

TICKET 2011

se déplacer demain dans l'agglomération rémoise

LE CHANTIER

11,2 KM DE PLATE-FORME
À CONSTRUIRE

Le chantier de la ligne de tramway se prépare pour l'étape la plus spectaculaire: la construction des 11,2 km de la plate-forme. cette étape concerne le terrassement et les fondations, la réalisation de la structure en béton, la pose des traverses et des rails, les revêtements en béton ou engazonnés et la requalification des espaces urbains.

Lire page 2

LES DÉPLACEMENTS

APPRENONS À CHANGER
D'ITINÉRAIRE

Le plan de circulation mis en place en phase travaux préfigure celui qui sera proposé après l'ouverture de la ligne de tramway et qui visera notamment à écarter du centre-ville, le trafic de transit. Les panneaux jaunes signaleront les déviations provisoires, les panneaux blancs seront définitifs.

Lire page 5

LE TERRITOIRE

PLUS BELLE MA VILLE

L'idée qui prédomine pour l'aménagement de la partie de la ligne reliant le boulevard des belges à l'école Jean Macé, est de proposer une plate-forme engazonnée, un parterre végétalisé et de développer un mail attractif, dans un béton de qualité, d'une couleur beige clair pour un aspect plus agréable.

Lire page 6

OCTOBRE 2008 NO 2

REIMSMETROPOLE

Mobilité
Agglomération
Rémoise **MARS**

Nous remercions tous ceux qui ont pu se libérer pour la séance photo. vous êtes bien évidemment chaque jour de plus en plus nombreux à intervenir sur le terrain et ce jusqu'à la mise en service du tramway.



ils font le tramway!



Les déviations de réseaux se poursuivent sur l'ensemble du tracé du tramway. Débutées en mai 2008, elles s'achèveront pour les dernières en mai 2009.

Des hommes et des techniques

Prochaine étape : 11,2 km de plate-forme à construire

» LE CHANTIER DE LA LIGNE DE TRAMWAY SE PRÉPARE POUR L'ÉTAPE LA PLUS SPECTACULAIRE : LA CONSTRUCTION DES 11,2 KM DE PLATE-FORME.

cette étape concerne le terrassement et les fondations, la réalisation de la structure de la multitubulaire et de la plate-forme tramway, la pose des traverses et des rails, les revêtements et dallages en béton ou engazonnés et la requalification des espaces urbains (chaussée, trottoirs, stationnement, pistes cyclables...). contrairement aux déviations de réseaux qui demandent l'ouverture de

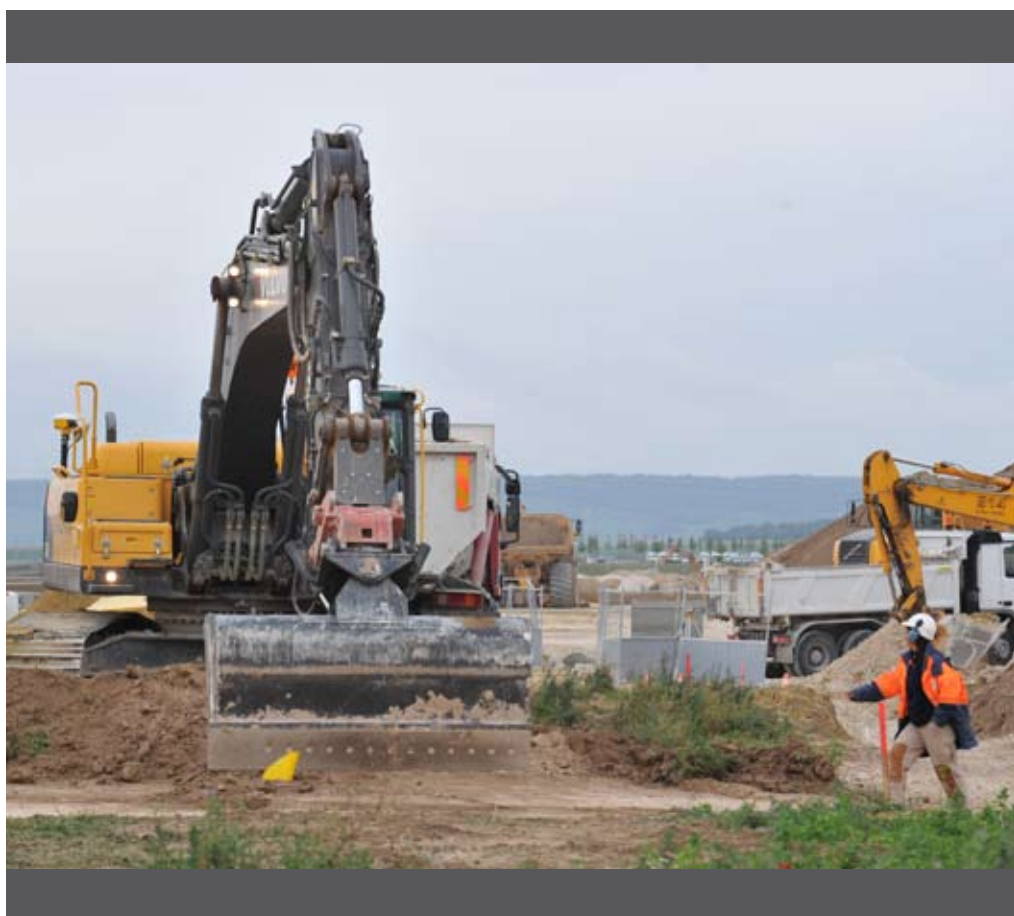
tranchées, ces travaux vont s'étaler plutôt en largeur qu'en profondeur. ils s'apparenteront à un chantier de voirie classique. ils vont donner lieu à un grand déploiement de force, technique et humain, sur plusieurs fronts à la fois. Les 11,2 km de ligne ont été divisés en 6 secteurs. chaque secteur sera placé sous la responsabilité d'un conducteur de travaux, sauf au centre-ville où ils seront deux. pour cette nouvelle phase, le groupement constructeur « tramreimsconstruction » envoie sur le terrain 12 équipes supplémentaires, soit deux fois plus que celles déjà mobilisées pour la libération des emprises et la déviation

du réseau d'eaux pluviales. toutes entreprises confondues, entre 300 et 500 personnes interviendront sur le chantier au plus fort des travaux en 2009. un responsable sécurité des chantiers veillera au respect des consignes de sécurité.

