

TICKET 2011

se déplacer demain dans l'agglomération rémoise

LE CHANTIER

Un tramway n'est pas un produit standard comme une voiture fabriquée à des centaines de milliers d'exemplaires. Les Citadis produits par Alstom, 1200 à ce jour, sont à chaque fois adaptés aux besoins de la ville de destination.

Le projet se définit au fur et à mesure avec le client. Ce service personnalisé explique qu'il y ait besoin, au-delà de la livraison, de faire quelques ajustements.

Lire en page 2

LES DEPLACEMENTS

Les skieurs connaissent et apprécient déjà le principe : plus besoin de présenter sa carte d'accès au perchiste des remontées mécaniques.

Il suffit de l'avoir dans sa poche pour que les portillons s'ouvrent automatiquement.

Fiable et souple, ce système de carte sans contact et de lecture électronique se généralise dans les réseaux de transports urbains.

Lire en page 4

LE TERRITOIRE

Depuis fin juin, la circulation est ouverte dans les deux sens sur les boulevards Joffre et Roederer, avec une grande nouveauté : la trémie. Ce tunnel de 400 m de long, 17 m de large et 6 m de profondeur, creusé face à la gare SNCF, est destiné à capter le trafic de transit en provenance ou en direction de l'autoroute. L'accès au centre ville étant privilégié par les boulevards Foch et Leclerc.

Lire en page 6

septembre 2010 N° 7

REIMSMETROPOLE



Info travaux 95.1
7h09 - 8h58



Le tram parade
en centre ville



Les premiers essais en ligne ont débuté en juin dernier et se poursuivront jusqu'au mois de février prochain. Ils cèderont ensuite la place à la marche à blanc. Ce sera l'ultime étape avant la mise en service du tramway prévue, le 18 avril 2011.

essais

un bon bout d'essais

» LE CHANTIER DU TRAMWAY SE POURSUIT AVEC UNE ÉTAPE D'AJUSTEMENT ESSENTIELLE : LA MISE EN ESSAI DES RAMES, QUI PERMET DE TESTER EN SITUATION RÉELLE LE MATÉRIEL ROULANT MAIS AUSSI L'ENSEMBLE DES INSTALLATIONS DE LA LIGNE.

officielle, sert précisément à tester et valider tous les équipements, à réaliser les derniers réglages et à optimiser les installations. Elle implique l'intervention ciblée d'une trentaine d'ingénieurs et de techniciens.

Intégration géographique

Les rames sortent de l'usine de La Rochelle où elles ont passé une première vague de tests, axés sur les fonctions de base : roulement, freinage, accélération...

Arrivées à Reims, elles sont prises en main par les équipes du Groupement Constructeurs qui réalisent des essais statiques au centre de maintenance avant de les tester en grandeur réelle, section par section, au rythme de la mise à disposition de la voie, puis sur l'ensemble de la ligne. Cette phase

« d'intégration géographique » permet de vérifier non seulement la bonne marche des rames mais aussi tout l'environnement technique, électrique et électronique :

- la voie, les caténaires et l'Alimentation Par le Sol (APS), les sous-stations électriques, la signalisation routière (mise en service des carrefours) et la signalisation ferroviaire (aiguillages, terminus...);

- les systèmes qui relient les rames au Poste de Commande Centralisé de Bezannes : fibre optique, interphonie, afficheurs d'informations, etc.

- le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE), la billettique et les distributeurs automatiques de titres de transport dans les stations, etc.

- les simulations et tests de performance sur l'énergie, mesure du temps de parcours d'une station à l'autre, etc.

Avant la marche à blanc

Visibles depuis juin dernier, les essais se dérouleront jusqu'à fin février 2011, chaque rame aura alors parcouru un minimum de 2 500 km.

Arrivé à cette phase, le Groupement Constructeurs passera le relais à Transdev Reims qui devra tester à son tour les procédures d'exploitation, la maintenance, les interventions de secours, etc. C'est ce qu'on appelle la « marche à blanc ».

Entre temps, à compter de novembre 2010, plus de 80 conducteurs de Transdev Reims seront formés à la conduite du tramway de l'agglomération de Reims.



Les essais du tram se déroulent de jour comme de nuit afin de tester l'ensemble des systèmes.



Avant la mise en service, chaque rame aura effectuée 2 500 km.

sécurité

vivre avec le tramway

► LA PHASE D'ESSAIS EST AUSSI INDISPENSABLE À LA TECHNIQUE QU'À LA SÉCURITÉ. LE TRAMWAY S'INTRODUIT AINSI PEU À PEU DANS LA VILLE, DONNANT LE TEMPS AUX HABITANTS D'ACQUÉRIR DE NOUVEAUX RÉFLEXES AVANT SA MISE EN SERVICE COMMERCIALE, LE 18 AVRIL PROCHAIN.

La cloche du tram, similaire à celle des bus, devrait retentir souvent à Reims dans les prochains mois. Elle permettra de signaler aux piétons l'arrivée silencieuse de la rame et de les inciter à se tenir hors de sa zone de circulation. Celle-ci est délimitée par une bordure ou un trait de couleur orange et différenciée du reste du domaine public par un autre type de revêtement.

