

TICKET 2011

se déplacer demain dans l'agglomération rémoise

LE CHANTIER

Tout est mis en œuvre pour que la pose des rails ait un impact limité sur la vie quotidienne des riverains. Pour la réalisation de la voie ferrée, Alstom Transport et Colas Rail mettent en œuvre sur le chantier de Reims plusieurs techniques, choisies en fonction de la configuration des lieux, des contraintes techniques et des objectifs de productivité : la pose mécanisée avec Appitrack ; la pose traditionnelle et la pose sur panneaux.

LA SÉCURITÉ

Tout chantier présente des dangers et s'accompagne de mesures visant à préserver la sécurité des équipes au travail et des personnes évoluant dans son environnement. Le chantier du tramway de Reims ne déroge pas à la règle. « Il donne même lieu à des dispositifs plus contraignants que la normale » indique la responsable sécurité du groupement constructeur qui aime à rappeler que « chacun doit se sentir responsable de sa sécurité ».

TERRITOIRE

Avenue de Laon, la station de tramway située sur la place Saint-Thomas sera l'occasion de redonner à cette dernière la « respiration » qui lui manque un peu aujourd'hui en raison de la circulation intensive, et d'en faire le cœur de ce quartier à deux pas du centre ville. Elle sera la première que l'on atteindra en venant de la place de la République, à proximité immédiate du carrefour avec la rue Émile Zola.

NOVEMBRE 2009 N° 4

REIMSMETROPOLE

Mobilité
Agglomération
Rémoise **MARS**



Info Travaux 95.1
6h57 - 8h57 - 17h27



sur les rails...



Pose de voies ferrées traditionnelles rue du Colonel Driant.



Soudure symbolique du 1^{er} rail par Adeline Hazan, présidente de Reims Métropole et Christian Messelyn, président de MARS.



Préparation des trottoirs en béton désactivé boulevard des Belges, devant l'école Jean Macé.



Pose des premiers pavés devant l'école Jeanne d'Arc, avenue de Laon.

des hommes et des techniques

La pose de rails : au millimètre près

► TOUT A ÉTÉ MIS EN ŒUVRE POUR QUE LA POSE DES RAILS, PRÉVUE DE MARS 2009 À MARS 2010, AIT UN IMPACT LIMITÉ SUR LA VIE QUOTIDIENNE DES RIVERAINS.

Pour la réalisation de la voie ferrée, ALSTOM Transport et Colas Rail mettent en œuvre sur le chantier de Reims plusieurs techniques, choisies en fonction de la configuration des lieux, des contraintes techniques et des objectifs de productivité :

► La pose mécanisée Appitrack, développée par ALSTOM Transport est un convoi de deux machines guidées à distance par une station topographique. La première machine met en forme la dalle de béton. La seconde y insère par vibrations les systèmes d'attaches

dans le béton encore frais. Les rails de 18 m sont alors posés sur les systèmes de fixation (les selles). Cette technique, efficace et rapide, est mise en œuvre sur 65 % de la ligne, à partir de la chaussée Bocquaine jusqu'au terminus sud (CHU) et à partir de la gare de Reims jusqu'au terminus nord (Neufchâteau).

► La pose traditionnelle : les rails sont posés sur des traverses et maintenus par des tiges à 6 cm du sol environ pendant que l'on coule dans cet espace le béton de calage qui va enrober et bloquer l'ensemble. Une fois le béton pris, les tiges sont enlevées.

► La pose sur panneaux : les éléments de la voie ferrée sont pré-assemblés sur des panneaux au centre de maintenance de Bezannes. Ces panneaux sont amenés par camion au lieu de destination où ils sont déchargés à la grue.

Utilisée rue de Vesle et au carrefour de la rue des Elus et du cours Langlet, cette technique permet de limiter les rotations de camions, de gagner du temps à la pose et de neutraliser la voirie le moins possible.