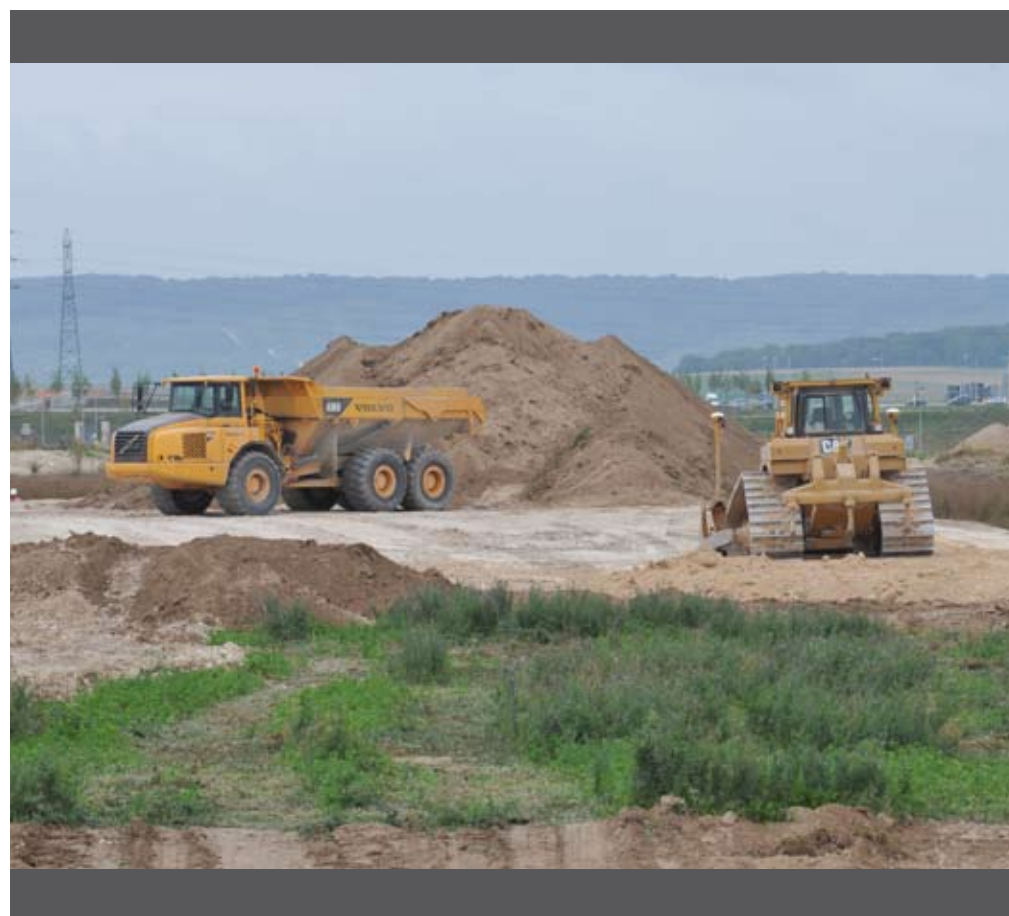
en « rodage » à bezannes

c'est à bezannes que les travaux sont les plus avancés. normal : peu de circulation, peu d'urbanisation, peu de réseaux à déplacer. seule contrainte : les fouilles préventives qui s'imposent ici comme au centre-ville. Les travaux de terrassement sont déjà en cours sur le tronçon d'un

kilomètre qui reliera le terminus au futur centre de maintenance, lequel regroupera le poste de commandement, des locaux administratifs et des ateliers d'entretien où s'effectuera la maintenance quotidienne des rames. La première pierre de ce bâtiment sera posée à l'automne. Le programme de travail, très dépendant des aléas climatiques, prévoit d'ici à la fin 2008 l'engagement des travaux de voirie sur plusieurs sites au sud et au nord de la ligne, le début de la construction d'une sous-station électrique sur le cours Langlet et la préparation des travaux dans le secteur gare/promenades.



Les fouilles archéologiques sont achevées sur le site du futur centre de maintenance de bezannes. une nécropole gallo-romaine de 26 bûches a été notamment mise au jour.



Les premiers véritables travaux du tramway ont commencé à bezannes, avec le terrassement du centre de maintenance.

savoir-faire

Les grandes étapes

► L'ARRIVÉE DES ENGIN DE CHANTIER DESTINÉS AU DÉMARRAGE DES DÉVIATIONS DE RÉSEAUX A MARQUÉ EN AVRIL DERNIER LE DÉPART DES GRANDS TRAVAUX DU TRAMWAY.

cette phase, délicate du fait du nombre de canalisations souterraines et de concessionnaires concernés, suivra jusqu'à mi-2009 son cours normal, étant parfois troublé par un événement inattendu, comme la découverte d'un réseau non inventorié ou abandonné. dans l'ordre des travaux, arrive maintenant le « gros morceau »: la réalisation du système de transport. sous la maîtrise de la société MARS, les équipes du groupement constructeur vont, à compter du dernier trimestre 2008 et durant toute l'année 2009, procéder aux travaux de génie civil: préparation de la trémie devant la gare, construction du centre de maintenance à bezannes, réfection des chaussées et trottoirs, terrassement et pose de la voie. premiers secteurs investis: bezannes, neufchâtel, avenue de laon, saint-john-perse, cours langlet. le centre-ville (théâtre et vesle) sera concerné à partir de février 2009.