L'avertissement sera d'autant plus important sur certains sites comme la rue de Vesle où les habitants ont pris l'habitude de déambuler sans partage et sans contrainte depuis deux ans. Il s'adressera aussi aux automobilistes et aux cyclistes, incités à renforcer leur vigilance aux carrefours et dans les rues où la ligne chevauche la chaussée, tels la rue du Dr Schweitzer ou le pont de Vesle.

Se frotter à la réalité

Pendant que les rames font leurs essais sans voyageur et à vitesse réduite, la population a six bons mois pour se frotter à la réalité du tramway, découvrir les nouveaux aménagements urbains autour de la ligne, s'adapter aux nouvelles contraintes de circulation : le tramway est prioritaire même

dans les carrefours. L'insertion d'un nouveau mode de transport comme le tramway transforme l'espace public : circulation modifiée sur certains axes, chaussée partagée, nouveaux panneaux routiers, signalisation tricolore modifiée aux carrefours, priorité absolue du tramway sur les autres véhicules (ainsi que le prévoit le Code de la Route), etc.

Pour sensibiliser les usagers et faciliter cet apprentissage, des consignes de sécurité sont diffusées depuis la rentrée par la société MARS dans la presse et un document trois volets est distribué à travers l'agglomération. Cette plaquette est également disponible dans les mairies, à l'Hôtel de Communauté, dans les lieux publics et sur le site internet www.mars-reims.fr.

A SAVOIR SUR LE BOUT DES DOIGTS

- 1 Le tramway est prioritaire en toutes circonstances.
- 2 La plateforme est réservée au tramway, son franchissement est uniquement autorisé aux endroits prévus à cet effet.
- 3 Le tramway est guidé par des rails et ne peut donc effectuer une manœuvre d'évitement.
- 4 Prudence aux intersections, il faut plus de 40 m au conducteur pour stopper les 30 tonnes de la rame.
- 5 Le tramway est silencieux, redoublez de vigilance, notamment aux abords des stations.
- 6 Aux carrefours, vérifiez que la voie est libre avant de vous engager.



Christian Messelyn, Président de MARS Mobilité Agglomération Rémoise

Le point sur...

Où en sommes-nous des travaux ?

La fin des travaux se déroule comme prévu. Le signal le plus fort que l'on puisse donner aux habitants est celui des essais qui suivent le planning que nous nous sommes fixés. La troisième zone qui relie la station Campus à la station Boulingrin est ouverte.

Quelle était la particularité de cet essai ?

Cette étape était stratégique pour nous car c'est en plein milieu, au niveau de la station Comédie que le tramway passe de la LAC (ligne aérienne de contact) à l'APS (alimentation par le sol). Nous sommes aujourd'hui, la deuxième ville de France après Bordeaux à faire circuler un tramway au moyen de ce type d'alimentation.

Quelle est la prochaine étape importante ?

A partir de fin octobre et jusqu'à fin janvier, les essais auront lieu sur l'ensemble de la ligne. Chaque rame doit effectuer 2 500 km avant la mise en service. Pendant ce temps, les conducteurs de Transdev Reims sont formés et à partir de février, nous basculerons dans une ultime phase qui est la marche à blanc. C'est à dire, une phase similaire à l'exploitation commerciale de tramway.



A pied, à vélo, en moto ou en voiture, chacun doit apprendre de nouveaux comportements pour bien circuler ensemble.

Fabrice Maillard,

Responsable du service circulation, Ville de Reims

« De même que les travaux, les essais de fonctionnement du tramway sont sous la responsabilité de MARS.

Nous sommes intervenus en amont en donnant notre avis sur le plan d'implantation des carrefours. Nous avons vérifié sur le terrain le positionnement de tous les poteaux de feux, le marquage au sol. Nous avons également testé le fonctionnement des boucles électromagnétiques, l'allumage des feux en phase avec le passage du tramway... Cette supervision est d'autant plus importante qu'après la mise en service du tramway nous assurerons la maintenance des boucles du tram pour le compte de MARS. »

David Witt, Chef du service

Territorialité, Direction Départementale des Territoires de la Marne

« Un dispositif exceptionnel a été mis en place à Reims. Habituellement, le concessionnaire doit remplir autant de dossiers d'autorisation que de zones d'essais à ouvrir.

Après expertise des données, le Préfet autorise les essais par arrêté. Cette procédure étant longue et contraignante, il a été convenu que MARS ferait une seule demande pour l'ensemble des six zones d'essais.

En contrepartie, elle nous adresse des rapports réguliers sur l'état d'avancement de la campagne, les difficultés rencontrées et les solutions trouvées.

Si cette procédure fait ses preuves, l'expérience rémoise pourrait faire évoluer la réglementation nationale. »

Antoine Baudant,

Chef du service Sécurité Proximité, Police Nationale Reims

« La Police Nationale a été associée aux projets de changement du Code de la Route et d'arrêtés municipaux relatifs aux modifications de circulation avec l'arrivée du tramway.