300 mètres par semaine en moyenne
Sur des sites particuliers, le groupeur constructeur TRAM REIMS Construction a recours à deux autres systèmes :

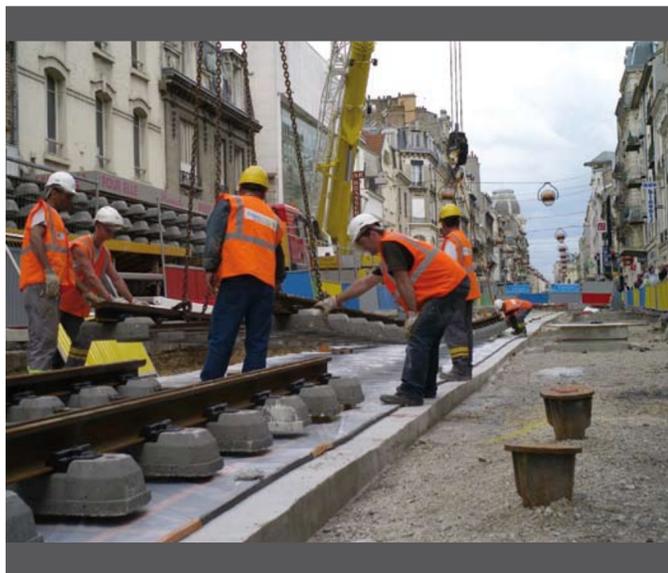
► La pose collée : employée sur les ponts de Vesle, de Laon et Franchet d'Esperey, elle consiste à coller les attaches de rails sur le béton armé du pont dans le but d'alléger le dispositif.
► La pose sur ballast : pour le remisage des rames au centre de maintenance de Bezannes, la voie est posée sur du ballast.

Quelle que soit la technique retenue, il faut aussi effectuer :

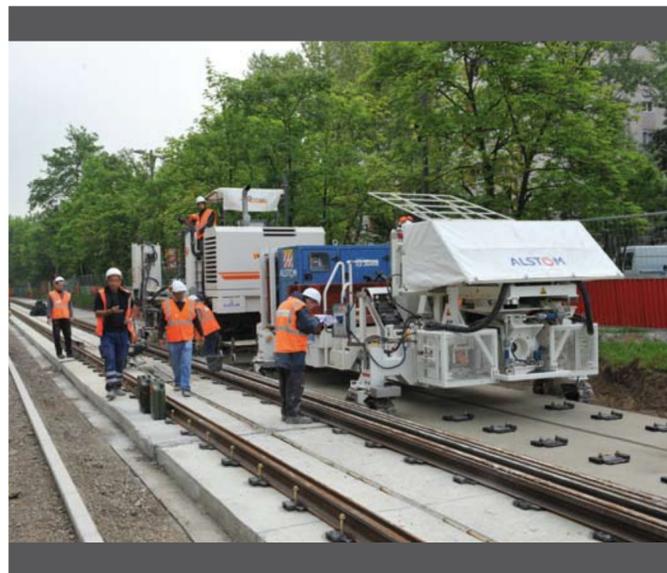
- le réglage de la géométrie des rails dans leur position millimétrique ;
 - la soudure aluminothermique qui assure une parfaite continuité des rails ;
 - l'enrobage des rails dans une mousse qui assure leur isolation électrique ;
 - la mise en place des connexions électriques et du système de drainage.
- Globalement, les opérations de pose de rails avancent à la cadence moyenne de 300 m par semaine.

La voie ferrée en chiffres

- 90 personnes mobilisées
- 2 500 tonnes de rail
- 13 000 m³ de béton
- 2 500 soudures aluminothermiques
- 1 500 m³ de ballast
- 50 aiguillages de voie



Pose de voies ferrées par panneaux pré-montés rue de Vesle.



Pose de voies mécanisées (Appitrack) rue du Général Eisenhower.

savoir-faire

on ne badine pas avec la sécurité

► TOUT CHANTIER PRÉSENTE DES DANGERS ET S'ACCOMPAGNE DE MESURES VISANT À PRÉSERVER LA SÉCURITÉ DES ÉQUIPES AU TRAVAIL ET DES PERSONNES ÉVOLUANT DANS SON ENVIRONNEMENT.

Le chantier du tramway de Reims ne déroge pas à la règle. « Il donne même lieu à des dispositifs plus contraignants que la normale » indique la responsable sécurité du groupement constructeur qui aime à rappeler que « chacun doit se sentir responsable de sa sécurité ». Les premiers acteurs exposés aux risques sont les professionnels effectuant les travaux. C'est pourquoi ils sont la cible d'actions de sensibilisation et de prévention répétées :

- Un animateur sécurité a été nommé dans chacun des trois sous-groupements (génie civil, voie ferrée, électromécanique). Il est chargé de faire respecter les règles de sécurité propres à chaque métier et, si besoin, de les harmoniser. Le port du casque, par exemple, a été rendu obligatoire pour tous.
- Le travail est organisé de telle sorte que les métiers répondant à des règles différentes ne cohabitent pas sur le chantier pour éviter de confronter les compagnons à des situations non familières.
- Si une situation à risque est observée sur le terrain, une note d'information, dite « le quart d'heure sécurité », est

rapidement diffusée auprès des personnes concernées. Elle comprend une description du risque et des conseils sur les bonnes pratiques.