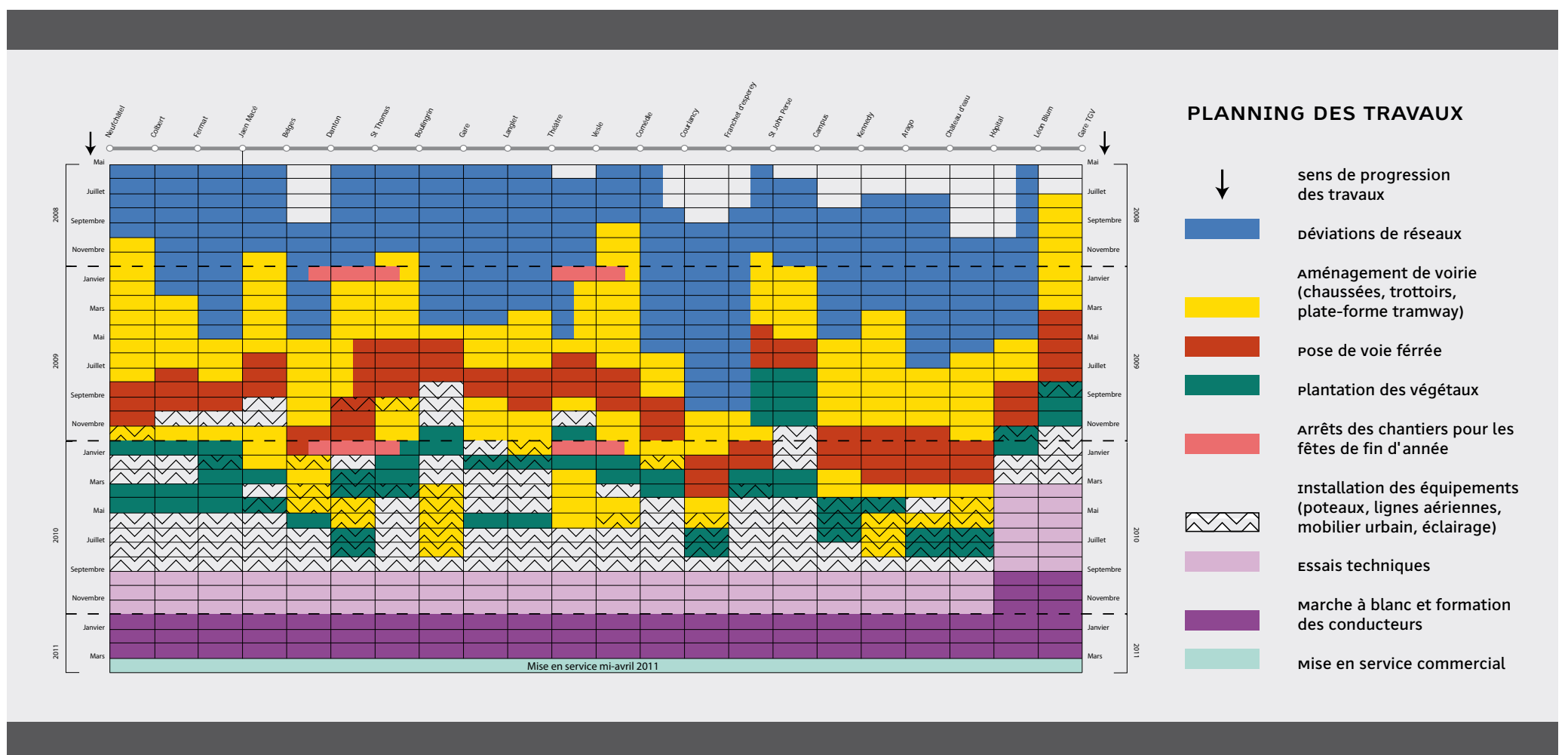
une organisation innovante

A une progression linéaire du chantier, avec un commencement à une des extrémités de la ligne et un achèvement de l'autre, les concepteurs ont

préférée une logique d'enchaînement innovante, prévoyant notamment le traitement anticipé de plusieurs intersections. L'intérêt de ce concept: au lieu de 4 à 5 mois dans une organisation traditionnelle, la circulation transversale ne sera interrompue que 4 à 5 semaines sur chaque carrefour. L'année 2010 sera consacrée à la mise en place des systèmes (énergie, signalisation, billetterie...) et des équipements (stations, mobilier urbain, espaces verts). démarreront alors la formation des conducteurs et les essais sur site. on peut considérer que, mi-2010, les principales perturbations de circulation seront révolues.

calendrier de réalisation

- 2008 ► déviation des réseaux
- 2009 ► génie civil: voirie, plateforme, trémie de la gare, centre de maintenance
- 2010 ► mise en place des systèmes, stations, espaces verts
- 2011 ► inauguration de la ligne prévue en avril



Le chemin de fer définit le planning des différentes étapes qui interviendront sur le chantier du tramway d'ici à sa mise en service.



eric camiat

CONDUCTEUR DE TRAVAUX
(COLAS REIMS)

« mon entreprise intervient en matière de travaux VRD (voiries et réseaux divers): il s'agit notamment de suivre la préparation de ce que l'on appelle les « couches de forme », c'est-à-dire les fondations, bordures et revêtements. mon rôle consiste à préparer le chantier: son ordonnancement, la planification avec les autres intervenants de la zone de travaux et à en suivre le bon déroulement, dans le respect des procédures. je travaille sur la zone de l'hyper centre avec 3 chefs de chantiers dont les équipes représentent une trentaine de personnes. »



christian noizet

CHEF DE CHANTIER
(COLAS VIVIER-AU-COURT ARDENNES)

« nous réalisons les « réseaux humides », c'est-à-dire les réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées, du centre de maintenance de bezannes. nous posons des canalisations d'un mètre de diamètre, à trois mètres cinquante de profondeur, en moyenne, à l'intérieur de l'emprise du centre. c'est un gros chantier, sur une importante plate-forme, dont la particularité est d'être « fermée », c'est-à-dire sans aucune circulation, même si tout y converge. on sent bien qu'une immense « machine », celle du groupement constructeur, est en train de se mettre en place et de démarrer... »



timothée geoffroy

INGÉNIEUR TRAVAUX
(PERTUY CONSTRUCTION)

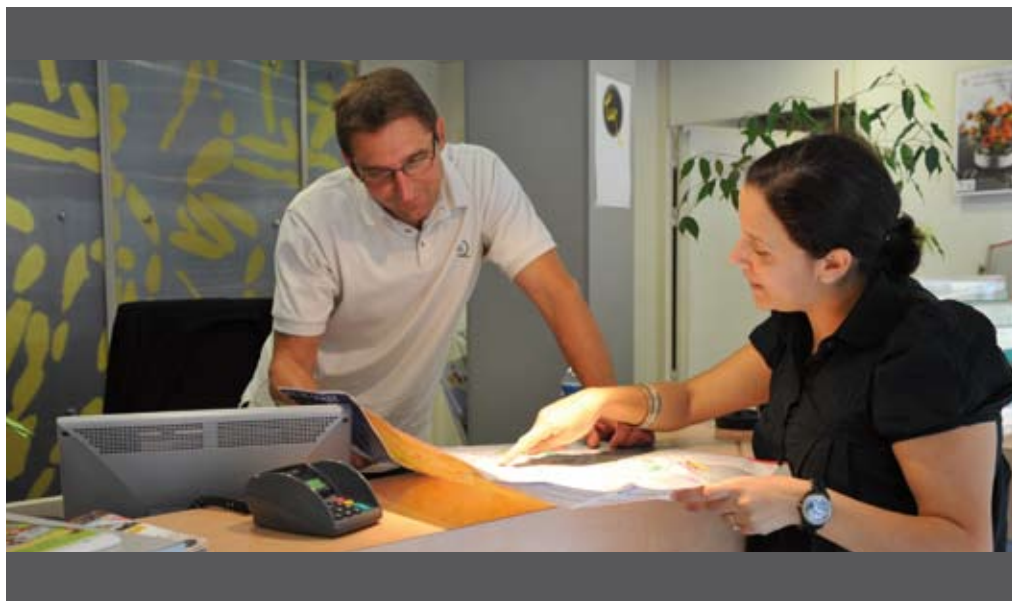
« pertuy construction a en charge le « pôle bâtiments », comprenant le centre de maintenance de bezannes et sept sous-stations (postes de transformation électrique et divers petits locaux). Au centre de maintenance, j'assure la coordination du bureau d'études et des différents sous-traitants. il me faudra particulièrement surveiller les tolérances d'altimétrie, c'est-à-dire la hauteur des rails qui entrent dans le bâtiment pour permettre la maintenance des rames, ainsi que le réseau sous dallage, complexe, pour l'alimentation des équipements de maintenance. »