A la demande de la société MARS, nous accompagnons cette période d'essais en déployant des moyens humains.

Des effectifs sont mis à disposition sur le parcours du tramway de manière à faire respecter le nouveau Code de la Route là où la signalisation définitive n'est pas encore en place. Notre objectif est préventif. Il s'agit pour nous d'éviter tout accident éventuel de la circulation dus à la présence nouvelle du tramway dans le paysage urbain de l'agglomération. »

Dominique Coin, Directeur départemental

de l'association Prévention Routière de la Marne

« Le tramway a la priorité absolue en toute circonstance. Cela donnera à tous une obligation de vigilance. Il faudra avoir en permanence un œil dirigé vers la plateforme pour voir s'il n'y a pas une rame qui pointe son nez.

Si les gens acquièrent ce réflexe, il n'y aura pas de problème. C'est pourquoi notre association participe à la sensibilisation de la population, en particulier des personnes âgées et des jeunes.

Sur la piste d'éducation routière d'Orgeval qui reçoit toute l'année des CM2, nous allons ajouter les nouveaux panneaux du tramway pour que les enfants puissent se familiariser avec eux. »

CITURA

le nouveau nom du réseau bus - tram

» NOUVEAU NOM ET NOUVELLE IDENTITÉ VISUELLE POUR UN NOUVEAU RÉSEAU.

Reims Métropole, MARS et Transdev Reims, la société d'exploitation sont partis du principe qu'une nouvelle ère des transports urbains s'ouvrirait le 18 avril 2011 avec la modernisation du réseau, le renforcement des lignes de bus, l'arrivée du tramway, les couleurs vives qui circuleront dans la ville et la nouvelle billettique sans contact. Le nom du réseau devait refléter cette modernisation sans précédent. TUR va peu à peu faire place à CITURA, contraction stylisée de « Cité » et « Futur ». « Tur » au cœur du nom, fait référence à l'ancienne marque

commerciale et rappellent l'histoire et les origines du réseau de transport de la ville.

Cette nouvelle marque est l'aboutissement d'un processus de création amorcé au sein d'un groupe d'agents de Transdev Reims.

Une démarche participative

MARS et Transdev Reims ont souhaité associer les salariés de l'entreprise dans le cadre d'une démarche participative. Treize d'entre eux ont assisté en début d'année à des entretiens de groupe préparés par l'agence de communication Carré Noir, sélectionnée pour mener le travail de réflexion. Ces réunions ont permis de faire



CITURA

ressortir les valeurs de l'entreprise, les perceptions, les souhaits et l'attachement des personnels à la racine « TUR » et d'orienter le travail de recherche. Une sélection de 20 noms a été présentée au même groupe de travail qui a opéré un tri pour n'en retenir que 8, classés dans un ordre de préférence. En tête de cette liste est arrivé CITURA,

qui évoque la ville, la modernité, le futur, l'excellence. La présidente de Reims Métropole, Adeline Hazan, a partagé et validé ce choix.

Un logo inspiré du concept des couleurs est associé à ce nouveau nom.

« Grand R », le nom de la nouvelle carte sans contact est également sortie gagnante de cette démarche participative.

innovation

La carte, le ticket et le valideur

» LE TRAMWAY DE REIMS AMÈNE DANS SES « BAGAGES » UN NOUVEAU PROCÉDÉ DE VALIDATION DES TITRES DE TRANSPORT : LA BILLETTE DITE SANS CONTACT OU MAINS LIBRES.

Les skieurs connaissent et apprécient déjà le principe : plus besoin de présenter sa carte d'accès au perchiste des remontées mécaniques. Il suffit de l'avoir dans sa poche pour que les portillons s'ouvrent automatiquement.

Fiable et souple, ce système de carte sans contact et de lecture électronique

se généralise dans les réseaux de transports urbains. CITURA l'intègre à son tour. Toute la gamme des abonnements et des titres occasionnels sera disponible sur ce support.

Les abonnés et passagers réguliers du réseau CITURA recevront gratuitement dans un premier temps et sur simple demande, la carte Grand R comprenant leur nom, leur numéro d'abonné et leur photo. Cette carte sera valable 4 ans.

Les passagers d'un jour, comme les touristes par exemple, pourront quant

à eux, acheter un ticket souple rechargeable quatre fois.

Les uns et les autres pourront recharger leurs titres dans les points de vente suivants :

- la Boutique CITURA, 6 rue Chanzy

- les distributeurs automatiques implantés dans les stations du tramway

- une soixantaine de revendeurs de tabac et de presse

A terme, la carte Grand R sera également rechargeable dans les distributeurs automatiques de billets du réseau Caisse d'Épargne, banque

partenaire et par le biais d'Internet.

Le nombre et la répartition des points de vente ont été étudiés pour assurer un maillage serré de l'agglomération et permettre aux clients d'être servis au plus près de chez eux.

