. Les autres terminus des Chronolignes ne justifient pas l'implantation de parking-relais. Toutefois, les recherches vont se poursuivre lors des phases d'études suivantes ainsi que la recherche d'emplacements plus petits sur lesquels pourraient être créés des parkings de proximité.

□ Pourquoi les toilettes de bout de ligne sont-elles réservées aux conducteurs de bus ?

La SETRAM est une société de droit privée qui se doit de respecter, à ses frais, l'article R4228-1 du Code du Travail pour ses salariés. C'est à ce titre que la SETRAM doit s'assurer que les lieux d'aisance mis à disposition de ses conducteurs dans les locaux de relève doivent être

maintenus dans un « état constant de propreté » et désinfectés régulièrement. Cette condition ne peut être garantie par l'employeur que si les lieux d'aisance restent privatisés. De ce fait les sanitaires des bouts de ligne sont réservés aux conducteurs, entretenus par la SETRAM et ne peuvent être ouverts au grand public.

□ **Quelle sera la motorisation des bus ?**

Il est envisagé de mettre en service dix bus à hydrogène sur une des Chronolignes. Les bus à hydrogène ont une motorisation électrique et sont donc moins bruyants que les bus diesel, même s'il reste toutefois le bruit du roulement des pneus sur la chaussée. La flotte de bus de la SETRAM est déjà motorisée au GNV pour plus de la moitié de son parc. Le GNV, qui ne rejette aucune particule, est beaucoup moins polluant que le diesel (en rappelant que les normes constructives imposées aujourd'hui font que le diesel d'aujourd'hui est nettement moins polluant qu'avant).

Concernant le parc de véhicules de la SETRAM, les véhicules GNV remplacent progressivement les véhicules diesel, avec l'objectif qu'il n'y ait plus de véhicule diesel à terme.

□ **Vais-je devoir changer de bus pour aller en centre-ville si je prends la C4 ?**

Le passage de la ligne C4 par la gare ne va pas obliger les voyageurs qui se rendent au centre-ville du Mans à faire une correspondance avec le tramway ou un autre bus. En effet en provenance de l'avenue Olivier Heuzé, après son passage par la gare, la ligne C4 se dirigera vers le centre-ville du Mans en empruntant le boulevard Demorieux puis la rue Barbier. Ainsi un voyageur qui monte dans le bus à l'arrêt Saint Lazare et qui souhaite rejoindre l'arrêt Médiathèque ne changera pas de bus à l'arrêt Gare.

À titre informatif :

- + Temps de trajet avec la ligne 4 actuelle de l'arrêt Saint Lazare à l'arrêt Médiathèque en heure de pointe : **9 minutes**
- + Temps de trajet estimé pour la C4 entre ces deux arrêts en heure de pointe : **6 minutes 30 secondes**

En effet le tracé et les aménagements associés présentés en concertation pour la C4 permettent amplement de compenser le détour fait pour desservir directement la gare.

□ **La desserte du quartier Gazonfier**

Le tracé de la Chronoligne C5 ne permet plus la même desserte que la ligne 5 actuelle. Il est d'ores et déjà acté qu'une autre ligne, non définie à ce jour, assurera une desserte de proximité du quartier.

5.2. Les questions thématiques

□ **Le déroulé d'un projet, les aménagements urbains**

La concertation préalable a été menée sur la base des études appelées « études préliminaires ».

Que sont les études préliminaires ? Le maître d'ouvrage doit « s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée » avant d'en définir le programme. Toutes les opérations d'aménagement doivent faire l'objet d'une forte réflexion en amont de leur réalisation. Cette réflexion a pour but d'aider les maîtres d'ouvrages dans leur prise de décision. Elle permet aussi d'éviter de réaliser des ouvrages dont la nécessité ne serait pas forcément reconnue ou dont le coût serait exorbitant. Toutefois les études préliminaires ne sont qu'une étape dans le long processus qu'est un projet de transport en commun.

En effet, sur la base des études préliminaires réalisées et agrémentées des réflexions issues de la présente concertation, le maître d'ouvrage choisit ou non de continuer le projet et définit le programme auquel devront répondre les études d'avant-projet (AVP). Ces études d'avant-projet permettront de définir à une échelle plus précise les aménagements à réaliser ainsi que les coûts et les calendriers des travaux associés.

Les élus métropolitains devront alors de nouveau se prononcer sur la continuité du projet sur la base des études d'avant-projet présentées. Si la décision de continuer le projet est prise, alors seront réalisées les études projet (PRO) qui servent à établir les dossiers de consultation des entreprises de travaux.

Ces différentes phases d'études vont permettre à Le Mans Métropole de continuer les échanges initiés par la concertation préalable avec les différentes parties prenantes du projet.

□ **Le tracé de la C4 : passage par la Rue d'Eichthal**

La desserte directe de la gare du Mans avec la ligne C4 est une amélioration notable. Le Mans Métropole a entendu les nombreuses contributions de la rue d'Eichthal et continuera de rechercher, dans les phases d'études suivantes, une solution qui permettrait de lever les

inquiétudes formulées. Il faut toutefois rappeler que la solution qui sera mise en œuvre devra permettre le maintien de la vie économique du quartier et une desserte en transport en commun de qualité.

Le Mans Métropole concertera, dans des délais compatibles avec les dates de mises en services des Chronolignes, avec les différentes parties prenantes sur les aménagements envisagés pour la rue d'Eichthal et les voies adjacentes.

□ **Les aménagements cyclables**

À ce stade des études réalisées il est difficile d'affirmer le type d'aménagement qui sera mis en œuvre pour la circulation des cycles. En effet les prochaines phases d'études permettront de définir plus précisément le partage de l'espace public. Le Mans Métropole s'engage à réaliser les aménagements les plus sécuritaires possible en relation avec l'espace disponible. En fonction de cette disponibilité seront mis en œuvre, dans l'ordre de priorité, des pistes cyclables, des bandes cyclables, le partage des sites banalisés avec les bus ou des zones 30. Les aménagements envisagés feront l'objet de présentations et de réunions d'échanges avec les différentes parties prenantes.

□ **La suppression des stationnements**

Pour ce sujet également, les prochaines phases d'études permettront d'identifier les espaces disponibles pour le maintien de stationnement et/ou de zones de livraisons pour les commerces. Il est important de rappeler que :

- + La mise en place de couloirs d'approche, nécessaires pour assurer la régularité des Chronolignes, est consommatrice d'espace,
- + La mise en œuvre d'un espace piétonnier plus large et plus sécurisé est bénéfique à l'activité commerciale.

Les aménagements envisagés seront présentés et discutés avec les riverains et commerçants directement concernés.

□ **Les plantations**

Afin de déterminer les essences végétales les plus adaptées, il faut dans un premier temps déterminer l'espace racinaire qui va pouvoir leur être dédié. Pour réaliser cette tâche, il est nécessaire d'avancer les études d'insertion urbaine et parallèlement de répertorier les réseaux en place dans le sol. De même les essences envisagées devront présenter un houppier compatible avec les habitations et immeubles à proximité. Un paysagiste sera

associé à l'équipe de maîtrise d'œuvre en charge des études et ses propositions seront analysées par le service « Nature en Ville et validées par les élus de Le Mans Métropole.



Réunion publique, mercredi 7 octobre 2020,
Palais des Congrès du Mans

Annexes :

Annexe 1 : Délibération, Conseil communautaire du 27 juin 2019

Annexe 2 : Affichettes crochets et oriflammes

Annexe 3 : Visuel web

Annexe 4 : Panneaux d'exposition

Annexe 5 : Presse

Extrait du Registre des Délibérations

Direction Générale des Services
Service des Assemblées
et de la Réglementation
SF/LB/JL/2019

du Conseil Communautaire

=====
SEANCE DU JEUDI 27 JUIN 2019

L'an deux mille dix-neuf, le jeudi vingt-sept juin à 18 h 00, les Membres du Conseil Le Mans Métropole, sur convocation et ordre du jour adressés et affichés le 21 juin 2019 sont réunis Salle Forum des Quinconces, sous la présidence de M. LE FOLL, Président.

Sont présents : M. S. LE FOLL, M. J-F. SOULARD, M. C. ROUILLON, Mme C. GOUHIER, M. G. LEPROUST, Mme C. POUPINEAU, M. G. JOSSELIN, M. S. GUY, M. T. COZIC, Mme R. KAZIEWICZ, M. M. MORTREAU, M. A. BRAUD, Mme F. DUBOIS, M. O. BIENCOURT, M. R. BATIOT, M. P. DELPECH, M. C. JEAN, M. Y. CALIPPE, Mme A. BESNARD, Mme C. BRULÉ-DELAHAYE, Mme I. SÉVÈRE, M. C. COUNIL, M. A. PIGEAU, M. Y. BROCHARD, Mme I. PIVRON, M. V. VICTOR, M. G. FAVENNEC, Mme A. PICHON, Mme C. LEBATTEUX, Mme C. BABILLOT, Mme M. SIOPATHIS, M. D. LE BARS, Mme S. LUSSON, M. G. CHALUMEAU, Mme E. ANDRE, M. J-Y. LECOQ, Mme D. AUBIN, M. P. PAUMIER, Mme J. LEMAITRE, M. S. CHEVALLIER, M. T. TOUCHE, M. C. LORIOT, M. P. LÉBOUCHER, M. P. PORTE, M. Y. GOULETTE, M. J. LE BOLU, M. M. POLLEFOORT, M. J. MARCHAND, M. F. EDOM, Mme C. N'KALOULOU, M. T. SAMAIN, Mme E. DEBOST, M. S. LOPES, M. E. COCHET, Mme V. CLAVEAU-LOUVET.