► Quand une équipe commence une nouvelle phase de travail, le conducteur de travaux fait un rappel des risques et des moyens prévus pour s'en protéger.

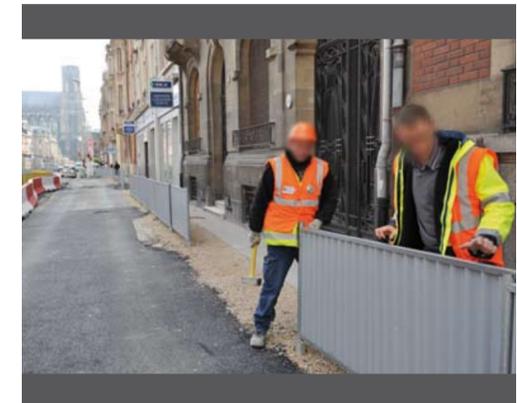
Respectons les dispositifs

La question de la sécurité se pose aussi pour les riverains et tous les usagers du domaine public :

- Trois agents du groupement constructeur vérifient au quotidien sur le terrain que les conditions de sécurité sont assurées et, quand cela n'est pas le cas, y remédient.
- Une fois par semaine, une visite de sécurité a lieu sur la totalité de la ligne avec les pompiers et les services de la Ville. L'objectif est de contrôler qu'aucun obstacle ne risque d'entraver les véhicules d'intervention en cas d'alerte.
- Une grande campagne de communication a été lancée par MARS pour inciter les habitants de l'agglomération à respecter les moyens mis en place pour leur sécurité : barrières, zones de collecte des déchets, accès pompiers, bornes à incendie, cheminements protégés, etc. Elle concerne aussi bien les compagnons qui travaillent sur le terrain que toutes les personnes amenées à se trouver à proximité des zones de chantier, à pied, à vélo ou en voiture.



Avec près de 700 personnes qui interviennent sur le terrain, aujourd'hui plus encore, la sécurité sur les chantiers est une préoccupation au quotidien. Elle concerne aussi bien



les compagnons qui travaillent sur le terrain que toutes les personnes amenées à se trouver à proximité des zones de chantier, à pied, à vélo ou en voiture.



Jérôme Frison

Technicien au service collecte des déchets et animation Reims Métropole



Thierry Durand

Directeur d'exploitation Transdev Reims



Fabrice Daviaud

Directeur voirie, circulation et éclairage public Ville de Reims



commandant Sébastien Planchon

Centre de secours principal

Le service de collecte a été adapté dans les zones chantier. Dans certaines rues, les bennes passent entre 4h et 6h du matin, avant la circulation des heures de pointe. Des points de regroupement des déchets ont été mis en place. Les gens ne les respectent pas toujours et laissent leurs sacs ou bacs devant chez eux, obstruant le cheminement piétons. Un agent s'assure du bon déroulement des collectes très tôt le matin. Il y a parfois des voitures mal garées qui gênent la collecte. Tout cela nuit à la propreté et à la sécurité. Pour le bien de tous, respectons les consignes.

Notre objectif est de faire circuler les bus aisément au milieu des travaux, que la sécurité des passagers soit assurée aux arrêts et que le confort de conduite reste correct. Cela nécessite parfois de refaire un enrobé de chaussée, de repositionner des barrières ou de régler un problème de stationnement gênant. Nous sommes en contact permanent avec MARS et le groupement constructeur sur ces questions. Nous ne voulons pas être un frein dans le déroulement du chantier, de la même façon que le chantier ne doit pas empêcher la continuité du service des bus.

MARS établit, en collaboration avec nos services, les plans d'exploitation qui démarquent bien les zones chantier, les zones piétons, les zones de circulation, les accès pompiers, etc. de manière à ce que tout le monde puisse cohabiter en bonne intelligence. Une dizaine de personnes se déplacent tous les jours sur le terrain pour vérifier que les plans sont appliqués. La situation est globalement satisfaisante mais peut encore être améliorée. S'agissant d'un compromis permettant un partage de l'espace entre tous les usagers du domaine public, chacun doit faire un effort.