Mode d'emploi

Un client du réseau CITURA, titulaire d'une carte placée dans sa poche ou son sac, se mettra en règle tout simplement en s'approchant à 5 cm du valideur situé à bord des véhicules, à chaque montée ou correspondance, qu'il voyage en tramway ou en bus.

Ce nouveau système sera mis en place progressivement à partir de début 2011 auprès des abonnés actuels du réseau en vue d'être complètement opérationnel pour la mise en service du tramway et du nouveau réseau Bus - Tram en avril 2011.

Début octobre, un site internet sera mis en ligne, www.grandr.fr afin de permettre à chacun de faire sa demande et de recevoir gratuitement pendant la période de la promotionnelle, sa carte Grand R.

En avril 2011, des agents du réseau CITURA seront sur le terrain près des distributeurs pour accompagner les clients dans leurs premières démarches.

A terme enfin, on pourrait imaginer s'affranchir de la carte et la remplacer soit par une clé USB ou encore par son téléphone portable.



trois questions à...

Adeline Hazan Présidente de Reims Métropole



Adeline Hazan,
Présidente de Reims Métropole.

La libération des emprises est bien avancée. Que vous inspire cet événement ?

Comme tous, je suis impatiente et heureuse de voir les choses avancer. La fin des travaux, cela signifie la fin des difficultés de circulation pour les piétons, les personnes handicapées, les cyclistes, les automobilistes, la fin aussi des passages de gros engins de chantier, des arrêts de bus provisoires, etc. La ville va progressivement retrouver un fonctionnement normal. Et en avril 2011, nous recevrons tous la contrepartie de ces efforts.

Ces efforts ont-ils été bien tolérés ?

Nous savions qu'un tel projet allait

occasionner des désagréments. Mais cette phase intensive de travaux était le prix à payer pour doter notre agglomération d'un moyen de transport efficace et pour rénover l'espace public.

Beaucoup de nos concitoyens ont été gênés dans leur quotidien.

Je pense bien sûr aux riverains et aux commerçants situés sur la ligne qui ont dû faire face au bruit, à la poussière, aux trépidations des machines, aux changements d'accès.

Ils seront aussi les premiers à bénéficier de l'agrément du tramway, qu'ils l'utilisent ou pas, leurs rues ayant été profondément rénovées, depuis le pavé des trottoirs jusqu'à l'éclairage public, en passant par la végétation et le mobilier urbain.

Avec le recul, que dire de l'organisation du chantier ?

Reims n'est pas la première ville à investir dans un tramway. Ce décalage nous a permis de bénéficier des retours d'expérience d'autres villes et d'autres réseaux et d'éviter bien des écueils. Avec la société concessionnaire MARS, responsable de l'organisation des travaux, nous avons fait le pari de la vitesse : si nous ne pouvions pas éviter la gêne, nous pouvions la limiter dans le temps.

Nous avons donc imposé à MARS et au groupement constructeurs un agenda, une discipline et des conditions de chantier draconiennes, même si, en matière de travaux publics, le zéro défaut est difficile à atteindre.

Aménagements urbains

changement de décor

► CONFORMÉMENT AU PLANNING, LA RÉALISATION DE LA LIGNE DE TRAMWAY EST EN VOIE D'ACHÈVEMENT. CELA IMPLIQUE UN RETOUR À LA NORMALE ET UN NOUVEAU REGARD PORTÉ SUR LES QUARTIERS TRAVERSÉS.