Absents et représentés : M. C. ROUILLON, M. M. MORTREAU, Mme F. PAIN, Mme A. BESNARD, Mme M. KARAMANLI, Mme S. MOISY, Mme V. RIVRON, Mme A. PEROT, Mme C. BOUCHÉ, M. J-L. FONTAINE, M. P. PAUMIER, Mme C. HEULOT, Mme I. LEBALLEUR, M. C. LORIOT, M. P. PORTE, M. Y. GOULETTE, M. F. BRETEAU, Mme J. PEDOYA, M. S. LOPES, M. J. GOUFFÉ.

Absents et excusés : Mme M. SCHIAPPA, Mme C. MORANÇAIS, M. K. EDOM, M. L. NOGUÈS, M. J. EGBERT, M. G. GUIBERT, Mme P. CHARTON.

Votes par procuration :

M. C. ROUILLON a donné pouvoir à M. D. LE BARS jusqu'à son arrivée
M. M. MORTREAU a donné pouvoir à Mme J. LEMAITRE après son départ
Mme F. PAIN a donné pouvoir à Mme I. SÉVÈRE
Mme A. BESNARD a donné pouvoir à Mme C. POUPINEAU après son départ
Mme M. KARAMANLI a donné pouvoir à M. O. BIENCOURT
Mme S. MOISY a donné pouvoir à M. J-F. SOULARD
Mme V. RIVRON a donné pouvoir à Mme I. PIVRON
Mme A. PEROT a donné pouvoir à M. A. PIGEAU
Mme C. BOUCHÉ a donné pouvoir à M. G. LEPROUST
M. J-L. FONTAINE a donné pouvoir à M. P. DELPECH
M. P. PAUMIER a donné pouvoir à Mme D. AUBIN après son départ
Mme C. HEULOT a donné pouvoir à M. S. CHEVALLIER
Mme I. LEBALLEUR a donné pouvoir à M. J. MARCHAND
M. C. LORIOT a donné pouvoir à M. E. COCHET après son départ
M. P. PORTE a donné pouvoir à M. J-Y. LECOQ après son départ
M. Y. GOULETTE a donné pouvoir à M. J. LE BOLU après son départ
M. F. BRETEAU a donné pouvoir à M. P. LÉBOUCHER
Mme PEDOYA a donné pouvoir à Mme R. KAZIEWICZ
M. S. LOPES a donné pouvoir à M. S. LE FOLL après son départ
M. J. GOUFFÉ a donné pouvoir à M. R. BATIOT

M. Jean-François SOULARD remplit les fonctions de Secrétaire.

M. Claude JEAN et M. Erwan COCHET ont constitué le bureau pour le dépouillement des opérations de vote

Le Procès-verbal de la séance du 23 mai 2019 est approuvé.

Les Membres ci-dessus désignés ont signé au Registre après délibération en séance.

73- Projet d'aménagement de trois Chronolignes -Concertation préalable - Modalités de la concertation

Direction du Développement Urbain

Rapporteur(s) M. Jean-François SOULARD

Dans le cadre de la nouvelle délégation de service public du réseau de transport public urbain et des mobilités urbaines, le délégataire a identifié trois lignes structurantes L4, L5 et L6, représentant 15% de la fréquentation de l'ensemble du réseau. Ces 3 lignes, retenues dans le cadre contractuel de la DSP, nécessitent un réaménagement des parcours et infrastructures afin de permettre une amélioration substantielle de l'attractivité, de la vitesse commerciale et de la régularité. Il s'agit des « chronolignes » suivantes :

- Bellevue/ Hauts de Coulaines <> Gares <> Saint Georges I Saint Joseph - C4
- Bener <> République/ De Gaulle <> Oasis - Centre des expositions - C5
- République <> Lycée Sud <> Saint Martin - C6

Par délibération du 4 juillet 2018, vous avez approuvé l'avant-programme relatif à l'aménagement de ces trois chronolignes pour une enveloppe globale évaluée à 30 000 000 € HT et accepté de recourir pour la mise en œuvre de ce projet à un mandataire. Après consultation, un mandat de maîtrise d'ouvrage a été confié au groupement CENOVIA/ TRANSAMO par marché du 9 janvier 2019.

En raison de leur importance et de leur nature, les aménagements à réaliser sont soumis aux dispositions des articles L.103-2 3° et R 103-1 et suivants du code de l'urbanisme. Ils doivent donc faire l'objet d'«une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

Cette concertation, qui sera conduite par notre mandataire, a pour objectif d'informer et d'associer le public au projet d'aménagement poursuivi.

Dans ce cadre et afin d'organiser l'expression des remarques et des opinions, il est proposé de présenter au public les tracés de référence envisagés pour chacune des lignes avec des variantes possibles pour la ligne C4 au niveau Gares notamment et sur la ligne C5 au niveau de Bener.

La concertation pourrait s'organiser en deux temps : un temps d'information suivi d'un temps de débats, associant les conseils de quartier.

Les moyens d'information, de participation et de restitution au public pourraient être les suivants :

Information

- Activation des relations presse (presse écrite et radio, conférence de presse, magazine collectivités),
- Affichage au sein des communes concernées (Le Mans, Coulaines, Pruillé le Chétif, Yvré l'Evêque, Changé, Rouillon et Allonnes),
- Création de contenus sur les sites web et les réseaux sociaux des collectivités concernées et de Le Mans Métropole ainsi que sur le site jeparticipe.fr,
- Création de supports de communication (panneaux).

Expression

- 4 Réunions publiques d'information (Coulaines, Le Mans quartier Bollée / quartier O.Heuzé / quartier sud),
- Mise en place de 4 permanences avec les intervenants du projet par quartier et /ou communes concernées : (Coulaines, Le Mans centre / quartier O.Heuzé / quartier sud).

Restitution

- Bilan concertation incluant réponses aux attentes et remarques exprimées,
- Bilan mis à disposition du public, sur le site « jeparticipe.fr » et en collectivités.

Le Conseil Communautaire sera amené ultérieurement à :

- tirer un premier bilan de la concertation publique,
- tirer un bilan définitif et clore la concertation à l'ouverture de l'enquête publique,
- approuver le projet définitif de l'opération trois chronolignes.

En conséquence, je vous remercie, mes chers collègues, de bien vouloir approuver dans un premier temps les modalités de la concertation préalable au projet d'aménagement des chronolignes telles que définies ci-avant.

ADOPTE A L'UNANIMITE



N° d'identification : lmc1DEL191838H1

Affichage le 02 juillet 2019

Délibération exécutoire le 02 juillet 2019

28 sept.

30 sept.

05 oct.

07 oct.

2020

:Of course
LE MANS

Concertation Publique
Toutes les infos sur jeparticipe.lemans.fr

RÉALISATION DE 3 NOUVELLES CHRONOLIGNES AU MANS !

cenovia **transamo**
à vos côtés



RÉALISATION DE 3 NOUVELLES CHRONOLIGNES AU MANS !

28 sept. 30 sept. 05 oct. 07 oct. 2020

Concertation Publique

Toutes les infos sur jeparticipe.lemans.fr

:Of course
LE MANS

Realisation: **ReuniMarcel** 10/8/2020 © Crédit photo Bus: SE-IRAM

cenovia | **transamo**





28 sept. 30 sept. 05 oct. 07 oct. 2020
RÉUNIONS PUBLIQUES

Concertation Publique

Toutes les infos sur jeparticipe.lemans.fr

:Of course LE MANS

RÉALISATION DE 3 NOUVELLES CHRONOLIGNES AU MANS !

cenovia | transamo

Ville du Mans
22 septembre

[ACTU]

Les habitants et usagers sont invités à venir échanger sur les projets de chronolignes. rb.gy/imjrgb

10 partages

J'aime Commenter Partager

Votre commentaire...

:Of course LE MANS

C4 Chronolignes Le Mans Métropole

Une concertation pour le projet d'aménagement de trois Chronolignes

Le Mans Métropole ouvre une concertation concernant le projet de trois Chronolignes sur l'agglomération mancelle. L'objet de la concertation est de présenter et de recueillir l'avis du public et des utilisateurs de ces lignes sur ce projet.

Les Chronolignes sont des lignes de bus avec une fréquence importante (entre 10 et 15 mn) et un fonctionnement sur une grande amplitude horaire dans la journée. Ces lignes bénéficient d'aménagement sur leur parcours pour faciliter leur vitesse et régularité, comme des couloirs de bus ou des priorités à certains carrefours. L'itinéraire des futures lignes sera basé sur celui des lignes de bus 4, 5, 6 actuelles avec quelques modifications, notamment la desserte de la gare par la ligne C4.

Les trois futures Chronolignes sont les lignes :

- C4 : Bellevue/Hauts de Coulaïnes - Cane - Saint Georges/Saint Joseph
- C5 : Gazonnier - Douce Amie - République/De Cauille - Oasis / Centre des expositions
- C6 : République - Lycée Sud - Saint Martin

Les aménagements permettent d'améliorer le temps de parcours entre 1 minute 30 le matin et 4 minutes 30 le soir par rapport à la situation existante.

Si la ligne actuelle passait par la gare, le gain de temps serait de 3 minutes 30 le matin et 8 minutes 30 le soir avec la Chronoligne.