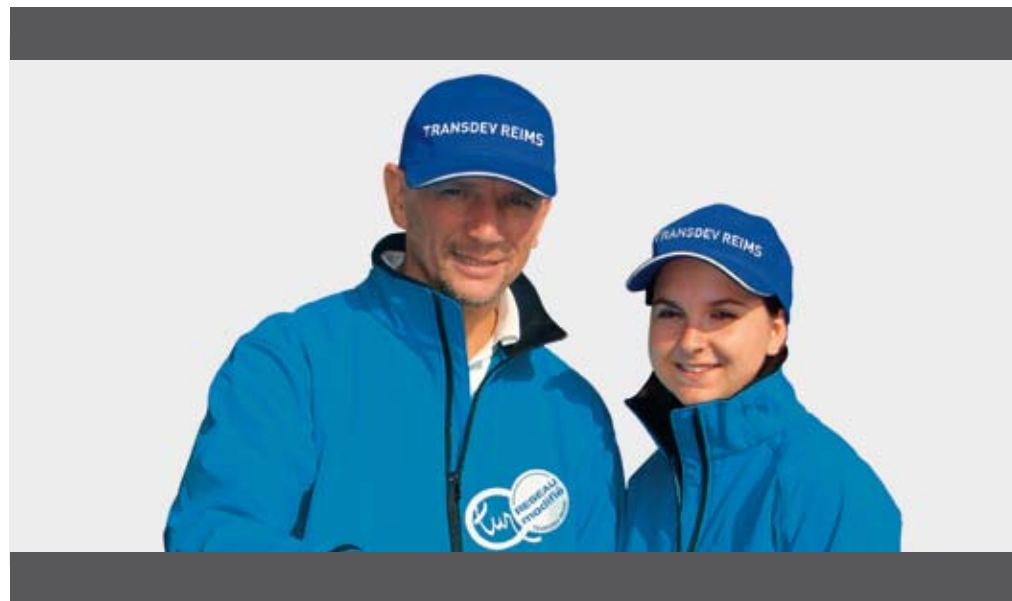
isabelle shang

OUVRIER VRD
(SCREG EST)

« je crois que je suis la seule femme ouvrière VRD (voiries et réseaux divers) sur le chantier du tramway. c'est un travail intéressant et j'aimerais que nous soyons plus nombreuses à le faire. c'est la première fois que je participe à un chantier de cette ampleur, et c'est important en termes d'expérience professionnelle. j'interviens actuellement sur le boulevard Leclerc. Les gens sont parfois surpris de voir une femme et me demandent ce que je fais. je le leur explique volontiers, et j'ai un peu l'impression de participer à la communication relative au tramway. »



Les équipes d'accueil de la boutique, située rue de Chanzy, sont renforcées pendant toute la durée des travaux.



Reconnaisables à leurs uniformes bleus, des agents informent sur le terrain les clients sur les lignes de bus modifiées.

travaux

Les lignes de bus s'adaptent aux travaux



► **TRANSDEV REIMS MODIFIE SES LIGNES ET DÉPLOIE D'IMPORTANTES MOYENS D'INFORMATION AFIN D'ADAPTER LA CIRCULATION DES BUS AUX TRAVAUX DU TRAMWAY.**

Le plan modifié s'applique dès le 27 octobre. voici les principales évolutions prévues à cette date :

SECTEUR GARE :

Les lignes qui desservent habituellement la gare basculeront sur le boulevard Foch dans les deux sens. Pour l'accès à la gare :

- Lignes D, T : elles restent sur leur itinéraire (rue de Courcelles). Le point d'arrêt de la gare sera déplacé en fonction des travaux mais maintenu au plus près. La clientèle qui veut accéder à la gare a donc intérêt à privilégier ces lignes.

- Lignes A, C, F, K : pour entrer dans le centre, les bus emprunteront la rue de la Tirelire mise à double sens. un nouveau cheminement, avec traversées piétonnes, permettra aux usagers d'aller à pied de la rue de la Tirelire à la gare en longeant les hautes promenades et le square Colbert.

SECTEUR NORD :

- Lignes A, C : dans le sens nord/centre-ville, pas de changement. dans le sens centre-ville/nord, les bus bifurquent rues Lesage et Landouzy. Les bus de la ligne A remontent ensuite par la rue Roger Salengro et le bd des Belges.

SECTEUR COMÉDIE :

- Lignes M, K : les bus circulent, dans les deux sens, rue Passe Demoiselles, avenue du Général de Gaulle, rues Libergier et Chanzy, de manière à alléger la circulation sur le pont de Vesle.

- Lignes B, N : les bus continuent d'entrer en ville par le pont de Vesle, mais évitent la rue de Vesle en passant par la rue Payen et la rue Libergier. dans le sens inverse, les bus reprennent les itinéraires des lignes M et K.

dispositifs d'information diversifiés

Pour accompagner sa clientèle pendant cette période, Transdev Reims a prévu plusieurs dispositifs d'information :

un courrier adressé aux abonnés ; des journaux de secteurs, avec une carte sur laquelle seront localisés les déviations et les déplacements d'arrêts ; un plan du réseau mis à jour de toutes ces modifications ; une fiche horaire par ligne ; un dépliant avec le schéma modifié de chaque ligne ; une information visuelle aux points d'arrêt actuels et futurs.

A ces supports écrits, s'ajoute une communication de contact :

- le renforcement de l'équipe de la boutique du centre-ville et l'ouverture d'un espace de renseignements dédié ; la mise à disposition d'un numéro vert : 0800 00 30 38 ; le déploiement d'agents, en tenue identifiée, qui informeront les clients à tous les points sensibles, avant, pendant et après le 27 octobre.



une information est affichée aux arrêts modifiés afin d'orienter la clientèle.

modes doux

Transports en douceur

savez-vous que l'on parle de « mode doux » dès que l'on se déplace de façon non motorisée, notamment à pied ou en vélo (rollers et trottinette font aussi l'affaire...) ? on parle également de « mode alternatif », sous-entendu « à la voiture », lorsque l'on conjugue mode doux et transports collectifs. dans une société où l'on prend sa voiture pour un oui ou un non, l'habitude de marcher s'est perdue. ce qui est regrettable à l'heure où l'on (re)découvre les bienfaits pour la santé d'aller pedibus, où l'on se préoccupe du respect de l'environnement, où le pétrole devient une denrée chère... Et si les travaux de la ligne de tramway, pouvant ap-

paraître comme des désagréments, devenaient l'occasion de réfléchir à notre façon de nous déplacer ? quoi qu'il en soit, Reims Métropole veille aux meilleures conditions de mobilité pour la population de l'agglomération. c'est pourquoi la société MARS s'est vu imposer des règles très précises pour faciliter la circulation pendant les travaux (signalétique de guidage en ville et contournement des points sensibles ; arrêts de bus provisoires au plus près des arrêts habituels ; espaces de stationnement appropriés ; cheminement piétons...). Au prochain feu rouge, demandez-vous s'il vous est indispensable d'être en voiture...



de nouveaux moyens de transport ont fait leur apparition dans la cité des sacres, comme ce triporteur-taxi à moteur électrique.

trois questions à...

christian messelyn



christian messelyn, président de MARS.

qu'est-ce qui a déterminé la mise en place du plan de circulation en phase travaux le 27 octobre de cette année ?

deux points essentiels : d'abord notre volonté commune avec Reims Métropole et la ville de Reims d'opérer des changements pérennes tant au niveau du réseau de bus que de celui du plan de circulation ; ensuite le choix d'une date correspondant au début des vacances d'automne pour permettre à chacun de s'adapter aux modifications. une seconde phase de modifications du réseau de bus interviendra en mars pro-

chain. Elle concerne notamment les arrêts situés au théâtre.