Grâce à l'important travail d'équipe réalisé avant le début des travaux avec le groupement constructeur, toutes les mesures sont prises pour assurer la sécurité au quotidien. Les visites que nous effectuons tous les jeudis sur l'ensemble du tracé permettent de vérifier la permanence de l'accessibilité des rues, des immeubles et des établissements recevant du public à tous les moyens de secours, véhicules et grande échelle. Dans son propre intérêt, j'invite la population à respecter le balisage et l'interdiction de stationnement sur les voies pompiers.



Christian Messelyn, Président de MARS Mobilité Agglomération Rémoise

Le point sur les travaux

Les travaux avancent selon le planning prévisionnel. Au nord, le chantier se poursuit et la rue Laberte a été ouverte à la circulation. Le terrassement du tunnel devant la gare est achevé et plus globalement, le chantier s'est intensifié au sud et notamment sur la seconde partie de l'avenue De Gaulle, rue Pierre Taittinger et l'avenue Bonaparte. Aujourd'hui, ce sont près de 700 personnes qui interviennent sur le terrain.

En ce qui concerne le système de transport, 95 % de la plateforme a été tassée, ¼ des rails ont déjà été posés et 15 % des mâts de ligne aérienne de contact ont été levés.

Les différentes parties des rames sont en train de converger vers l'usine de la Rochelle et la première rame arrivera à Reims en mars.

Certaines voiries sont mises en circulation dans leur forme quasi définitive et nous avons débuté la pose des revêtements sur les trottoirs, en mettant la priorité sur les abords des établissements scolaires en vue de la rentrée.



Reims 2020, pour projeter Reims dans une nouvelle phase de développement.

Projet urbain reims 2020

Pas de Métropole durable sans transport durable

» LES PROFESSIONNELS DE L'URBANISME, LES ÉLUS, MAIS AUCI LA SOCIÉTÉ CIVILE ET LES HABITANTS DE L'AGGLOMÉRATION SONT INVITÉS À CON-TRIBUER À LA DÉMARCHE DE PROJET URBAIN « POUR UNE MÉTROPOLE DURABLE » DANS LAQUELLE LA PROBLÉMATIQUE DES DÉPLACEMENTS EST TRÈS PRÉSENTE.

Comment transformer l'agglomération d'ici à 2020 pour qu'elle soit en mesure de relever les défis de la démographie, du développement durable, de la métropolisation ? Personne ne détient à lui seul la réponse. C'est pourquoi Reims Métropole a ouvert une vaste réflexion prospective qui associe un maximum d'acteurs. Le moment est opportun : les projets en gestation (tramway, contournement sud de l'autoroute, dynamisation du Boulingrin, cité administrative, BA 112, etc.) vont projeter Reims dans une nouvelle phase de développement. Ils doivent s'inscrire dans une logique globale, non seulement à l'échelle de la ville et de l'agglomération, mais aussi du Pays rémois et de cet ensemble de 700 000 habitants que forment les villes du G10.

Un meilleur maillage du territoire
Pour l'aider à formaliser un grand projet d'urbanisme, Reims Métropole s'est attaché les services de trois équipes aux compétences diversifiées (urbanistes, paysagistes, bureaux d'études), dont les chefs de file sont des urbanistes reconnus.

Le travail s'organise en trois temps :
» de janvier à juin 2009 : une phase collective, sous forme d'un dialogue ouvert entre Reims Métropole, ses partenaires, les équipes et les instances de concertation, permettant de dresser un état des lieux de la situation dans l'agglomération ;
» de juin à octobre 2009 : une phase individuelle qui permettra à chaque équipe d'effectuer sa propre étude de projet urbain ;
» de novembre 2009 au printemps 2010 : une phase de choix, de décision et de maturation du projet « Reims 2020 » qui sera défini par les élus de Reims Métropole.

Un réseau à haut niveau de services
La première phase s'est achevée le 17 juin avec la présentation par les trois équipes d'un état des lieux et d'un diagnostic partagé.

Au chapitre de la mobilité, il a été rappelé que le réseau actuel de transports en commun est performant en termes d'offre, d'usage et de taux d'occupation des bus, par comparaison avec les agglomérations de sa catégorie. Toutefois l'offre arrivant à saturation et la détérioration de la vitesse commerciale viennent nuancer ce constat. « S'il y a une agglomération française où le passage du bus à une technologie plus performante se justifie, c'est bien Reims » a affirmé Bernard Schaefer, l'un des consultants. Tous s'accordent à penser que l'avenir de l'agglomération passera par « la conception d'un réseau structurant, maillé et intermodal d'axes à haut niveau de services » dans lequel le tramway jouerait un rôle moteur. « Ce territoire appelle manifestement plusieurs lignes de tramway desservant ses faubourgs et ses pôles à venir. » « Il faut développer l'intermodalité avec le tramway et un système de transports en commun plus continu », le TER par exemple. En augmentant le nombre de haltes ferroviaires, il pourrait être repensé comme un transport urbain à l'échelle du territoire, en complément du réseau tram-bus.