C4 LE MANS BELLEVUE - HAUTS DE COULAÏNES

C4 PRULLÉ-LE-CHÉTIF ST JOSEPH

C4 LE MANS ST GEORGES

Stations: LA PAIX, ÉGLISE COULAÏNES, EUROPE, COPENHAGUE, LEON TOLSTOI, PAUL LOUIS JACQUES, BANZAN, PASSERELLE, CORRON, MAIRIE, LES HALLES, MÉDIATHÈQUE, COLONEL RAYNAL, PALAIS DES CONGRÈS, ST-LAZARE, ACACIAS, CHAUMARD, PONT DES TABACS, CIMENTIÈRE ST-GEORGES, GARE ROUTIÈRE, PACÈS, FERNAND TAVANO, VIEUX COLOMBIER, RUE DU LOIR, FOLLERAY-LE CLOS, MONTAIGU.

RESEAU CHRONOLOGIQUE GLOBAL

- chronoligne C4
- chronoligne C5
- chronoligne C6

:Of course LE MANS

Plans et coupes C4

DESSERTE GARE

- Créer un nouvel itinéraire desservant le pôle gare
- Desservir le Palais des Congrès depuis le centre-ville et depuis le secteur sud
- Permettre une connexion cyclable depuis le centre-ville, et le secteur sud vers le pôle gare

BELLEVEU TERMINUS C4

- Restructurer le Terminus de la ligne C4

PLACE DE L'ÉPERON

- Restructurer la Place de l'Eperon en vue d'assurer l'interface de l'ensemble des lignes de bus et du Tramway
- Piétonisation de l'espace connexe à l'ancien centre ville
- Réaliser les entrées vers la cité Plantagenet

CARREFOUR AVENUE OLIVIER HEUZÉ - BOULEVARD DES RIFFAUDÈRES

- Prioriser les Chronolignes par l'insertion en giratoire percé
- Assurer la continuité des cheminements cycles
- Permettre la fluidité de la circulation par l'insertion d'un double giratoire

RUE D'EICHTHAL - AVENUE DE LA LIBÉRATION - AVENUE OLIVIER HEUZÉ

- Desservir la rue d'Eichthal et le Pont des Tabacs dans les deux sens depuis le centre-ville vers Saint-Georges
- Introduire l'élément végétal le long de l'avenue de la Libération et l'avenue Olivier Heuzé

ROUTE DE PRULLÉ - RUE DE SABLE

- Améliorer le profil de voirie pour optimiser la circulation des Chronolignes
- Assurer la continuité des cheminements cycles
- Sécuriser les cheminements piétons et assurer leur confort

LEGENDE :

- Emprise piétonne
- Quai bus
- Revoilement voie bus
- Emprise de la voirie
- Emprise du quai
- Entrées chaméristes
- Mise en valeur du patrimoine végétal et développement des constructions écologiques
- Sécurisation des accès scolaires
- Sécurisation et développement des cheminements cyclables
- Arbres supprimés
- Périmètre d'intervention
- Desserte du pôle gare
- Sécurisation et développement des cheminements piétons
- Restructuration Terminus
- Arbres projetés
- Arbres existants

cenovia transamo

:Of course
LE MANS

C5 Chronolignes
Le Mans Métropole

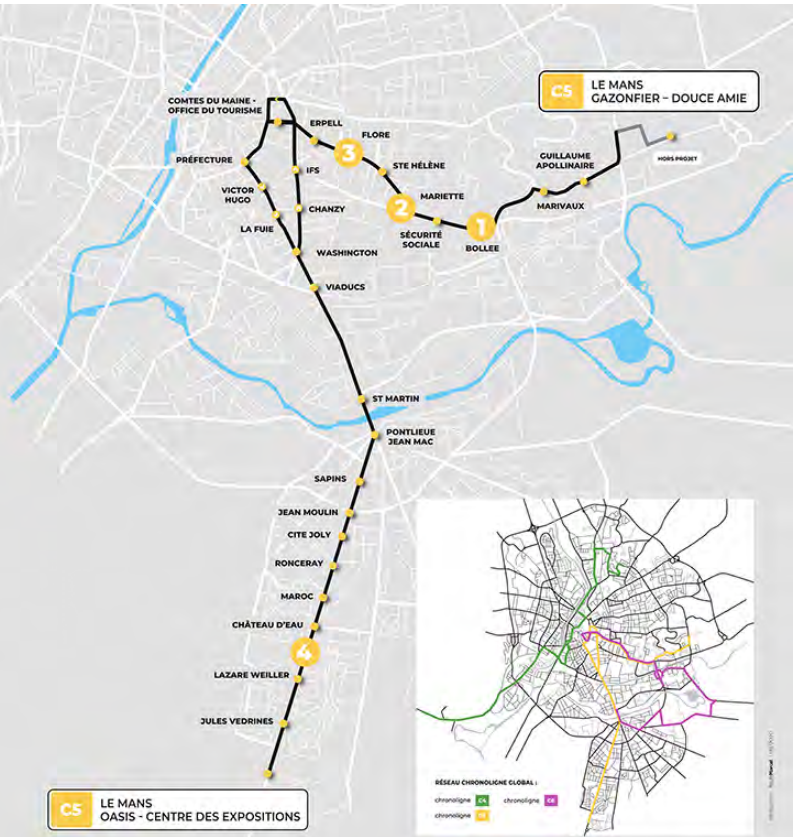
Une concertation pour le projet d'aménagement de trois Chronolignes

Le Mans Métropole ouvre une concertation concernant le projet de trois Chronolignes sur l'agglomération mancelle. L'objet de la concertation est de présenter et de recueillir l'avis du public et des utilisateurs de ces lignes sur ce projet.

Les Chronolignes sont des lignes de bus avec une fréquence importante (entre 10 et 15 mn) et un fonctionnement sur une grande amplitude horaire dans la journée. Ces lignes bénéficient d'aménagements sur leur parcours pour faciliter leur vitesse et régularité, comme des couloirs de bus ou des priorités à certains carrefours. L'itinéraire des futures lignes sera basé sur celui des lignes de bus 4, 5, 6 actuelles avec quelques modifications, notamment la desserte de la gare par la ligne C6.

Les trois futures Chronolignes sont les lignes :
- C6 : Bellevue/Hauts de Couaines - Gares - Saint Georges/Saint Joseph
- C5 : Gazonfier - Douce Amie - République/De Gaulle - Oasis / Centre des expositions
- C6 : République - Lycée Sud - Saint Martin

Les aménagements réalisés permettent de réaliser une réduction importante du temps de parcours : entre 8 minutes et 12 minutes 30. Ces gains sont possibles grâce à la réalisation de carrefours giratoires qui fluidifient la circulation générale, la mise en place de voies dédiées aux bus et la priorité donnée aux bus aux carrefours.



cerovia transamo

:Of course
LE MANS

Plans et coupes C5

AVENUE BOLLÉE - BOULEVARD NICOLAS CUGNOT

- Réalisation de sites propres pour les Chronolignes
- Réalisation d'un giratoire afin de sécuriser et de donner la priorité aux modes de transports en commun
- Réalisation d'aménagements pour les modes doux afin de sécuriser et d'offrir des continuités aux cycles et aux piétons
- Renforcement de la trame verte afin d'offrir un espace qualitatif aux usagers



AVENUE BOLLÉE

- Réalisation de sites propres pour les Chronolignes
- Réalisation de giratoires afin de sécuriser et de donner la priorité aux modes de transports en commun
- Réalisation d'aménagements pour les modes doux afin de sécuriser et d'offrir des continuités aux cycles et aux piétons
- Conservation et renforcement du patrimoine végétal afin d'offrir un espace qualitatif aux usagers



LEGENDE :

- Impasse/Allée
- Quai
- Voie de service/voie de circulation
- Voie verte
- Emploi ou local
- Zone commerciale
- Mise en valeur du patrimoine végétal et développement d'arbres et de végétaux
- Securisation et développement des aménagements cyclables
- Securisation et développement des aménagements piétons
- Voies piétonnes
- Voies vélos
- Voies de desserte
- Voies de desserte

AVENUE BOLLÉE - RUE DE LA MARIETTE

- Réalisation de sites propres pour les Chronolignes
- Réalisation d'un giratoire afin de sécuriser et de donner la priorité aux modes de transports en commun
- Réalisation d'aménagements pour les modes doux afin de sécuriser et d'offrir des continuités aux cycles et aux piétons
- Conservation et renforcement du patrimoine végétal afin d'offrir un espace qualitatif aux usagers