Le point sur le planning des travaux ?
concernant les déviations de réseaux, nous constatons 5% de retard par rapport au planning initial fixé en mai dernier. Les concessionnaires s'emploient à résorber ce décalage qui compte tenu de l'ampleur de la tâche reste gérable. nous avons prévu la fin de cette phase en mai 2009. cette date est pour nous impérative car elle détermine la date de démarrage de nos propres travaux de plate-forme.

quel est le prochain rendez-vous marquant ?

il s'agit de la pose de la première pierre du centre de maintenance de Bezannes prévue fin novembre. c'est un événement qui est pour nous un autre signe fort du démarrage des travaux. après les fouilles archéologiques, les terrassements, nous allons commencer à monter les murs. d'ici à la fin de l'année, on pourra voir se dessiner les contours du bâtiment d'une surface de 5 000 m², édifié sur un terrain de 80 000 m².

déviations

Apprenons à changer d'itinéraire

LE PLAN DE DÉVIATION MIS EN PLACE À PARTIR DU LUNDI 27 OCTOBRE DOIT PERMETTRE À CHAQUE AUTOMOBILISTE D'ADAPTER SON ITINÉRAIRE.

Les travaux de génie civil vont être entrepris de fin 2008 à fin 2009. cela a amené la société MARS, en étroite collaboration avec les services de la ville de Reims, à préparer un plan d'aide aux déplacements, assorti d'un jalonnement des itinéraires de déviation. il préfigure le plan de circulation qui sera proposé après l'ouverture de la ligne et qui visera notamment à écarter du centre-ville le trafic de transit. Les panneaux

sur fond jaune signaleront les déviations locales provisoires, valables pour la durée des travaux ; les panneaux sur fond blanc inciteront durablement les véhicules traversant Reims à emprunter les grands axes en rocade.

gros plan sur le secteur gare

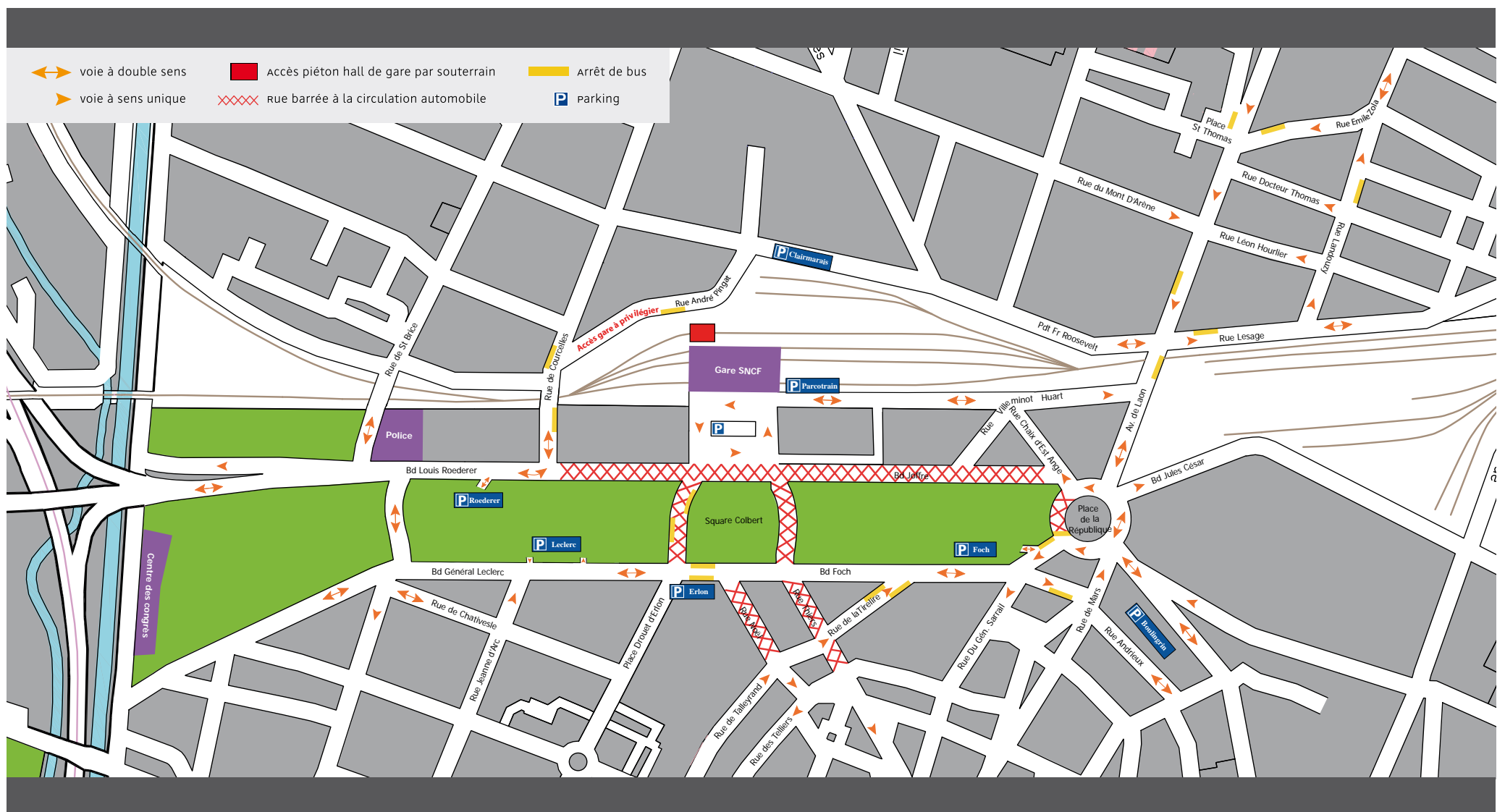
Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération a prévu de fluidifier la circulation automobile sur l'axe Joffre-Roederer et de sécuriser les autres modes de déplacement par l'aménagement d'une trémie à la hauteur de la gare SNCF. La création de ce tunnel nécessite des travaux importants sur 18 mois, pendant les-

quels les conditions d'accès au quartier seront fortement modifiées :

- bd Joffre : il sera fermé à la circulation depuis la place de la République.
- bd Foch, bd du général Leclerc, rue de Bir Hakeim : la circulation sera ouverte à double sens.
- place de la République : elle continuera de distribuer les mêmes axes, hormis le bd Joffre, mais deviendra un simple carrefour en T, moyennant quoi les règles de priorité du giratoire ne s'appliqueront plus.
- en arrivant par la rue de Bir Hakeim ou de l'autoroute : les véhicules pourront se diriger vers la rue de Saint-Brice ou vers la rue de Courcelles, via le bd Roederer dont le

sens de circulation sera inversé.

- accès à la gare : l'accès à l'arrière par le quartier Clairmarais sera à privilégier par la rue A. Pingat et la rue du Pdt Roosevelt. une dépose-minute des voyageurs est créée rue A. Pingat.
- stationnement : le stationnement sur les bd du général Leclerc et Foch est supprimé. en revanche, les parkings des Hautes et des Basses Promenades restent accessibles. de même que les parkings de l'hôtel de ville et de la gare SNCF Clairmarais, situés à proximité. tous les moyens d'information seront mobilisés pour aider les usagers à prendre ces nouvelles habitudes.



Le plan de circulation mis en place pendant la phase travaux préfigure celui qui sera effectif après la mise en service du tramway.



devant l'école Jean Macé, l'option d'un mail réservé aux piétons et aux vélos a été retenue.