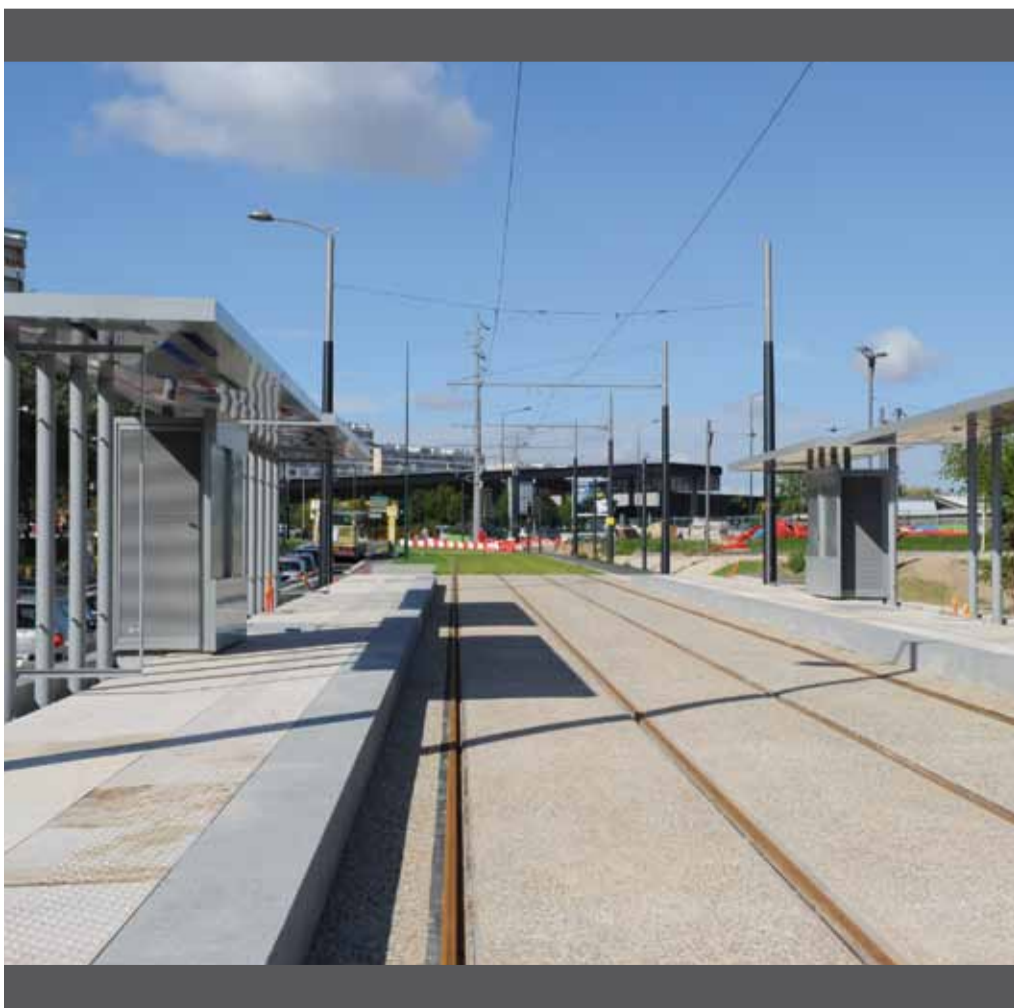
Les palissades de chantier disparaissent au fur et à mesure de la libération des espaces publics. Débarrassées de toute la machinerie des travaux, les rues qui vont accueillir le tramway

se révèlent sous un nouveau jour. MARS a déroulé le tapis vert dans un certain nombre d'entre elles, c'est ce que laissent apparaître ces kilomètres de plateforme engazonnée et de végétation ajoutée. La qualité des aménagements urbains, les matériaux nobles utilisés, le mobilier modernisé et les nouveaux éclairages publics rajeunissent la ville, la rendent plus belle et plus accueillante. ces nouveaux aménagements vont changer aussi les usages. Les trottoirs élargis et

les places redessinées donnent plus d'espace et de sécurité aux piétons, aux personnes en fauteuil, aux parents avec poussettes.

La rue de Vesle, par exemple, devient un vaste lieu de déambulation, uniquement partagé avec le tramway. De nouvelles terrasses de cafés sont apparues ici et là avec les beaux jours. Les monuments historiques, les belles façades, les fontaines, tous ces éléments du patrimoine qui contribuent à l'intérêt touristique de

Reims, sont mieux exposés. Les habitants de l'agglomération commencent à prendre conscience des avantages que présente un équipement comme le tramway en termes de cadre de vie. Il ne manque plus dans le paysage que le tramway lui-même et sa farandole de couleurs vives. En circulant à dose homéopathique pour les essais sur ligne, les premières rames nous donnent un avant-goût du tableau final que nous connaissons à partir du 18 avril 2011.



Les matériaux nobles utilisés, le mobilier modernisé, les nouveaux éclairages publics rajeunissent la ville



Dans un environnement entièrement repensé, la végétalisation de la ligne de tram embellit la ville.



La station gare centre s'impose comme un véritable pôle multimodal à l'échelle de l'agglomération (bus, taxi, tramway, TGV, TER).

plus belle ma ville

Parvis de la gare : un espace ouvert et multimodal

➤ LE RÉAMÉNAGEMENT COMPLET DE L'ESPACE GARE SERA SPECTACULAIRE. NON SEULEMENT PARCE QU'IL INTÈGRE LA DESSERTE TRAMWAY, MAIS AUSSI PARCE QU'IL DONNERA LA PRIORITÉ AUX PIÉTONS LÀ OÙ LES AUTOMOBILISTES ONT ÉTÉ LONGTEMPS ROIS.

Depuis fin juin, la circulation est ouverte dans les deux sens sur les boulevards Joffre et Roederer, avec une grande nouveauté : la trémie.

Ce tunnel de 400 m de long, 17 m de large et 6 m de profondeur, creusé face à la gare SNCF, est destiné à capter le trafic de transit en provenance ou en direction de l'autoroute. L'accès au centre ville étant privilégié par les boulevards Foch et Leclerc.

L'intérêt de la trémie est avant tout de libérer la surface, appelée à devenir une vaste esplanade paysagère et un point de liaison direct entre le quartier Clairmarais et le centre-ville, entre la gare et la place d'Erlon, mais aussi entre les TGV, les TER, les bus et le tramway. A la place de l'ancien parking de la

SNCF, un grand parvis en dalles de granit est aménagé à l'intention des piétons. Ils y trouveront pour leur agrément des arbres, des îlots verts, des bancs...