AVENUE FÉLIX GENESLAY

- Réalisation de sites propres pour les Chronolignes
- Réqualification de l'avenue
- Réalisation d'aménagements pour les modes doux afin de sécuriser et d'offrir des continuités aux cycles et aux piétons
- Renforcement de la trame verte afin d'offrir un espace qualitatif aux usagers



cerovia transamo

:Of course
LE MANS

C6 Chronolignes
Le Mans Métropole

Une concertation pour le projet d'aménagement de trois Chronolignes

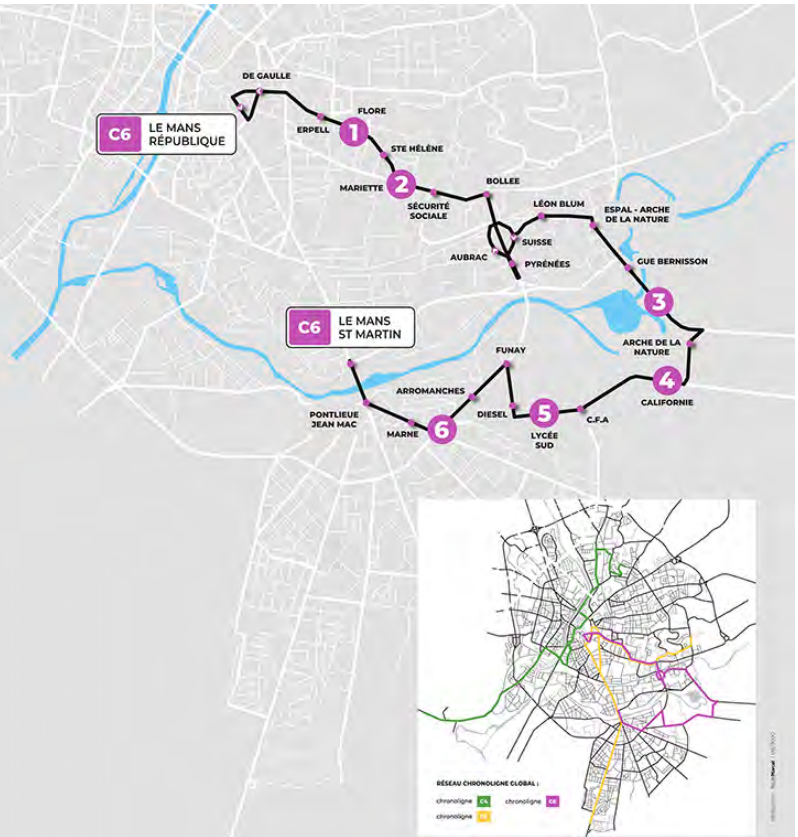
Le Mans Métropole ouvre une concertation concernant le projet de trois Chronolignes sur l'agglomération manceauise. L'objet de la concertation est de présenter et de recueillir l'avis du public et des utilisateurs de ces lignes sur ce projet.

Les Chronolignes sont des lignes de bus avec une fréquence importante (entre 10 et 15 mn) et un fonctionnement sur une grande amplitude horaire dans la journée. Ces lignes bénéficient d'aménagements sur leur parcours pour faciliter leur vitesse et régularité, comme des couloirs de bus ou des priorités à certains carrefours. L'itinéraire des futures lignes sera basé sur celui des lignes de bus 4, 5, 6 actuelles avec quelques modifications, notamment la desserte de la gare par la ligne C6.

Les trois futures Chronolignes sont les lignes :

- C4 : Bellevue/Hauts de Coutaines - Cares - Saint Georges/Saint Joseph
- C5 : Gazonnier - Douce Arnie - République/De Gaulle - Oasis / Centre des expositions
- C6 : République - Lycée Sud - Saint Martin

Ces réductions fortes de temps de parcours (entre 7 minutes et 09 minutes) sont en majorité possibles grâce à la création de site propre sur une partie de la section Erpell - Bollée, à la réalisation de carrefours giratoires fluidifiant la circulation générale et à la priorité donnée aux bus aux carrefours.

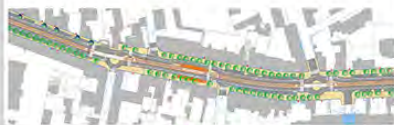


:Of course
LE MANS

Plans et coupes **C6**

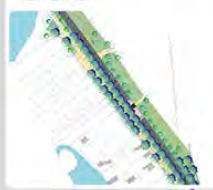
AVENUE BOLLÉE

- Réalisation de sites propres pour les Chronolignes
- Réalisation de giratoires afin de sécuriser et de donner la priorité aux modes de transports en commun
- Réalisation d'aménagements pour les modes doux afin de sécuriser et d'offrir des continuités aux cycles et aux piétons
- Conservation et renforcement du patrimoine végétal afin d'offrir un espace qualitatif aux usagers



**ABBAYE ROYALE DE L'ÉPAU
RUE DE L'ESTEREL**

- Réalisation d'une voie verte pour les modes doux afin de sécuriser et d'offrir des continuités aux cycles et aux piétons
- Conservation et renforcement de la trame verte afin d'offrir un espace qualitatif aux usagers
- Requalification des abords de l'Abbaye



LYCÉE SUD - RUE HENRI CHAMPION

- Sécurisation de l'accès au lycée
- Aménagement d'un pôle d'échange
- Réalisation d'aménagements pour les modes doux afin de sécuriser et d'offrir des continuités aux cycles et aux piétons
- Renforcement de la trame verte afin d'offrir un espace qualitatif aux usagers



LÉGENDE :

- Emprise piétons
- Quai bus
- Boulevardement voie bus
- Emprise voirie
- Emprise du quai
- Périmètre d'intervention
- Arbres supprimés
- Arbres projetés
- Arbres existants
- Entrées caractéristiques
- Mise en valeur du patrimoine végétal et développement des continuités écologiques
- Sécurisation des accès scolaires
- Sécurisation et développement des continuités cyclables
- Sécurisation et développement des cheminements piétons

AVENUE BOLLÉE - RUE DE LA MARIETTE

- Réalisation de sites propres pour les Chronolignes
- Réalisation d'un giratoire afin de sécuriser et de donner la priorité aux modes de transports en commun
- Réalisation d'aménagements pour les modes doux afin de sécuriser et d'offrir des continuités aux cycles et aux piétons
- Conservation et renforcement du patrimoine végétal afin d'offrir un espace qualitatif aux usagers



RUE HENRI CHAMPION - RUE DES TENNIS

- Réalisation d'un carrefour giratoire afin de sécuriser le carrefour entre la rue Henri Champion et la rue des Tennis
- Réalisation d'une voie verte afin de sécuriser et d'offrir des continuités pour les modes doux



AVENUE DU DR JEAN MAC - BOULEVARD NICOLAS CUGNOT

- Réalisation d'un giratoire afin de sécuriser et de donner la priorité aux modes de transports en commun
- Réalisation d'aménagements pour les modes doux afin de sécuriser et d'offrir des continuités aux cycles et aux piétons
- Conservation et renforcement de la trame verte afin d'offrir un espace qualitatif aux usagers





Le Mans Notre ville – édition n°400

Une concertation pour le projet d'aménagement de trois chronolignes

TRANSPORTS Le Mans Métropole ouvre une concertation concernant le projet de trois chronolignes sur l'agglomération mancelle. Les chronolignes ? Des lignes de bus avec une fréquence importante (entre 10 et 15 minutes) et un fonctionnement sur une grande amplitude horaire dans la journée. Ces lignes bénéficient d'aménagements sur leur parcours pour faciliter leur vitesse et leur régularité, comme des couloirs de bus ou des priorités à certains carrefours. Les trois lignes concernées sont les actuelles ligne 4 : Bellevue / Hauts de Coulaines - Saint Georges / Saint Joseph, ligne 5 Béner - République / De Gaulle - Oasis - Centre des expositions et la ligne 6 République - Lycée Sud - Saint Martin. L'itinéraire des futures chronolignes sera basé sur celui des lignes de bus actuelles avec quelques modifications, notamment la desserte de la gare par la ligne 4. Des permanences



et des réunions publiques d'information se tiendront à compter de fin septembre jusqu'à la mi-octobre 2020. Ces quatre permanences et ces quatre réunions publiques se dérouleront sur : Coulaines-Le Mans, quartier Bollée, quartier Olivier-Heuzé et quartier Sud. Les quatre réunions publiques auront lieu les 28 et 30 septembre, les 5 et 7 octobre, les lieux seront précisés ultérieurement.

Solewa envisage la création de 5 à 10 emplois.

ÉCONOMIE Le Mans Métropole a accordé une aide à l'immobilier d'entreprise de 200 000€ en équivalent subvention brute (ESB) à l'agence de design et communication Machin Bidule pour son projet d'acquisition et de réalisation d'un tiers-lieu dans l'ancienne chaufferie de l'hôpital psychiatrique Etoc Demazy.

GÉMERIE Le service Propreté de Le Mans Métropole propose une animations sur le tri et la réduction le 5 août dans l'après-midi. Rendez-vous sur la plage. L'Arche de la Nature organise également deux animations sur la faune et la flore du site les 29 juillet et 12 août, le matin, auxquelles il faudra s'inscrire les lundis et mardis précédents.

le dossier

Le premier bus à hydrogène roule depuis le 16 septembre

INNOVATION Livré à la Setram en août et testé plusieurs semaines durant, le Businova (contraction de bus et innovation) est entré en service sur la ligne 17, le mercredi 16 septembre. Il s'agit du tout premier bus électrique à hydrogène à circuler dans une ville française de plus de 100 000 habitants. Le véhicule doté d'un réservoir de 28kg d'hydrogène est 100% zéro émission. Il ne rejette que de l'eau.

“
Une autonomie de plus de 300km grâce à une pile à combustible Michelin”
”

“La version choisie par la Setram dispose d'une capacité de 92 à 100 passagers et d'une autonomie de plus de 300km grâce à une pile à combustible Michelin de 30 kW”, détaille Emmanuelle Saux, responsable communication et marketing du constructeur-carrossier Safra (Albi). Doté d'une technologie innovante, le Bus dispose également d'un design surprenant constitué d'un châssis bi-modulaire. Le pack énergie, situé à l'arrière du véhicule, intègre la motorisation et les batteries. L'autre châssis étant entièrement dédié aux



passagers, avec un espace rehaussé à l'arrière du véhicule. Ce belvédère accessible par escalier, est un espace accueillant et lumineux, qui offre une vue panoramique à 360° sur la ville. Une station de production d'hydrogène, inaugurée cet été, permet de faire le plein du véhicule en seulement quelques minutes. À terme, 10 bus à hydrogène circuleront sur le réseau Setram.