Plus belle ma ville

DU BOULEVARD DES BELGES À L'ÉCOLE JEAN MACÉ : SÉCURITÉ D'ABORD

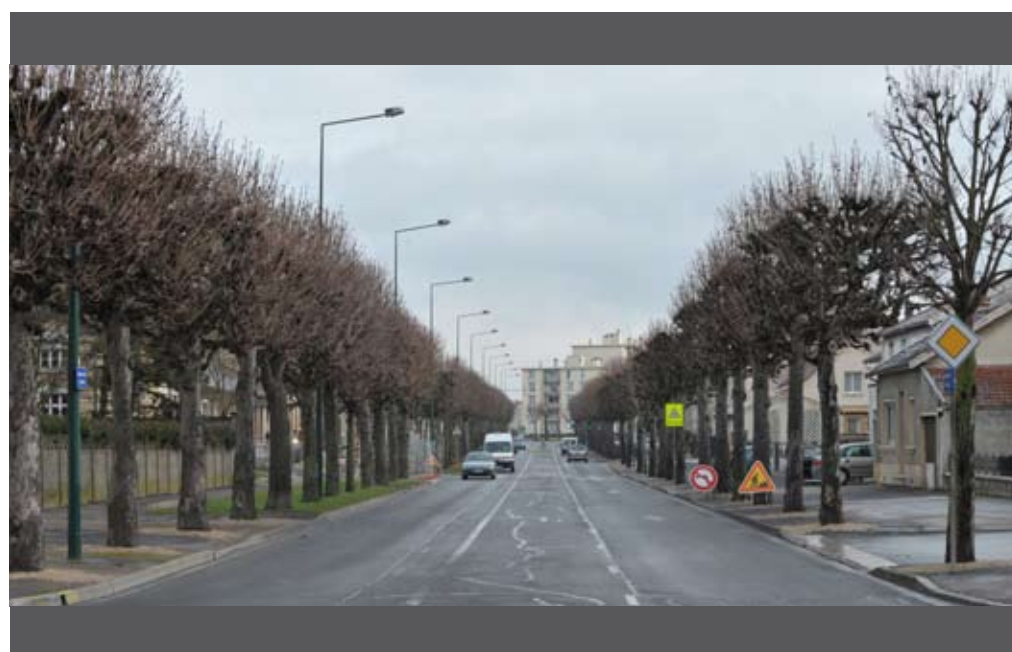
» APRÈS AVOIR ÉVOQUÉ, DANS LE PREMIER NUMÉRO DE TICKET 2011, L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE MYRON T. HERRICK, INTÉRESSONS-NOUS ICI À CELUI DE LA PARTIE DE LA LIGNE QUI RELIERA LE BOULEVARD DES BELGES À L'ÉCOLE JEAN MACÉ.

Le boulevard des belges fait partie de ces anciens boulevards « extérieurs » construits dans les années 1920/1930 pour contourner la ville. De l'intersection de la rue du Dr Schweitzer et de la rue Roger Salengro, jusqu'à l'école Jean Macé, on constate un aménagement urbain qualitatif datant, pour l'essentiel, de ces années-là : maisons en moellons et briques, alignements au cordeau... L'idée qui prédomine pour l'aménagement de cette partie de la ligne, sur sa longueur d'environ 800 mètres, est de proposer une plateforme engazonnée et un parterre végétalisé, et de développer un mail attractif, dans un béton de qualité, d'une couleur beige clair pour un as-

pect plus agréable. De la place des belges à la rue du Dr Schweitzer, tout le traitement sera homogène afin « d'ouvrir l'espace » vers l'école Jean Macé. La vocation du mail sera aux « modes doux » (piétons et vélos) sur toute la longueur, dans un souci de sécurisation à l'approche de l'école. De l'autre côté de la voirie (par rapport à l'école), les accès aux garages des maisons seront évidemment conservés, de même que l'usage d'une certaine mixité du trottoir permettant le stationnement temporaire des automobiles.

Pôle d'échanges

Devant l'école Jean Macé, les arbres masquant le bâtiment et lui conférant un caractère quelque peu austère seront remplacés par des arbustes et des graminées destinés à « aérer » l'espace. Un banc de béton désactivé sera édifié devant l'école, dans le double objectif du confort des parents attendant la sortie des enfants et de la sécurisation des lieux devant la station de tramway, laquelle se



Le boulevard des belges avant le début des travaux.

« fondera » dans une sorte de « parvis », aménagement général dédié aussi largement que possible aux piétons. D'autant que la station Jean Macé sera desservie à la fois par le tramway et le bus, avec une vocation de « pôle d'échanges ». On retrouve ainsi, dans l'esprit de cet aménagement,

ce souci de sécurité, lequel se poursuit jusqu'à la voirie proprement dite, puisque la largeur de celle-ci sera diminuée afin de réduire la vitesse de circulation des voitures, tant à l'approche de la place des belges, d'un côté, qu'à celle de l'école, de l'autre.

Activité

SNC-Lavalin, l'expérience mondiale et l'attachement rémois

► EN PLUS DE SA PARTICIPATION AU CAPITAL DE LA SOCIÉTÉ MARS, SNC-LAVALIN APPORTE SON EXPERTISE EN MATIÈRE D'INGÉNIERIE. EXPLICATION DE JEAN-CLAUDE PINGAT, PRÉSIDENT EUROPE.



Jean-claude pingat,
président Europe de SNC-Lavalin

pourquoi et comment vous êtes vous joints à l'aventure du tramway de reims?

SNC-Lavalin est un grand acteur mondial dans le domaine des infrastructures de transport. nous avons de grandes opérations en cours, comme le métro de Kuala Lumpur en Malaisie ou le Canada Line de Vancouver qui sera opérationnel pour les JO de 2010. compte tenu de l'expérience du groupe, mais aussi de mes attaches rémoises et de l'enracinement de Pingat à Reims, je ne pouvais pas ne pas me battre en équipe pour essayer de gagner, de faire et d'exploiter le tramway de Reims. En entrant de surcroît dans le capital de MARS, nous nous positionnons comme l'une des rares ingénieries au monde capable d'investir dans un partenariat public privé.

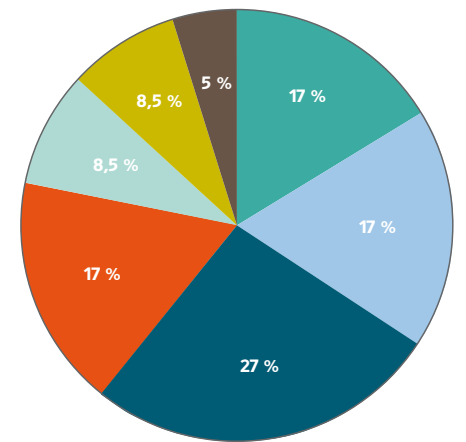
En quoi consiste votre intervention?

nous prenons en charge toute l'ingénierie de conception et de réalisation de l'ensemble des ouvrages d'infrastructure:

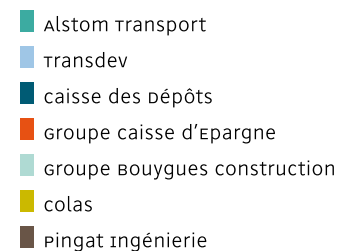
la plate-forme, le renforcement des ponts, les stations, la trémie de la gare..., et une partie de l'ingénierie électromécanique, notamment pour l'alimentation par le sol (APS) dans le centre historique. L'intervention de nos équipes s'achèvera avec la mise en service du tramway mais nous resterons présents dans la société concessionnaire au côté des financiers, de Transdev et d'Alstom.

que représente cette opération dans votre activité?

nous sommes fiers de participer à ce grand projet français qui représente un investissement de plus de 300 millions d'euros. c'était aussi notre premier tramway en France. Reims a ouvert la voie car, depuis, nous avons remporté le marché de maîtrise d'œuvre de la 2^{ème} ligne du tramway d'Orléans, celui de la concession du train à crémaillère du Puy-de-Dôme, et nous fondons de grands espoirs sur d'autres projets de transports publics comme celui du Mont Saint-Michel.