L'avenir de Reims passera par la conception d'un réseau structurant, maillé et intermodal.

Projet urbain reims 2020

Le tramway présent dans les « rendez-vous »

» DANS LE CADRE DE « REIMS 2020 », DES « RENDEZ-VOUS » SONT PROPOSÉS CHAQUE SEMAINE AU PUBLIC LE PLUS LARGE POUR QU'IL SE FAMILIARISE AVEC LES ENJEUX ET LA DÉMARCHE DE PROJET URBAIN ET QU'IL FASSE PARTAGER SA PROPRE RÉFLEXION. DEUX DES DÉBATS ONT PARTICULIÈREMENT IMPLIQUÉ LES TRANSPORTS COLLECTIFS.

La question de la mobilité urbaine était au centre du « Rendez-vous » du 27 mai dernier à la Comédie. Bruno Marzloff, sociologue, a rappelé que « le règne de la voiture, longtemps vécu comme une extension de nos libertés, atteint aujourd'hui les limites du supportable », en particulier sous l'injonction du « durable ». L'objectif doit être de limiter les déplacements sans réduire le droit à la mobilité. Pour Alain Lescouet, vice-président de Reims Métropole, « la mobilité englobe les individus, l'information et les biens. » Hugues Lebaillly, de l'Association des Piétons et des Usagers des Transports Collectifs de Reims et de ses Environs, entrevoit dans la ville dense une solution, « à condition de pouvoir y respirer ».

La ville de demain
Sa ville idéale disposerait notamment d'une rocade centrale dont l'espace intérieur organiserait une cohabitation harmonieuse entre les différents modes, et d'une deuxième couronne reliée au centre-ville et irriguée par des transports en commun en site propre - il milite personnellement pour une deuxième ligne de tramway qui irait de Farman à Tinqueux. Christian Messelyn, président de MARS, estime que « un grand pas sera fait en 2011 avec l'arrivée du tramway, la mise en accessibilité des bus et l'introduction de nouveaux services comme la billettique sans contact. La réorganisation complète du réseau de bus permettra d'augmenter et de densifier la desserte sur l'ensemble des communes de l'agglomération ». Stéphane Joly, vice-président de Reims Métropole, conclut : « il faut réinventer la ville et créer un espace ouvert à tous ».

Plus vite, plus près, moins cher
Quel avenir pour le commerce ? La question posée le 10 juin à la Médiathèque Falala a reçu plusieurs ébauches de réponse. François Cravoisier,

président de la CCI : « le commerce de demain devra offrir le meilleur rapport coût-temps-qualité et développement durable. » Selon Robert Bouley, commerçant, « l'équilibre entre commerce de centre-ville et commerce de périphérie est aujourd'hui trouvé. » « Le modèle des grandes zones commerciales est-il pérenne ? » s'interroge Serge Pugeault, vice-président de Reims Métropole, qui considère que « la voiture n'est pas l'avenir de l'homme. » Sophie Simonet, du cabinet cvl, confirme que la demande du consommateur évolue : « il veut aller plus vite, plus près et payer moins cher. On note un retour vers le commerce de quartier. Les projets de commerces de grande proximité se développent sur les trajets domicile-travail. Quand les transports collectifs sont efficaces, la part des consommateurs qui les utilisent pour faire leurs courses est supérieure à celle des consommateurs en voiture. » Elle observe à ce titre que « le tramway a un rôle fondamental sur le développement des commerces de quartier. »



Adeline Hazan, Maire de Reims
Présidente de Reims Métropole

edito

Trois ans de travaux, c'est à la fois très court et très long. Bien sûr, pour les riverains des travaux et pour tous les habitants de notre métropole, c'est long. Nous faisons le maximum pour limiter les désagréments du chantier. Nous faisons le maximum pour que l'information soit claire et lisible. Les images qui montrent ce que sera notre ville dans deux ans sont affichées tout au long du tracé du tramway, pour que chacun puisse savoir où l'on va. Le réseau de transport en commun s'est adapté pour faire face aux contraintes des travaux tout en répondant au mieux à la demande.