Chronolignes : quatre réunions publiques au programme

PROJET Les lignes de bus 4 (Bellevue/Hauts de Couaines - Saint-Georges/Saint-Joseph), 5 (Gazonnier-Oasis Centre des expositions) et 6 (République - Saint-Martin) du réseau de la Setram seront prochainement transformées en chronolignes (C4, C5 et C6). Ces lignes bénéficieront de fréquences plus élevées (10 à 15 minutes) et de plus grandes amplitudes horaires. Elles se distingueront également par des aménagements spécifiques

(couloirs réservés, priorité aux feux) pour améliorer leur vitesse et leur régularité. Sur ces chronolignes, l'aménagement des arrêts est proche de ceux du tramway et du Tempo. L'itinéraire des futures chronolignes sera basé sur celui des lignes de bus actuelles avec quelques modifications. Quatre réunions publiques sont programmées les 28 et 30 septembre et 5 et 7 octobre. **Plus d'infos** sur www.jeparticipe.fr

France Bleu Maine (web)

France Bleu
Le Mans [changer]
Infos Sports Culture Vie quotidienne

Transports

Trois lignes de bus rapides au Mans : la concertation débute ce mercredi

Mardi 22 septembre 2020 à 15:10 - Par Julie Le Duff, France Bleu Maine

Le Mans

Facebook Twitter YouTube

La phase de concertation débute ce mercredi 23 septembre 2020 afin de recueillir l'avis et les attentes des usagers vis-à-vis de trois nouvelles "chronolignes" de bus pour relier le centre-ville du Mans à la périphérie.



Bus de la SETRAM à Laillé (Maine) - Frédéric Borelli

Le projet avait été mis en pause en 2017, pendant le dernier mandat de Jean-Claude Boulard : la création de trois "chronolignes" de bus au Mans redémarque en 2020 avec le lancement de la phase de concertation. Il s'agit de recueillir les attentes des usagers vis-à-vis de ces trois lignes de bus rapides qui doivent relier le centre du Mans à la périphérie de la ville.



Le principe ? Des bus qui passent souvent - toutes les 10 à 15 minutes, avec une grande amplitude horaire et qui permettent d'aller vraiment plus vite en évitant les feux et les bouchons grâce, entre autres, à des couloirs réservés ou de nouveaux ronds-points. Ces trois chronolignes ont vocation à remplacer les actuelles lignes 4, 5 et 6 de la Setram, avec quelques adaptations de leur tracé et surtout pas mal de travaux, notamment sur l'avenue Bollée. Le projet affiche aussi une volonté de faciliter les déplacements des vélos et des cyclistes.

Trois chronolignes pour gagner du temps

Pour accéder au plan de la ligne, cliquez sur les liens en gras.

- Ligne C4 : de Bellevue à Pruilley-le-Chêvre, en passant par la gare du Mans (contrairement à l'actuelle ligne 4). **Gain de temps attendu : entre 1 minute 30 le matin et 4 minutes 30 le soir** par rapport à la situation existante. Si la ligne actuelle passait par la gare, le gain de temps serait de 3 minutes 30 le matin et 8 minutes 30 le soir avec la Chronoligne.
- Ligne C5 : entre le centre des expositions (Oasis) et Béner, via le centre-ville du Mans. **Gain de temps attendu : entre 8 minutes et 12 minutes 30.**
- Ligne C6 : de République à Saint-Martin en passant par l'Arche de la nature et le lycée Sud. **Gain de temps attendu : entre 7 minutes et 9 minutes.**

Le programme de la concertation

Dans le cadre de cette phase de concertation **quatre permanences** sont prévues :

- mercredi 23 septembre, Mairie de Coulaines de 14h à 17h30 ;
- mercredis 30 septembre et 7 octobre de 14h à 16h, salle Paul-Scarron, Hôtel de Ville du Mans ;
- mercredi 14 octobre de 14h à 16h, salon Plantagenêt, Hôtel de Ville du Mans.

Quatre réunions publiques d'information sont également prévues. Elles se tiendront à partir de 19h :

Quatre réunions publiques d'information sont également prévues. Elles se tiendront à partir de 19h :

- lundi 28 septembre, salle Henri-Barbin 31, boulevard Jean-Jacques Rousseau, Le Mans ;
- mercredi 30 septembre, Auditorium, Musée Jean-Claude-Boulard, Carré Plantagenêt, 2 rue Claude-Blondeau, Le Mans ;
- lundi 5 octobre, Espace culturel Henri-Salvador, 2, place Jean-Claude Boulard / Salle "Syracuse", Coulaines (C4 uniquement) ;
- mercredi 7 octobre, Palais des Congrès et de la Culture du Mans, rue d'Arcole, Le Mans.

Il est également possible de poser des questions en ligne.

Le Mans Maillé Transports en commun

Julie Le Duff
France Bleu Maine

Le Maine Libre, 26 septembre 2020

Des lignes qui vont changer la ville

La métropole ouvre une concertation sur le projet de créations de chronolignes, accompagnées d'aménagements urbains.

Il y a eu le tramway, avec les deux lignes T1 et T2, puis le bus Tempo et sa ligne en partie dédiée baptisée T3 entre Allonnes et la gare du Mans.

Des aménagements urbains qui concernent tous les usagers de la route

Les chiffres se suivent, mais cette fois, la lettre change. Les usagers de la Setram prendront, mais pas avant 2022 ou 2023, les C4, C5 et C6. « C » comme chronolignes. Des lignes très majoritairement calquées sur celles existantes (les 4, 5 et 6), avec d'importants aménagements urbains pour faciliter la circulation. Le coût de 30 millions d'euros évoqué lors d'une première estimation fin 2018 devait être dépassé.

Trois lignes à forte fréquentation

Les trois lignes existantes qui pourraient passer en chronolignes n'ont pas été choisies au hasard. Il s'agit des lignes de bus les plus fréquentées : la 4 (entre Bellevue - Hauts de Couaines et Pruilhé-le-Chétif - Saint-Joseph) ; la 5 (entre Oasis - Centre des expositions et Gazonfier) ; la 6 (entre Saint-Martin à Pontlieue et la place de la République).

Nouveau terminus et légers changements de parcours

Si les tracés des futures lignes sont principalement calqués sur les actuels, quelques changements sont

envisagés. Dont un majeur concerne la future ligne C5, avec un déménagement de terminus : le bus n'aurait plus pour destination Gazonfier (en haut de la rue de l'Éventail) en montant par la rue Alfred-de-Vigny, mais la future zone commerciale de Béner, en passant devant le parc Alexandre-Dumas et en empruntant une partie de la rue Douce-Amie. Ce changement de terminus dépend évidemment de la réalisation de la zone commerciale. Et il faudrait alors une autre ligne pour relier la longue et sinueuse rue Alfred-de-Vigny au centre-ville.

Un autre changement de parcours concerne la ligne C4 qui emprunterait le quai Louis-Blanc et le tunnel Wright (au lieu de passer par la rue Delagènerie) et, un plus loin, ferait un crochet par la gare.

Concernant les véhicules en circulation sur ces lignes spéciales, il devrait s'agir de bus classiques, plutôt de grande capacité (pas de création de nouveaux bus comme pour le Tempo), à moins que n'y soient affectés prioritairement les bus à hydrogène, dont le premier exemplaire circule depuis ce mois de septembre.

Plein de nouveaux ronds-points

Les trois chronolignes alternent entre voies spéciales et circulation mixte. Des couloirs de bus sont ainsi envisagés avenue Bollée, avenue Félix-



Le Mans, septembre 2020. Des bus à hydrogène pourraient être dédiés à une ou plusieurs chronolignes.

Genezlay, et boulevard Nicolas-Cugnot (rocade).

De nombreux aménagements urbains sont prévus afin de gagner en fluidité, qui vont concerner tous les usagers de la route. Et qui dit fluidité dit... ronds-points ! Ils devraient pousser comme des champignons. Il s'agit de giratoires percés avec feux de signalisation pour donner la priorité aux bus.

Si le projet actuel va à son terme, l'avenue Bollée sera la plus impactée, avec quatre nouveaux giratoires : un au niveau du carrefour avec le début de la rocade (où il y a le Burger King), un autre au croisement avec la rue de la Mariette (Super U), puis encore deux autres aux niveaux de la rue de Flore puis de la rue Erpell. Sur la rocade sud-est, un giratoire serait érigé à l'intersection avec l'avenue Jean-Mac (hôtel Ibis).

Autre rond-point en projet à l'Épau, au croisement de la rue des Tennis, de la rue Henri-Champion et de la route de Changé, une zone souvent embouteillée avec la présence toute proche des MMA.

De l'espace pour les piétons et les cyclistes

Enfin, deux ronds-points devraient être construits avenue Olivier-Henri de part et d'autre du boulevard des Riffaudières (rocade ouest). Ce grand projet de mobilité prévoit aussi de donner plus de place aux piétons et aux cyclistes. Les plans de l'étude prévisionnelle disponibles sur internet montrent notamment que deux places du centre-ville deviendraient piétonnes : le parking de la place de l'Éperon et le bas de la rue du Vert-Galant.

Route de Pruilhé et rue de Sablé, la voie sera considérablement élargie pour permettre la création de deux bandes cyclables. Des aménagements pour les modes doux sont également prévus avenue Bollée, avenue Félix-Genezlay, rue de l'Estérel, rue Henri-Champion (lycée Sud), boulevard Nicolas-Cugnot (avec une seule voie pour les voitures) ou encore avenue Jean-Mac vers Pontlieue. Une « connexion cyclable » est également à l'étude entre le centre-ville et la gare. Le Mans Métropole prévoit aussi le verdissement de nombreux secteurs.