LES ACTIONNAIRES DE MARS



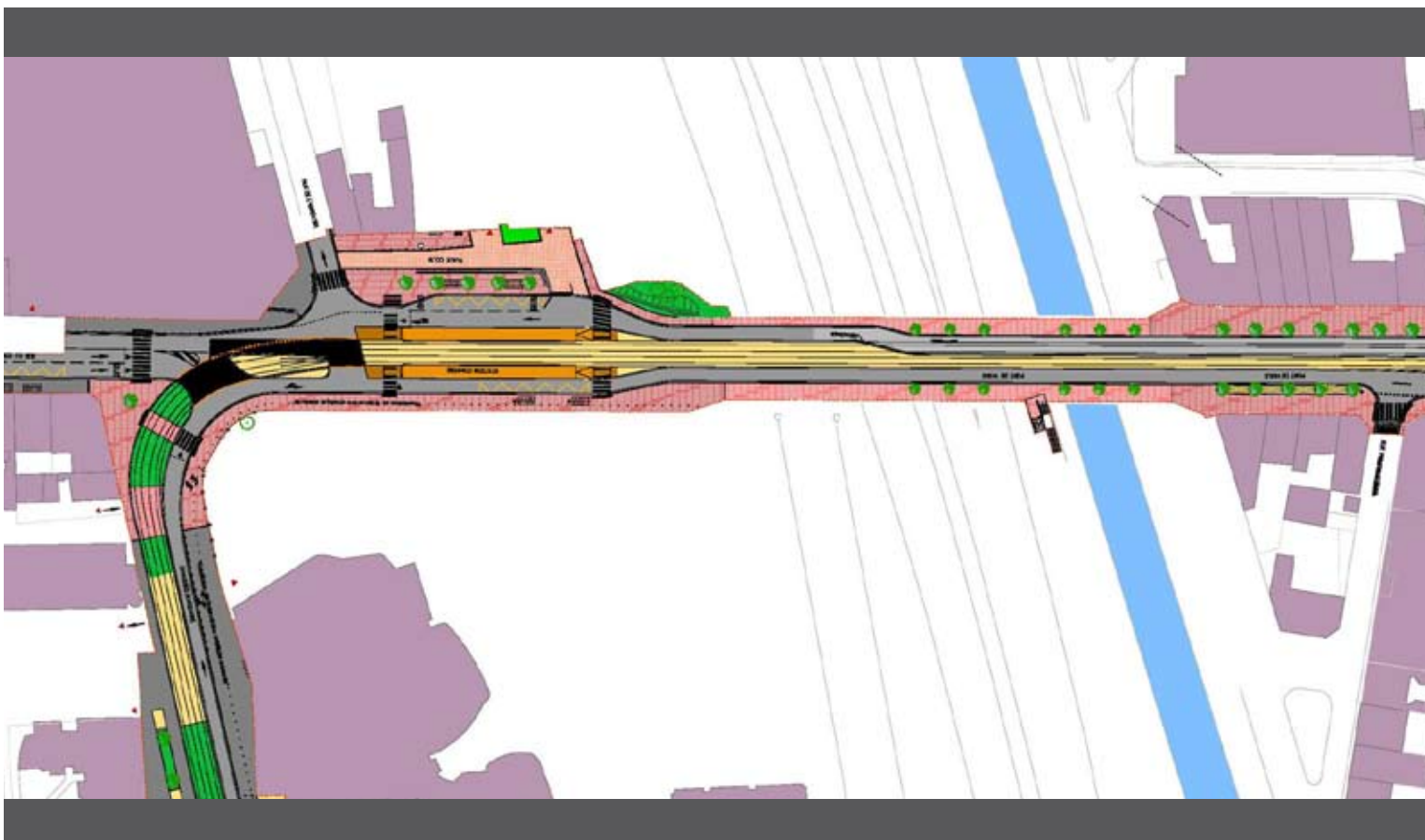
station en ligne

comédie

► SITUÉE EN LIMITE DE L'HYPER CENTRE DE REIMS, LA STATION COMÉDIE EST IMPLANTÉE À PROXIMITÉ DIRECTE DU PONT DE VESLE. CETTE SITUATION EN FAIT UNE STATION REMARQUABLE À PLUS D'UN TITRE.

elle dessert de nombreux générateurs de trafic: sportifs avec le stade Delaune, la piscine olympique, la patinoire, le complexe René Tys; culturels avec La Comédie, le centre Saint Exupéry, le centre international de séjour. c'est de cette station que l'on peut rejoindre la coulée verte à l'aide d'un ascenseur implanté sur le pont de Vesle. Les amoureux de la nature trouveront

à proximité l'Arborétum et le parc Léo Lagrange. c'est à cette station que l'alimentation électrique du tramway est transférée de la ligne aérienne de contact (LAC) au rail implanté dans le sol (Alimentation par le sol). cette station a la particularité d'être conçue comme pôle d'échanges. Les échanges entre bus et tramways sont facilités par la localisation des arrêts des lignes de bus. La configuration des arrêts en accessibilité totale accroît la fluidité des échanges. Les échanges entre tramways et voitures particulières sont facilités par la présence du parc de stationnement voisin. cette station se trouve à proximité directe d'un secteur promis à de grandes mutations.



Plan de la station « comédie »

vite dit, vite lu

► En avance sur le planning

un parking a été aménagé en amont des travaux, rue Jean Macé près de l'école maternelle, pour faciliter le stationnement des parents, des enseignants et des riverains pendant les travaux.

► En direct de notre passé

sur une initiative de Reims Métropole, Bruno Decrock, historien et historien d'art, a réalisé une étude documentaire sur le patrimoine archéologique, historique et monumental, situé sur le tracé du tramway. Les données collectées ont donné lieu à une exploitation informatisée. Le résultat de ce travail de recherche réalisé pour la première fois sur notre territoire, est mis à la disposition du plus grand nombre sur le site internet: www.lesreimsanciens.fr

► Fouilles archéologiques

Les fouilles archéologiques commencées en juillet 2007 se poursuivent devant la gare et s'achèveront d'ici la fin de l'année. cette dernière phase concerne l'emplacement de la future trémie ainsi que les carrefours de la rue du Colonel Priant et du Général Estienne.