Bien sûr, pour les commerçants qui subissent les effets des travaux, c'est long. Nous avons mis en place les outils nécessaires pour qu'ils puissent être indemnisés. Et je sais aujourd'hui que beaucoup de commerçants attendent avec impatience leur nouvelle rue, leurs nouveaux trottoirs.

Mais les choses avancent. Cela se voit sur le chantier. Trois ans, pour donner à notre agglomération une nouvelle artère de plus de onze kilomètres, ça n'est finalement pas si long.

Ce tramway fera respirer notre agglomération. Il répond à nos ambitions en matière de développement durable. Mais il est aussi un projet au service de l'unité de notre agglomération, puisqu'il traverse des quartiers que nous jugeons aujourd'hui trop enclavés. C'est d'ailleurs cette caractéristique qui nous a permis de défendre notre projet dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

La première rame sera livrée au printemps 2010. Les travaux eux-mêmes seront achevés avant la fin de l'année 2010. Les rendez-vous sont donc lancés.

Adeline Hazan, Maire de Reims
Présidente de Reims Métropole



Reims 2020 : une multitude d'occasions de rencontres et d'échanges.



L'aménagement de la station Saint-Thomas sera l'occasion de mettre l'église et sa place en valeur.

Plus belle ma ville

saint-thomas : une station « sur place »

▶ AVENUE DE LAON, LA STATION DE TRAMWAY SITUÉE SUR LA PLACE SAINT-THOMAS SERA L'OCCASION DE REDONNER À CETTE DERNIÈRE LA « RESPIRATION » QUI LUI MANQUE UN PEU AUJOURD'HUI EN RAISON DE LA CIRCULATION INTENSIVE, ET D'EN FAIRE LE CŒUR DE CE QUARTIER À DEUX PAS DU CENTRE VILLE.

Au début de l'avenue de Laon, la station Saint-Thomas sera la première que l'on atteindra en venant de la place de la République, à proximité immédiate du carrefour avec la rue Émile Zola. Station « d'entrée » de l'avenue, elle en sera sans doute la plus emblématique, puisque située sur la place qui lui donne son nom et qui constituera une « respiration » dans ce lieu aujourd'hui saturé par la circulation des bus et des automobiles. L'aménagement de la station est donc l'occasion de mettre en valeur la place Saint-Thomas et l'église éponyme, quelque peu en retrait de l'avenue de Laon. Pour cela, l'idée consiste à « dérouler », si l'on peut dire, le parvis de l'église jusqu'à la station elle-même, pour donner une nouvelle dimension à la place, qui pourra notamment accueillir un marché. Ceci afin de créer un véritable « cœur de quartier ».

Parking... végétalisé

Sur le côté de l'église Saint-Thomas, le parking restructuré sera une façon de prolonger le parvis... de l'autre côté de l'édifice religieux. Il ne sera pas touché au square tout proche, qui demeurera en l'état (une nouvelle entrée sera toutefois aménagée). De même, les arbres alentour - magnifiques « sujets », de surcroît en « bonne santé » - seront conservés, de nouvelles essences étant plantées près du parking. Des banquettes en pierre seront installées de part et d'autre de l'église, dont les abords se verront agrémentés de parterres fleuris, et un alignement de bancs donnera même aux mariages l'occasion de déborder sur le parvis. Un autre parking, un peu plus vaste et compensant les pertes des places de l'avenue de Laon, sera aménagé à la place des établissements Fossier, sur un seul niveau, avec une façade végétalisée (treilles). Quant au mobilier urbain équipant la station, il se répartira largement sur l'ensemble de la place, avec des luminaires encastrés éclairant (la nuit !) les arbres et l'église, et contribuera à l'image d'une station faisant partie intégrante de la place Saint-Thomas.



Les derniers vestiges de l'usine Fossier avant la création du parking provisoire ouvert en juin dernier.

Activité

caisse d'épargne : financeur et actionnaire

▶ LA CAISSE D'ÉPARGNE A PARTICIPÉ AU MONTAGE FINANCIER DE LA CONSTRUCTION DU TRAMWAY ET ELLE EST ENTRÉE AU CAPITAL DE LA SOCIÉTÉ MARS. PHILIPPE GRISON, MEMBRE DU DIRECTOIRE DE LA CELCA, EN CHARGE DE LA BANQUE DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL, EXPLIQUE COMMENT ET POURQUOI.

Le montage financier du « projet tramway » a été réalisé en partenariat avec le Groupe Caisse d'Épargne. Quelle forme a été choisie ?