Chacun sa route

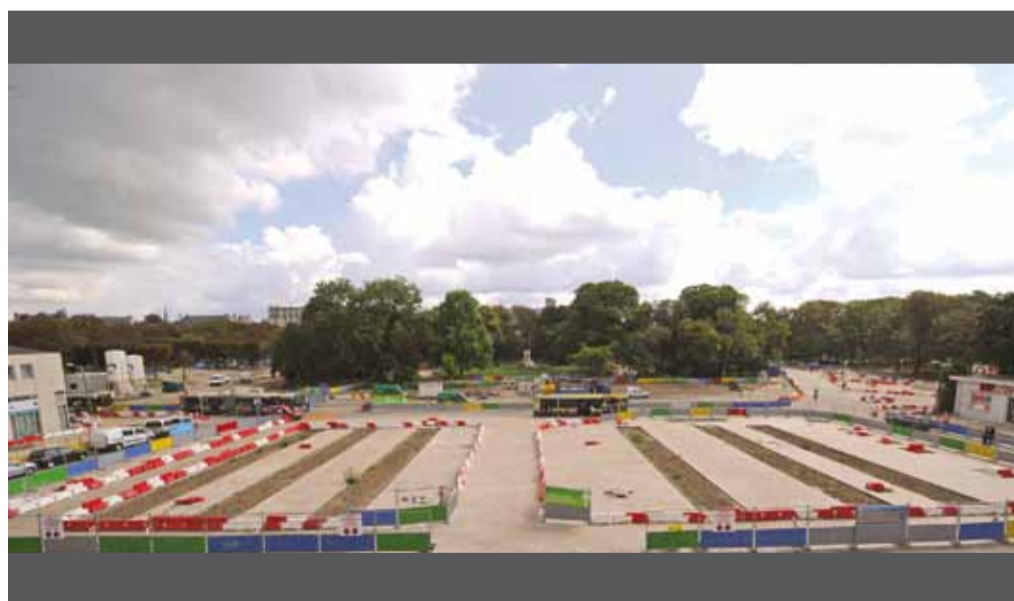
Le square Colbert se présentera dans le prolongement de cet espace et invitera le piéton à la détente et à la promenade.

Autour du parvis, une voie de circulation sera maintenue à l'usage des bus et des taxis, qui rejoindront le centre-ville via la rue du Général Estienne.

Le bas des Hautes Promenades sera quant à lui, réservé au tramway. La station Gare et les deux quais étant implantés rue du Colonel Driant.

Les cyclistes auront à leur disposition, outre des voies cyclables, des arceaux et un garage à vélo construit par la SNCF.

Comme aujourd'hui, l'accès à la gare et la dépose-minute des voyageurs s'effectueront par la rue Pingat.



La trémie permet de créer un véritable mail piéton entre la gare, la station de tramway et l'hyper centre de Reims.

Zone 30

Les travaux de voirie entamés sur les boulevards Leclerc et Foch depuis la libération des boulevards Joffre et Roederer relèvent pour l'essentiel de la Ville de Reims, la société MARS n'intervenant que sur le carrefour central traversée par le tramway. L'ensemble

a été conçu en concertation afin d'harmoniser les aménagements et les revêtements.

L'axe sera réduit à 2X1 voie de circulation (une dans chaque sens) et mis aux caractéristiques d'une zone 30.

Les piétons auront ainsi toutes les facilités pour circuler entre la gare et la place d'Erlon.

Activité

Quille : des normands en champagne-Ardenne



Patrick Aujoulat,
Secrétaire Général.

► FILIALE RÉGIONALE DU GROUPE BOUYGUES DEPUIS 1965, QUILLE EST PARTICULIÈREMENT ACTIVE EN NORMANDIE (OÙ ELLE A SON SIÈGE) ET EN PICARDIE MAIS NE S'IMPOSE AUCUNE RESTRICTION GÉOGRAPHIQUE. LA PREUVE : ELLE PARTICIPE AU CHANTIER DU TRAMWAY DE REIMS. EXPLICATIONS DE PATRICK AUJOULAT, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE QUILLE.

Qui est la société Quille ?

Une entreprise du BTP de 1850 collaborateurs qui, sur les trois dernières années, a développé une activité supérieure à 400 M€. Elle a trois grandes spécialités : les ouvrages de bâtiment (logements sociaux, hôpitaux, centres commerciaux...), les ouvrages de génie civil industriel (épuration, logistique, nucléaire...) et les ouvrages

de travaux publics (ports, ponts, viaducs et barrages...).

Pourquoi avoir décidé de participer à la concession du tramway de Reims ?

Les concessions d'infrastructures sont dans la cible de développement de Quille. Depuis les années 2001-2002, nous nous inscrivons dans ces logiques de différenciation par rapport à nos concurrents et de projets à forte valeur ajoutée. Le projet de Reims constitue notre première expérience de tramway mais nous apportons à nos partenaires l'expertise acquise sur les chantiers des autoroutes A28 (Rouen-Alençon) et A41 (Annecy-Genève), spécialement en termes d'ingénierie concurrente et de délais record.