Fabrice GANDON

LES TROIS PROJETS DE CHRONOLIGNES DE BUS



Un projet qui s'ouvre à la concertation

Ces chronolignes et les aménagements qui vont avec n'en sont évidemment qu'à l'état de projet. Après l'étude préliminaire, s'ouvre maintenant une période de concertation, afin de présenter le projet au public et de recueillir leur avis.

« Nous présentons les grandes orientations du projet. Il faut voir cela comme un schéma de départ, rien n'est gravé dans la marbre », tient à préciser Rémy Batiot, vice-président écologiste de Le Mans Métropole en charge des Mobilités.

La phase de concertation sera suivie de nouvelles études plus avancées.

Quatre réunions publiques

Ces réunions d'information se tiendront à chaque fois à partir de 19 heures :

- le lundi 28 septembre (lignes C4, C5, C6), salle Henri-Barbin 31, boulevard Jean-Jacques-Rousseau au

Mans ;

- le mercredi 30 septembre (lignes C4, C5, C6), auditorium, musée Jean-Claude-Bouliard, Carré Plantagenêt, 2, rue Claude-Blondeau au Mans ;

- le lundi 5 octobre (ligne C4 uniquement), espace culturel Henri-Salvador (salle Syracuse), 2, place Jean-Claude-Bouliard à Couaines ;

- le mercredi 7 octobre (lignes C4, C5, C6), palais des congrès et de la culture du Mans, rue d'Arcole.

Permanences

- Les mercredis 30 septembre et 7 octobre de 14 à 18 heures salle Paul-Scarron, hôtel de ville du Mans ;

- le mercredi 14 octobre de 14 à 18 heures, salon Plantagenêt, hôtel de ville du Mans.

Vous pouvez également poser vos questions en ligne : <https://jeparticipe.lemans.fr>

Gain de temps : jusqu'à 12 minutes

Tous ces aménagements, et c'est le but, vont permettre de gagner du temps de parcours. Des gains estimés de 3 minutes et demie à 8 minutes et demie sur la ligne C4 (pour le trajet passant par la gare), de 8 minutes à 12 minutes et demie pour la ligne C5 et de 7 à 9 minutes pour la ligne C6.

Les gains sont plus importants sur les lignes C5 et C6 en raison des nombreux aménagements prévus (voies dédiées et giratoires).

Ces trois chronolignes bénéficieront également d'une fréquence importante (10 à 15 minutes) et d'une large amplitude horaire.

EL07

Maville.com/Ouest France, 27 septembre 2020



Info

Rechercher une actualité...

Accueil > Info > Info Le Mans > Le Mans. Les chronolignes de bus en débat dès lundi

Dimanche 27 septembre 2020 19:22



Le Mans. Les chronolignes de bus en débat dès lundi



Trois chronolignes de bus devraient bientôt circuler dans les rues du Mans et de son agglomération. © Archives Ouest-France

Quatre réunions publiques d'information autour des projets d'aménagement des trois chronolignes du Mans sont prévues. La première aura lieu lundi 28 septembre 2020, salle Henri-Barbin, à partir de 19 h.

Plus nombreux, plus fréquents et plus rapides : trois chronolignes de bus devraient bientôt circuler dans les rues du Mans et de son agglomération. Leurs itinéraires seront basés sur les actuelles lignes de bus 4 (Bellevue/Hauts de Coullaines – Gares – Saint-Georges/Saint-Joseph), 5 (Béner – République/De Gaulle – Oasis / Centre des expositions) et 6 (République – Lycée Sud – Saint-Martin).

La transformation en chronolignes devrait se faire moyennant quelques aménagements. Quatre réunions publiques d'information sont prévues : lundi 28 septembre (salle Henri-Barbin, 31, boulevard Jean-Jacques-Rousseau, Le Mans), mercredi 30 septembre (auditorium, musée Jean-Claude-Boulard, Carré Plantagenêt, 2 rue Claude-Blondeau, Le Mans), lundi 5 octobre (espace culturel Henri-Salvador, 2, place Jean-Claude-Boulard, salle Syracuse, Coullaines (C4 uniquement)) et mercredi 7 octobre (Palais des congrès et de la culture du Mans, rue d'Arcole).

Ouest-France

Ouest France, 29 septembre 2020

Le Mans

Chronolignes : ces riverains « n'en dorment plus »

Les aménagements nécessaires à la création de chronolignes ne font pas des heureux. Cyclistes et riverains élèvent la voix contre les risques en matière de sécurité.

Les chronolignes, ces « lignes de bus boostées pour être vraiment performantes », ne font pas que des heureux. Ils étaient nombreux à avoir fait le déplacement, lundi, pour participer à la première réunion d'information publique, en présence des porteurs de projet mais aussi, à la dernière minute, de Stéphane Le Foll.

Le maire du Mans et président de la métropole, qui ne devait pas être présent, a finalement été dépêché sur place pour répondre aux inquiétudes des habitants.

En particulier celles des riverains de la rue d'Eichtal, à quelques pas de l'ancienne manufacture des tabacs du Mans. Une rue passagère, très utilisée, jusqu'ici en sens unique. Que devra traverser, pour rejoindre la gare, la future chronoligne C4.

« Vous parlez de sécurité, nous entendons danger »

Parmi les riverains inquiets, venus en nombre à la première réunion de concertation, un père de famille prend le micro et soupire : « Aujourd'hui, les habitants de la rue d'Eichtal ne dorment plus. Nous sommes tous stressés, angoissés, à l'idée de, demain, avoir une voie à double sens en bas de chez nous. »

Le projet prévoit en effet la création d'une voie à double sens dédiée aux bus, en complément de celle dédiée à la circulation automobile, mais aussi la suppression de onze places de stationnement, dont une réservée aux personnes à mobilité réduite, et la disparition de la piste cyclable. « Vous parlez de sécurité, nous entendons danger, poursuit, tourmenté, le riverain. Lorsqu'on sort nos poubelles, on se fait décoiffer par les bus ! Et on nous annonce des



Les riverains de la rue d'Eichtal, qui doit traverser la future chronoligne C4, au Mans, s'inquiètent pour leur sécurité.

(Photo: Ouest-France)

passages plus rapides, plus fréquents, en double sens ? »

Équilibrer l'espace disponible

Un « vrai sujet », convient le maire, qui reconnaît que « l'alerte était nécessaire » et que « le débat est ouvert mais pas tranché ».

Les propositions fusent du côté des participants : « Pourquoi ne pas réduire la circulation des voitures pour inciter aux transports doux

tout en évitant de supprimer des places de stationnement ? », propose une cycliste mancelle. Comme elle, ils sont nombreux à élever la voix en faveur d'aménagements cyclables sécurisés. « Si les cyclistes roulent sur les trottoirs, c'est parce qu'ils ont peur de rouler sur les pistes cyclables ! Nous sommes séparés de la circulation motorisée par de simples bandes de peinture. »

« L'aménagement urbain est limité par l'espace disponible, rétorque le

président de la métropole. Il faut trouver un équilibre entre des trottoirs plus larges, des voies bus, des voies voitures, des pistes cyclables et des places de stationnement... La collectivité est comptable de la promotion du vélo, mais aussi de la vie des gens ! Nous sommes obligés de faire des arbitrages. » Resté à savoir en faveur de quel mode de transport ces derniers pencheront.

Marion DUGRENIER.

Top départ pour les négociations autour des chronolignes

Lignes de bus boostées

Plus rapides, plus fréquentes, plus longtemps. Ce sont les objectifs poursuivis par les futures chronolignes du Mans, ces « lignes de bus boostées pour être vraiment performantes ».

Itinéraires quasi inchangés

Au nombre de trois, elles devraient reprendre, à quelques déviations près, les itinéraires des actuelles lignes 4, 5 et 6. Des « axes structurants » qui traversent l'agglomération du nord au sud, d'est en ouest : la C4 reliera Bellevue à Saint-Joseph en passant par la gare ; la C5, Béner à République puis au centre des expositions ; la C6, au départ de République, desservira le lycée Sud puis Saint-Martin.

Gain de temps

« Un trajet en bus moins long, c'est aussi moins de tentations d'utiliser d'autres modes de transport », justifie Stéphane Le Foll, en introduction de la première réunion publique d'information, lundi 28 septembre 2020, dans le quartier de Portlieue. Selon une étude préliminaire, les

chronolignes devraient permettre de gagner jusqu'à 12 minutes. Un gain de temps non négligeable sur des trajets d'environ 10 km.

Couloirs dédiés et priorité aux feux

Pour augmenter la vitesse commerciale et faciliter la régularité des bus, la métropole veut mettre en place des couloirs réservés pour permettre aux bus d'échapper aux bouchons et d'avoir la priorité à certains carrefours. À l'image des aménagements réalisés boulevard Demorieux pour la ligne Tempo T3, qui relie la gare à Allonnes.

Achever la desserte de l'agglomération et des équipements

Le maire du Mans et président de la communauté urbaine veut aussi profiter de ce nouveau chantier pour « végétaliser, repenser l'aménagement des grands pôles urbains, comme la place Washington, et achever la desserte de l'agglomération et des grands équipements du Mans », notamment les lycées, la gare et les salles de spectacle.



Stéphane Le Foll, maire du Mans et président de la métropole, a assisté à la première réunion de concertation autour des chronolignes, lundi, dans le quartier de Portlieue.

(Photo: Ouest-France)

Le maire ouvre le débat

Habitants et usagers sont invités à participer à la phase de concertation publique, lancée lundi par la Métropole.

La collectivité récolte aussi les avis via sa plateforme internet jeparticipelemans.fr. Lundi, ils étaient nombreux à avoir fait le déplacement pour exprimer leurs griefs. Cyclistes et habitants de la rue d'Eichtal, qui devrait passer à double sens,

s'inquiètent du manque de sécurité des aménagements proposés.