Les financements de projets aussi structurants que la construction d'un tramway sont très complexes et exigent expertise et capacité d'adaptation. Le montage financier s'est effectué sous une forme qui s'apparente à un part-

nariat public privé. Celui-ci est adapté au financement privé des investissements nécessaires au service public sur une longue durée. Il se base sur une coopération efficace entre la collectivité et les acteurs privés, fondée sur la recherche en commun des solutions et une répartition optimale des charges et des risques.

Toutes les compétences du Groupe Caisse d'Épargne ont été mobilisées pour la circonstance, et le montage du tramway de Reims, premier du genre en France, a aujourd'hui valeur d'exemple.

Vous êtes partenaire financier du tramway, mais également actionnaire...

La participation du Groupe Caisse d'Épargne au capital de la société concessionnaire MARS est de 17%, à parts égales entre la Caisse d'Épargne Lorraine Champagne-Ardenne et

le Fonds d'Investissement et de Développement des Partenariats Publics Privés. Il faut également préciser que la CELCA est le banquier du tramway, jouant ainsi pleinement son rôle opérationnel d'acteur régional.

Qu'est-ce qui a motivé l'engagement de la Caisse d'Épargne ?

Le tramway offre à la ville de Reims et à ses citoyens des perspectives de développement socio-économique décisives. Cette réalisation s'inscrit en effet dans le Programme Transport Urbain Durable (programmes de transport en commun en site propre), et il était tout à fait naturel pour une banque fortement impliquée dans le développement de son territoire d'accompagner durablement la collectivité locale dans ce choix, en parfaite adéquation avec les valeurs de son Groupe.



Philippe Grison
Membre du directoire de la CELCA

station en ligne

station gare centre

Les Promenades, dessinées au 18^e siècle par Legendre, ont perdu au fil du temps leur caractère bucolique au profit d'un espace à physionomie routière avec un square Colbert isolé au milieu d'une circulation automobile dense. Les différentes études menées sur ce secteur ont abouti au dispositif suivant :

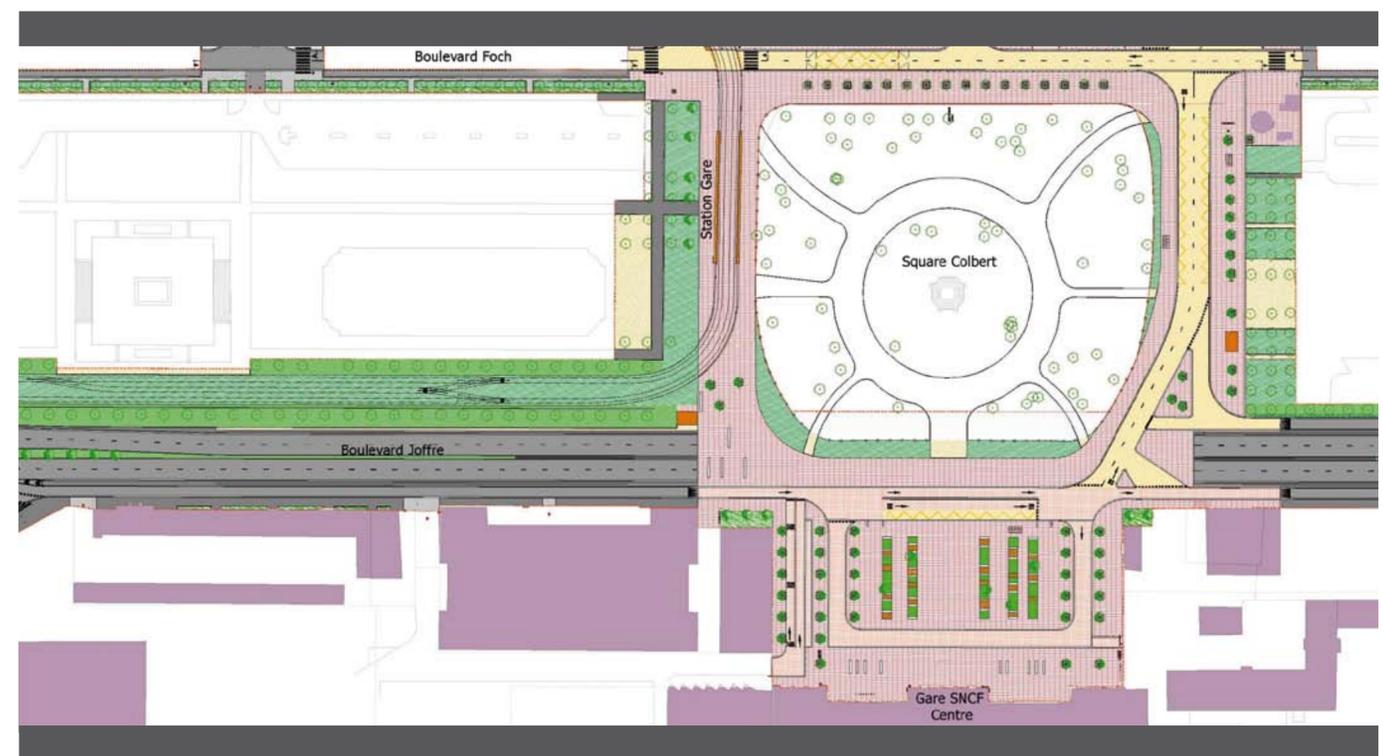
- ▶ suppression du giratoire place de la République ;
- ▶ mise à double sens de circulation des bd Joffre et Roederer, avec aménagement d'une trémie au droit de la gare SNCF de façon à, d'une part, supprimer les conflits entre la circulation automobile et les autres modes de déplacement et, d'autre part, de créer un véritable mail piéton entre la gare, la station de tramway et l'hyper centre ;
- ▶ mise à double sens de circulation des