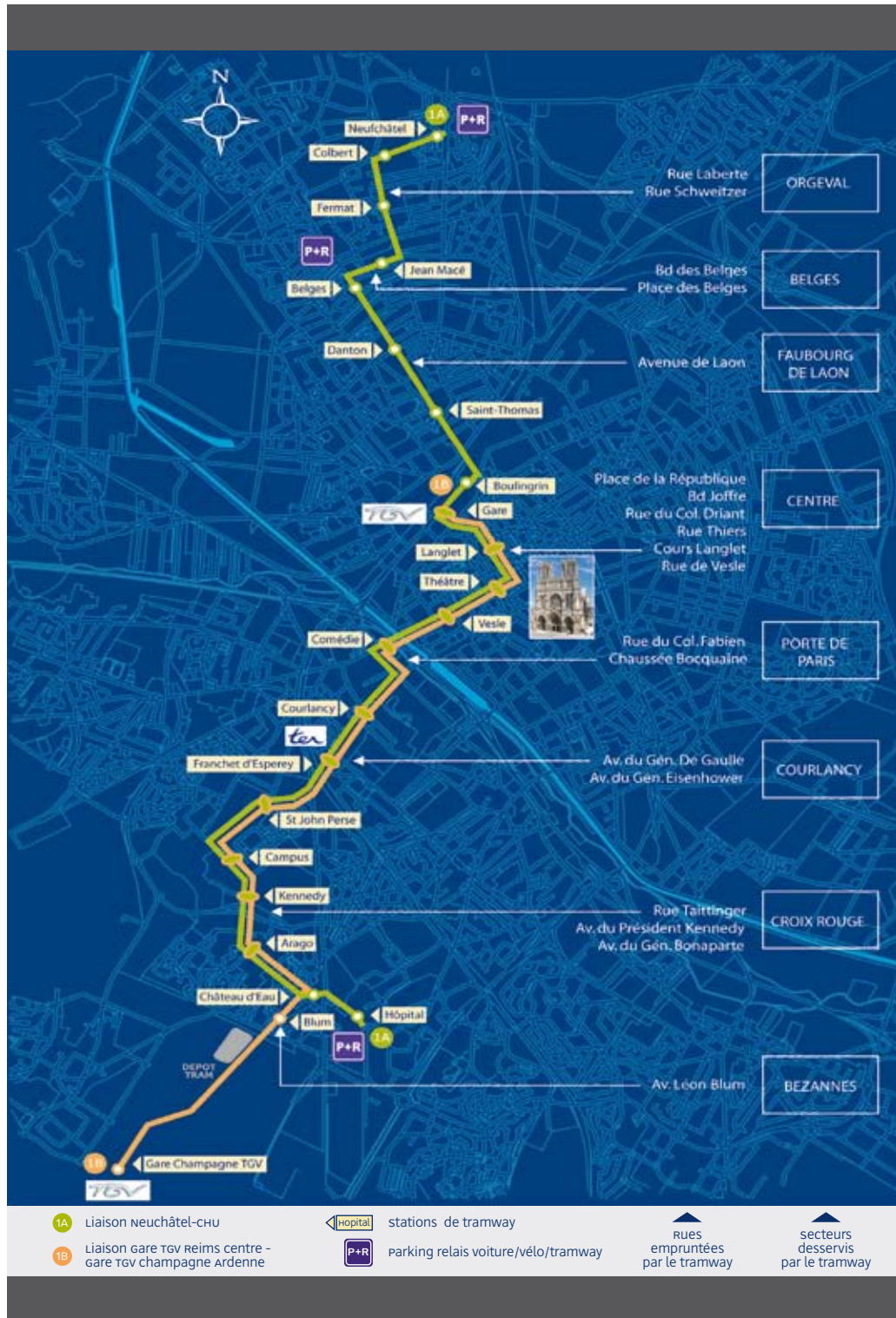
► ville propre

près de quatre-vingt corbeilles provisoires seront implantées sur le tracé de la ligne de tramway pour remplacer celles supprimées dans le cadre de la libération des emprises.

► Le tramway de Reims voyage

Après Reims, Clermont-Ferrand et Aix-les-Bains, la maquette à l'échelle 1 a été présentée dans les jardins du Trocadéro mi-septembre dans le cadre de l'opération « La fête des transports et de la mobilité durable » 2008 et en suède au début du mois d'octobre.

Le tracé de la ligne



signature de trois chartes de partenariat

c'est le 25 septembre dernier, en présence d'Adeline Hazan, présidente de Reims métropole, dans les locaux de la cci, qu'ont été signées les trois chartes de partenariat:

- une charte de partenariat des acteurs économiques: chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay, chambre des métiers et de l'Artisanat, vitrines de Reims, UCAR, ACFL, EZA Reims, Actipôle Neuville.
- une charte des partenaires du guichet unique: RSI, URSSAF, IMPÔTS, ASSEDIC, CCI, CMA. Le dispositif est conçu pour limiter les difficultés des entreprises subissant les effets du chantier du tramway notamment en leur accordant des délais de paiement pour acquitter leurs charges sociales et leurs dettes fiscales (sous réserve de l'étude au cas par cas des dossiers présentés) et par ce biais, soutenir l'activité économique pendant la période du chantier.
- une charte de partenariat « chargée de mission commission d'indemnisation » cci, CMA. recrutement d'une personne ressource pour accompagner les entreprises dans le montage des dossiers de la commission d'indemnisation amiable mise en place par Reims métropole.



L'ensemble des signataires et des intervenants des trois chartes de partenariat mise en place dans le cadre de la réalisation de la 1ère ligne de tramway, réunis dans les locaux de la cci Reims épernay.

Espace Tram info

Place Myron T. Herrick à Reims, près du grand théâtre
Horaires de 12h à 19h du lundi au samedi

N° Vert 0 800 10 87 26 du lundi au samedi de 7h à 20h

commission d'indemnisation

La présidente du tribunal Administratif de Châlons en Champagne a proposé M. Jean-Claude Pazuzies, premier conseiller, de présider la commission de règlement amiable des dommages imputables à la construction du tramway. La composition de la commission est en cours d'élaboration. Rappelons que cette commission a pour objet d'examiner les réclamations tendant à la réparation du préjudice économique que des riverains estimeront avoir subi du fait des travaux du tramway, d'émettre un avis sur le bien fondé de ces demandes, de proposer à la communauté d'Agglomération le montant de l'indemnité permettant la réparation du préjudice subi. La première réunion de la commission s'est tenue le 15 octobre dernier.

Ambassadeurs du tram



En poste depuis mai dernier, les huit ambassadeurs du tram ont été rejoints le 1er septembre par six autres nouveaux collaborateurs. Après formation, le dispositif de communication de proximité nous permet d'être plus présent sur le terrain, et de faire face à l'extension des secteurs en travaux

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

Anatome
Integral Ruedi Baur

ont collaboré à ce numéro

Agence « 1500 signes »
Florence Pinto d'Oliveira
Jean Manca
Fanny Chrapkiewicz

crédits photos

Rêve-ville

images de synthèse

Architecte Dubus-Richez
Atelier du paysage

perspectives

Franck Rive

impression

Groupe Morault
8-10 rue de la Potière
BP 14
51450 BETHENY

dépôt légal

octobre 2008