M. D.

Trois nouvelles réunions publiques d'information se tiendront, à partir de 19 h, mercredi 30 septembre, à l'auditorium, musée Jean-Claude-Boulard ; lundi 5 octobre, à l'espace culturel Henri-Salvador et mercredi 7 octobre, au Palais des congrès et de la culture.

Ouest France (web), 29 septembre 2020



Le Mans. Chronolignes : les riverains de la rue d'Eichtal « n'en dorment plus »

Les aménagements nécessaires à la création de chronolignes, au Mans (Sarthe), ne font pas que des heureux. Cyclistes et riverains de ces futures lignes de bus rapides élèvent la voix contre les risques en matière de sécurité.



Les chronolignes, ces « **lignes de bus boostées pour être vraiment performantes** », ne font pas que des heureux. Ils étaient nombreux à avoir fait le déplacement, lundi 28 septembre 2020, pour participer à la première réunion d'information publique, en présence des porteurs de projet mais aussi, à la dernière minute, de **Stéphane Le Foll**.

Le maire du Mans et président de la métropole, qui ne devait pas être présent, a finalement été dépêché sur place pour répondre aux inquiétudes des habitants.

En particulier celles des riverains de la rue d'Eichtal, à quelques pas de l'ancienne manufacture des tabacs du Mans. Une rue passagère, très utilisée, jusqu'ici en sens unique. Que devra traverser, pour rejoindre la gare, la future chronoligne C4.

« Vous parlez de sécurité, nous entendons danger »

Parmi les riverains inquiets, venus en nombre à la première réunion de concertation, un père de famille prend le micro et soupire : « **Aujourd'hui, les habitants de la rue d'Eichtal ne dorment plus. Nous sommes tous stressés, angoissés, à l'idée de, demain, avoir une voie à double sens en bas de chez nous.** »



Les riverains de la rue d'Eichtal se mobilisent pour alerter du danger que représente à leurs yeux la mise à double sens de la rue. | OUEST-FRANCE

Le projet prévoit en effet la création d'une voie à double sens dédiée aux bus, en complément de celle dédiée à la circulation automobile, mais aussi la suppression de 11 places de stationnement, dont une réservée aux personnes à mobilité réduite, et la disparition de la piste cyclable. « **Vous parlez de sécurité, nous entendons danger, poursuit, tourmenté, le riverain. Lorsqu'on sort nos poubelles, on se fait décoiffer par les bus ! Et on nous annonce des passages plus rapides, plus fréquents, en double sens ?** »

Équilibrer l'espace disponible

Un « **vrai sujet** », convient le maire, qui reconnaît que « **l'alerte était nécessaire** » et que « **le débat est ouvert mais pas tranché.** »



Stéphane Le Foll, maire du Mans et président de la métropole, a assisté à la première réunion de concertation autour des chronolignes, lundi 28 septembre 2020, dans le quartier de Pontlieue. | OUEST-FRANCE

Les propositions fusent du côté des participants : « **Pourquoi ne pas réduire la circulation des voitures pour inciter aux transports doux tout en évitant de supprimer des places de stationnement ?** », propose une cycliste mancelle. Comme elle, ils sont nombreux à élever la voix en faveur d'aménagements cyclables sécurisés. « **Si les cyclistes roulent sur les trottoirs, c'est parce qu'ils ont peur de rouler sur les pistes cyclables ! Nous sommes séparés de la circulation motorisée par de simples bandes de peinture.** »

« **L'aménagement urbain est limité par l'espace disponible, rétorque le président de la métropole. Il faut trouver un équilibre entre des trottoirs plus larges, des voies bus, des voies voitures, des pistes cyclables et des places de stationnement... La collectivité est comptable de la promotion du vélo, mais aussi de la vie des gens ! Nous sommes obligés de faire des arbitrages.** » Reste à savoir en faveur de quel mode de transport ces derniers pencheront.

Le Maine libre, 01 octobre 2020

Jeudi 1^{er} octobre 2020

LE MANS

Les chronolignes séduisent mais les cyclistes s'inquiètent

La première réunion publique de présentation des futures chronolignes s'est déroulée salle Henri-Babin. Le projet est apprécié mais des habitants émettent quelques réserves.



Le Mans, lundi. Une cinquantaine de participants pour échanger avec le maire, dans le respect des gestes barrières.

PHOTO: LE MAINE LIBRE

Le maire du Mans et président du Mans métropole Stéphane Le Foll (PS) a animé en personne la première réunion publique de présentation des futures chronolignes de bus lundi soir.

« La concertation qui s'engage sera prise en compte dans les nouvelles études »

STÉPHANE LE FOLL
Président du Mans métropole

Une rencontre qui devait permettre de présenter le projet de trois nouvelles lignes de bus et d'avoir un premier échange avec les habitants : « Il y en aura d'autres », précise le maire. « nous n'en sommes qu'aux résultats de l'étude préliminaire et la concertation qui s'engage dès ce soir sera prise en compte dans les nouvelles études. Nous avons un peu de temps, c'est un projet pour 2022 ou 2023. Et il y aura à conduire, avant le lancement des aménagements concernant ces lignes, des travaux périphériques liés, par exemple, au réseau de chaleur urbain, à la sécurité autour du lycée Sud, du secteur Californie et aussi du parking de l'Épau ou encore, la reconfiguration de la place Washington ».

Danger rue d'Eichtal

Le projet de lignes nouvelles fait presque l'unanimité. Il y a néanmoins ce collectif d'habitants de la rue d'Eichtal qui s'inquiète du passage à double sens de cette voie pour la future ligne C4 : « Cela met en cau-

se notre sécurité, notamment celle des piétons. Et quid du stationnement ? » Le maire entend les remarques : « J'entends vos inquiétudes, il faudra trouver une solution. C'est l'illustration de cette nécessaire concertation ».

Haro sur les bandes cyclables

Le sujet qui va mobiliser toute la fin de réunion est celui de la place des vélos. C'est autour du collectif Pont-lieu d'intervenir. Il est question de sécurité des personnes âgées sur les trottoirs les jours de marché mais ce sont surtout les voies cyclables qui fâchent : « La vraie sécurisation pour les vélos, c'est de disposer de pistes cyclables, pas de bandes cyclables ».

Un habitué de l'avenue Olivier-Heuzé apporte son témoignage : « Depuis qu'il y a des bandes cyclables, j'ai plus peur qu'avant. Les bus nous doublent à 30 cm ! ». Pour Laurent : « Cela ne se fait plus les bandes cyclables ! ». Le maire coupe court au débat : « Nous essaierons de trouver les meilleures solutions. Il y aura une piste cyclable à chaque fois que cela sera possible ». « Il faut être capable de structurer un modèle de circulation où chacun a sa place et se respecte », affirme également Stéphane Le Foll « et profiter de la reconfiguration de ces axes pour proposer des aménagements urbains et cyclables performants, des cheminements piétons sécurisés et confortables et développer la végéta-

lisation ».

Réagir sur internet

Les précisions sur la végétalisation seront apportées lorsque le projet sera plus avancé. Précision importante, à la demande d'un participant : les Mancelles et les Manceaux pourront donner leur avis et prendre connaissance des questions posées lors de la concertation sur le site Internet jeparticipe.lemans.fr.

Prochaines réunions publiques :
Lundi 5 octobre à 19 heures, salle Henri-Salvador à Coulines
Mercredi 7 octobre à 19 heures au Palais des congrès du Mans.

Les bus à hydrogène en priorité sur ces lignes

Rappelons que le projet de chronolignes concerne les trois lignes de bus actuellement les plus fréquentées (15 % de la fréquentation totale du réseau).

Dix bus

« Nous voulons améliorer la desserte commerciale par une fréquence et une amplitude horaire améliorées, gagner en temps avec des aménagements en voie propre ou des giratoires percés et en confort avec des bus articulés de 18 m. Il est bien prévu que les dix bus à hydrogène qui seront achetés d'ici trois ans soient prioritairement affectés sur ces chronolignes ».



Comme le bus Tempo, les bus des chronolignes auront des voies dédiées.

PHOTO: MICHEL LE MAINE LIBRE

Le petit courrier : l'écho de la vallée du Loire, 8 octobre 2020



LE PETIT COURRIER
LECHO DE LA VALLÉE DU LOIRE

Derrières actus
Société
Economie
Faits divers
Politique
Coronavirus
Livres-Culture



8 OFFERTS
DES ARTICLES
SUR VOTRE 1^{er} COMMANDE

Actus > Pays de la Loire > Le Mans > Vie de la ville > Société

Le Mans Métropole. Chronolignes sur le réseau de la Setram : c'est le moment de donner votre avis !

Des bus plus rapides et surtout plus réguliers : c'est l'ambition des 3 futures chronolignes au Mans et à Couaines. La concertation bat son plein.



Dépôt en avenue du passage Popart, devant la Bibliothèque sur passage 2, dans le quartier des lignes C5 et C6. (M. Le Petit Courrier)

Par **Béatrice Châteauneuf-Lac**
Publié le 8 Oct. 20 à 10:54

Au Mans et à Couaines, le paysage urbain va radicalement changer sur le tracé des futures **chronolignes**. Une belle place doit être faite au végétal avec de nombreuses plantations d'arbres et aussi au vélo avec, dans l'idéal, des pistes cyclables et, à défaut, des bandes pour les cyclistes.