En quoi consiste votre intervention ?

Nous intervenons à deux niveaux : d'une

part en qualité d'associé fondateur et d'investisseur au sein de la société MARS, d'autre part, comme membre du Groupement Constructeurs, et plus précisément du sous-groupement « génie civil ». A ce titre, nous avons mis à disposition des moyens humains, techniques et matériels pour la réalisation des travaux. En phase de pointe, une demi-douzaine d'ingénieurs travaux, cinq chefs de chantier et une trentaine de compagnons étaient mobilisés. Nos équipes, dans leur spécialité, ont été intégrées à un système plus global dans lequel l'intérêt général prime. Ce mode de fonctionnement entraîne une grande fluidité dans les travaux et un gain de planning. Aujourd'hui, le génie civil est quasiment achevé. Nous libérons les zones, vérifions que l'infrastructure est prête pour accueillir les essais du tramway.

station en ligne

STATION BOULINGRIN

► LA STATION BOULINGRIN EST SITUÉE PLACE DE LA RÉPUBLIQUE. LE CARREFOUR A FAIT PLACE À UN GIRATOIRE DESTINÉ À FAVORISER UNE CIRCULATION APPAISÉE.

Cette station marque le début du parcours en Alimentation Par le Sol du tramway qui se poursuit jusqu'à la station Comédie.

Dans l'attente de la refonte du secteur des Halles, les trottoirs et les pourtours de la station sont traités en enrobé. La voirie et la plate-forme sont traités en enrobé noir avec des bordures en béton. La plate-forme située entre les arbres dans les promenades est engazonnée. Le pourtour de la porte Mars est engazonné jusqu'à la limite du revêtement stabilisé existant.

La station Boulingrin dessert les Halles, actuellement en cours de réhabilitation et qui vont accueillir, dès février 2012, le marché, le Cimetière du Nord et le Monument aux Morts.

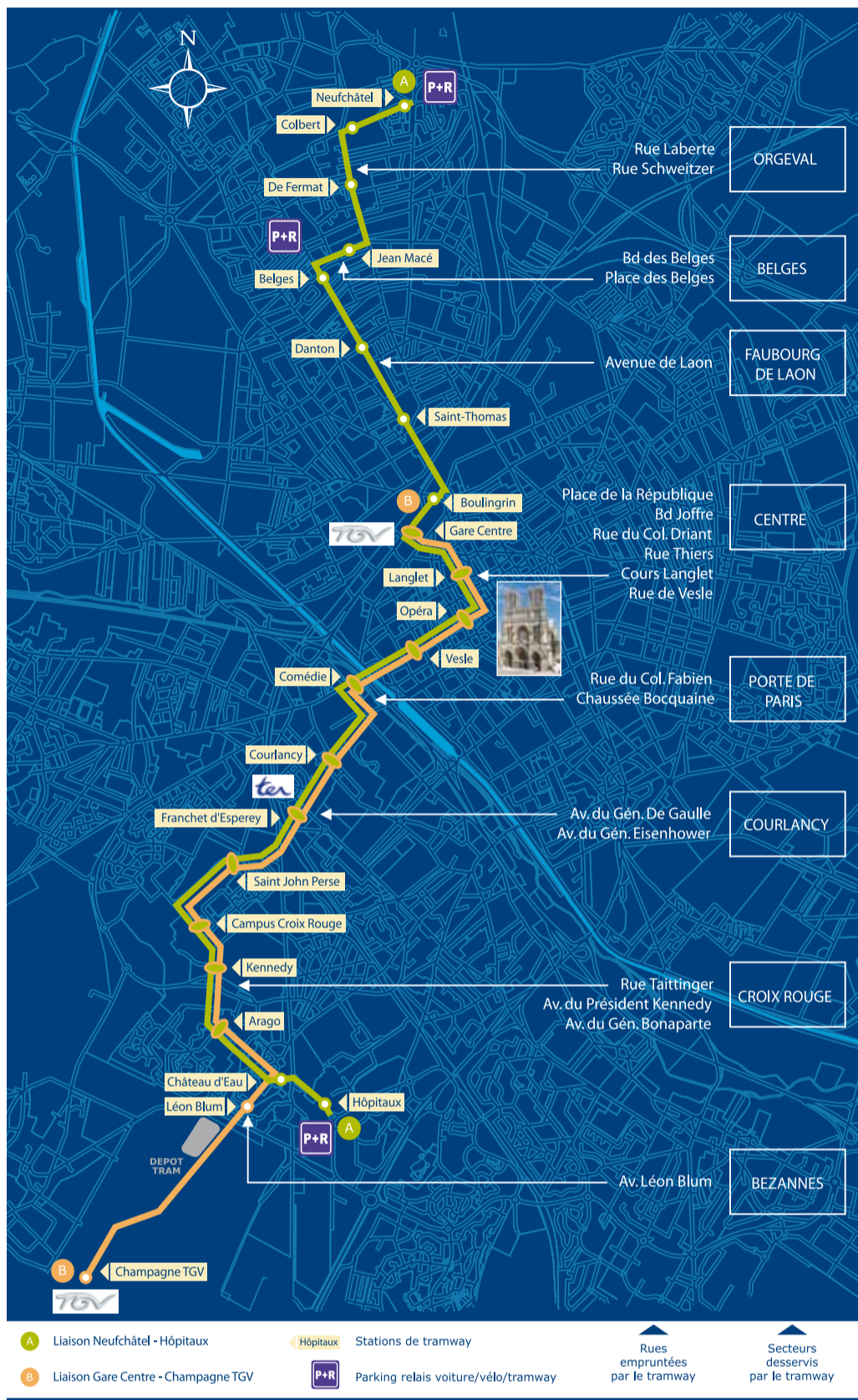
Elle dessert également des lieux très prisés par les touristes dont la Porte Mars et le Musée de la Reddition, rue du Président Roosevelt.

La station Boulingrin sera également la station fréquentée par les élèves et étudiants du Lycée Roosevelt. Des équipements en devenir seront à proximité tels que le nouveau musée des Beaux Arts sur la Place du Boulingrin, des logements, des bureaux, des équipements, des commerces...qui seront construits au niveau de l'emplacement de l'ancienne SERNAM.



La station Boulingrin

Le tracé de la ligne



Les étapes à venir

- Essais Systèmes**
- Septembre 2010** : première circulation du tramway en centre ville. Les habitants de l'agglomération vont devoir se familiariser avec les nouveaux aménagements urbains et apprendre à cohabiter avec le tramway.
 - Octobre 2010** : début des essais sur l'ensemble de la ligne. Chaque matériel est testé indépendamment les uns des autres (essais sous-systèmes) pour enfin terminer par les essais globaux (essais systèmes).
 - Novembre 2010** : plantation des arbres. Il reste 1200 arbres de haute tige à planter sur le tracé de la ligne. Quelques 63 000 m² de gazon ont été semés le long de la voie du tram.
 - Décembre 2010 - Janvier 2011** : formation des conducteurs. Sur la base du volontariat et après les tests d'aptitude, ils conduiront aussi bien les trams que les bus.
 - Février 2011** : fin d'installation du mobilier urbain. Les stations sont équipées d'abris voyageurs et de différents mobiliers qui les accompagnent (totems d'information, poubelles, distributeurs de titre de transports...)
- Marche à blanc**
- Mars 2011** : période de marche à blanc. La ligne de tramway fonctionne en totalité mais sans prendre de voyageurs.
 - Avril 2011** : mise en exploitation commerciale de la ligne de tramway.

En septembre, le tram parade au centre-ville

Pour marquer l'arrivée des essais du tramway en centre-ville, les vendredi 24 et samedi 25 septembre 2010 sont placés sous le signe de la fête. Deux rames de tram seront exposées au public de 14h à 19h à la station Opéra qui sera totalement équipée et une exposition sera installée dans l'Espace Tram Info et dans le hall de l'Opéra. A cette occasion, le nouveau réseau Bus - Tram 2011 sera dévoilé et le fonctionnement de la nouvelle billettique sans contact présenté.

En septembre, le tram parade au centre-ville.

24-25 septembre tram, bus, station, réseau... venez les découvrir place Myron-T. Herrick.
25 septembre rejoignez la tram parade à 14h, parvis de la comédie.
plus d'infos sur www.tramwaydereims.fr
et sur www.mars-reims.fr

Point info quartier orgeval

3, place de Fermat
du lundi au vendredi de 16h à 19h

Espace tram info centre

Place M. T. Herrick
du lundi au samedi de 12h à 19h

Espace tram info Laon

65, avenue de Laon
Les lundis, mardis, jeudis de 11h à 16h - Les mercredis, vendredis de 14h à 19h

Point info quartier croix rouge

65, esplanade Eisenhower
du lundi au vendredi de 11h à 19h

N° Vert 0 800 10 87 26 du lundi au samedi de 7h à 19h

TICKET 2011

directeur de la publication
christian messelyn
président de MARS
8 rue Hincmar
51056 REIMS cedex

rédacteur en chef
Florence Pinto d'oliveira
directeur de la communication
de MARS

conception
Integral ruedi baur

Mise en page
Fabrice Hirault

ont collaboré à ce numéro
Agence « 1500 signes »
Florence Pinto d'oliveira
Jean Manca

crédits photos
rêve-ville, ville de Reims
Atelier du paysage

impression
groupe morault

dépôt légal
septembre 2010

Un film de révélation de la nouvelle marque commerciale du réseau CITURA sera projeté en avant-première.

Une «tram parade» viendra clôturer la manifestation. Le départ aura lieu le samedi à 14h au niveau du parvis de la Comédie pour rejoindre la station Opéra aux alentours de 18h. Au programme de cette animation musicale qui constitue une « mise en jambe » du festival Elektriccity : Telonius, Dag Rox, Munk et Headman.