Une métamorphose de la ville

Une grande métamorphose en perspective pour plusieurs lieux stratégiques comme le carrefour des « 4 pontes » entre l'avenue Bollée et la rocade ou bien encore la place de l'Éprouve. Le but recherché sera l'embellissement de la ville et la priorité donnée aux modes doux.

À lire aussi

Bus, bornes à ordures, usine de production : Le Mans veut être un pôle positionné sur la question de l'hydrogène

Trois lignes sont à l'étude :

1. - Ligne C4 : Bellevue/Hauts de Couaines - Gares - Saint Georges/Saint Joseph
2. - Ligne C5 : Gazonnier/Douce Amie - République/De Gaulle - Oasis/Centre des Expositions
3. - Ligne C6 : République - Lycée Sud - Saint Martin.

Elles correspondent aux actuelles lignes structurantes de la Setram qui captent 15 % des 32 millions de voyageurs comptabilisés annuellement sur le réseau de transports en commun de Le Mans Métropole.

Un gain de temps jusqu'à 12 minutes

Ces nouvelles lignes sont attendues par les usagers du réseau exploité par la Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération mancelle plus connue sous la dénomination de Setram.

Il faut dire que grâce à la réalisation de carrefours giratoires (à la place des traditionnels feux tricolores), la circulation générale sera fluidifiée à l'image des récents aménagements au bas du Tunnel.

La mise en place de voies dédiées aux bus et la priorité qui leur sera donnée aux carrefours promettent des gains de temps substantiels sur les futures lignes...

A la conquête de nouveaux usagers

L'idée est aussi d'inviter de nouveaux usagers à utiliser le bus à la place de la voiture et ainsi limiter les bouchons et le stationnement en ville.

Des parkings relais sont envisagés à cet effet comme ce qui a été fait pour le tramway.

Avec la ligne de tramway on a augmenté de 40 % le nombre de voyageurs sur tout le réseau. C'est à dire qu'il a été très attractif et que ça a payé.

Jean-Paul Pringuet
Directeur de la Setram

Des bus à hydrogène mais sur quelle(s) ligne(s) ?

Les riverains espèrent des nuisances limitées qu'elles soient d'ordre sonore ou de pollution de l'air. Ce devrait être le cas !

A l'occasion de la mise en service commerciale du **premier bus à hydrogène le 16 septembre dernier**, le maire et président de Le Mans Métropole Stéphane La Fall a annoncé la commande d'une dizaine de véhicules de ce type justement pour équiper les chronolignes.

Ce mercredi 7 octobre 2020, le directeur de la Setram Jean-Paul Pringuet a précisé que la décision n'aurait pas encore prise pour savoir si ces bus rouleront sur une seule et même ligne ou s'ils seront dispatchés sur les 3 lignes sachant qu'il faut environ une dizaine de véhicules par ligne (soit 30 au total).



Jean-Paul Pringuet (à gauche) président des transports en commun de la Setram et Stéphane La Fall (à droite) maire de Le Mans. (M. Le Petit Courrier)

Levée de boucliers rue d'Eichthal

De nombreuses questions ont été posées lors des 4 réunions publiques organisées entre le 28 septembre et le 7 octobre 2020.

Sur le tracé de la ligne C4, il souffle un vent de colère essentiellement du côté de la rue Eichthal. Les riverains ne veulent pas entendre parler du passage à double sens de cette rue relativement étroite.



La rue étroite rue d'Eichthal. (M. Le Petit Courrier)

Le député de la Sarthe de 1846 à 1848 ne pensait certainement pas que son nom allait faire couler autant d'encre ! Face aux riverains, la volonté de créer la gare SNCF...

"Sur cette ligne qui dessert le lycée de Pruilé-le-Chetif, la demande vient de plusieurs centaines de personnes qui souhaitent une desserte de la gare. Aujourd'hui avec la rue d'Eichthal dans un seul sens, ça permet de faire aller mais pas le retour... (NDLR : le retour s'effectue via la rue Anatole France et il faudrait alors emprunter le boulevard Demorieux souvent saturé). C'est un peu comme si on présente une ligne de train qui fait Le Mans - Paris et le retour Paris - Orléans. Dans le transport urbain, si on a l'aller et pas le retour ça ne marche pas".

Jean-Paul Pringuet
Directeur de la Setram

Ce que l'on peut dire aujourd'hui, c'est qu'il reste encore pas mal d'eau à couler sous les ponts... Les chronolignes n'en sont qu'à une phase d'études préliminaires.

La réalisation devrait se faire par étapes à déterminer... La volonté de la Métropole est de traiter d'abord les zones périphériques avant de s'attaquer au centre ville où les travaux seront certainement plus complexes à organiser.

Pratique

Pour donner votre avis, rendez-vous sur le site participo.lemans.fr. La démarche est ouverte jusqu'au 18 octobre 2020. Une concertation est programmée le mercredi 14 octobre 2020, de 14 h à 16 h, à l'hôtel de ville du Mans (salle Pierangeli).

Partager :

Le Maine Libre, 10 octobre 2020 :

COULAINES

Des chronolignes sur la ligne 4

Le Mans Métropole et la Setram ont tenu une réunion publique pour présenter le projet de transformation de trois lignes régulières actuelles en chronolignes.

L'opération, initialement prévue pour 2021, ne sera effective qu'en 2024. « Les aménagements sont trop lourds pour que le dossier soit bouclé aussi rapidement », explique Rémy Batiot, vice-président de Le Mans Métropole en charge de la mobilité et de l'aménagement urbain.

Sur les trois trajets retenus, le 3^e concerne Coulaïnes

L'élu poursuit : « Trois trajets ont été retenus. Le premier relie le centre-ville du Mans à Pontlieue, en faisant une grande boucle via l'avenue Bollée, l'Arche de la nature et le lycée Le Mans Sud ; le deuxième pourrait relier Béné au parc des expos via l'avenue Félix-Geneslay ; le troisième partira du quartier Bellevue au Mans pour arriver à Pruillé-le-Chétif, au sud-ouest de l'agglomération. » Ce troisième trajet concerne donc les Coulaïnais puisqu'il empruntera le parcours de la ligne 4 (le tracé est détaillé sur l'infographie ci-dessous, en couleur verte et appelé C4). Quelques modifications sont toutefois programmées et soumises au débat.

Les principaux changements

L'actuel terminus situé en haut de la ville (près du départ du tramway) devrait être déplacé pour amoindrir les nuances liées à sa trop grande



Lundi soir à la salle Henri-Salvador, une cinquantaine de personnes a participé aux débats.

PHOTO LE MAIN LIBRE

proximité des immeubles. Au lieu de passer par la rue Henry-Delagenière, les bus passeraient quai Louis-Blanc et emprunteraient le tunnel pour rejoindre directement l'arrêt de la mairie du Mans. La ligne ferait un crochet vers la gare. Le boulevard Anatole-France ne serait plus desservi au profit d'un passage par la rue d'Eichthal. Et l'avenue Olivier-Heuzé serait restructurée.

Les points qui ont fait débat

Sur la cinquantaine de personnes présentes, peu de Coulaïnais... Les échanges ont essentiellement porté sur la place respective des modes de

déplacement. Comment faire cohabiter voies piétonnes, voies cyclables, chaussées réservées aux voitures et aux bus ? « Nous chercherons à créer le plus de pistes cyclables possible », explique Maud Leforestier, l'architecte qui a été chargée de mener les études préliminaires pour Le Mans Métropole. Des arbres seront également plantés. Des couloirs réservés au bus seront prévus pour augmenter la rapidité de la circulation avec une priorité aux feux, et nous mettrons en place des ronds-points avec des passages en continu, à l'image de ce qui a été fait sur le bus Tempo en direction d'Allonnes. »

(suite)



Des riverains manceaux venus en nombre

Les riverains de la rue d'Eichthal et de l'avenue Heuzé étaient venus en nombre pour exprimer leurs vives inquiétudes sur les changements envisagés, notamment sur la probable disparition des places de stationnement et sur les différentes nuisances engendrées par ces modifications de parcours.

Une Coulainaise a fait part du problème du bruit et des vibrations de l'enrobé aux abords de l'arrêt de bus « Copenhague ». De nombreux usagers de la bicyclette ont fait valoir la nécessité de parvenir à sécuriser les voies qui leur seront réservées. Christophe Rouillon, maire de la com-

mune de Couaines, a pointé le problème de la difficulté d'accès au lycée Montesquieu, pour les lycéens qui devront passer par le centre-ville pour s'y rendre. « Il sera également plus difficile d'aller au marché des Jacobins », a également fait remarquer un des membres du public. Rémy Batiot a rappelé à plusieurs reprises que « ces réunions avaient été programmées de façon à tenir compte des remarques de tous, rien n'est actuellement définitivement acté ».

Les atouts des chronolignes

L'accès plus direct au centre-ville et

à la gare du Mans semble faire l'unanimité. L'amélioration des temps de trajets est également saluée. « Avec une réduction de 7 à 9 minutes sur un parcours total de 33 à 38 minutes, des bus plus réguliers et des amplitudes horaires plus larges, nous espérons améliorer la fréquentation de la ligne d'environ 50 % », précise Paul Montier, le directeur du projet.

Les bus qui circuleront sur les chronolignes seront des véhicules articulés d'une longueur de 18 mètres. « Dix bus à hydrogène seront affectés sur l'ensemble des parcours en question », précise Jean-Paul Pringuet, le directeur de la Setram.

Groupement de maîtrise d'œuvre



CERAMIDE
Agence d'ingénierie et paysage



paume⁺
VILLES
PAYSAGES
& MOBILITÉS

SERUE
INGENIERIE

 **TRANSITEC**
optimiseurs de mobilité · depuis 1954