bd Foch et Leclerc, cet axe devenant voie de desserte locale avec une circulation apaisée (6 000 véh./jour contre 18 000 auparavant).

La plate-forme du tramway traverse les promenades en les préservant : elle s'insère entre deux rangées d'arbres afin de préserver les alignements et les perspectives. L'engazonnement de la plate for-

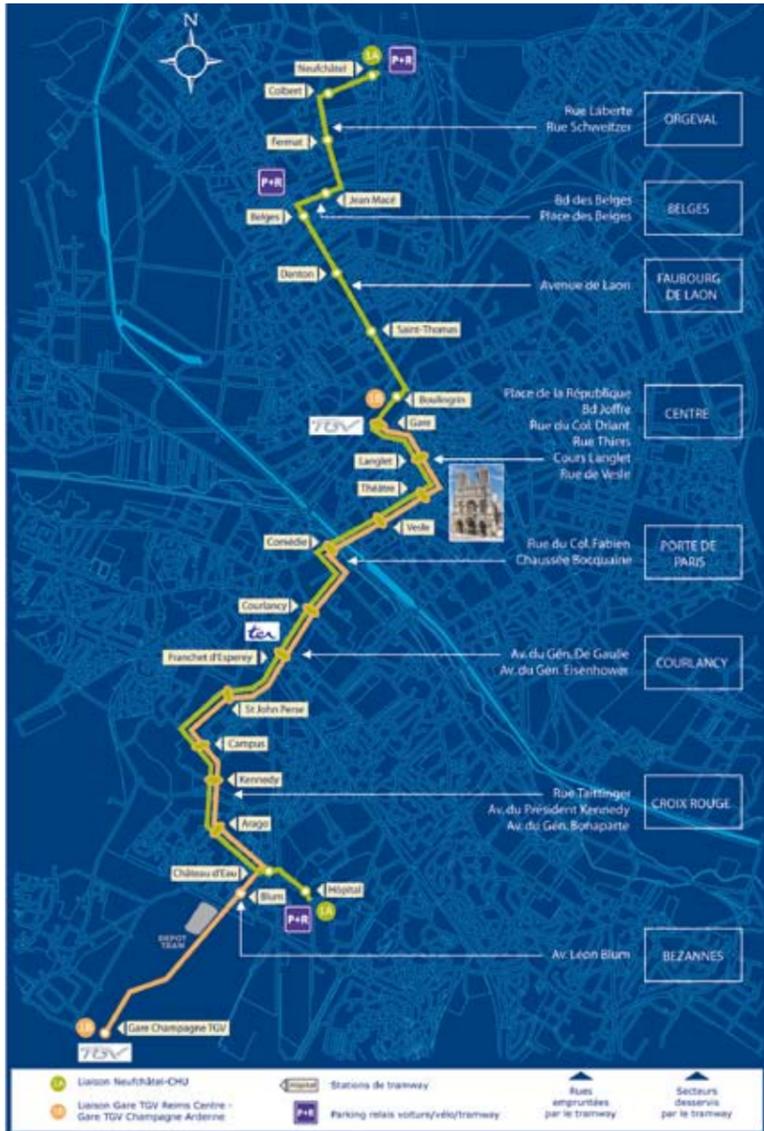
me s'étend de part et d'autre de celle-ci. La station gare, implantée sur la rue du Colonel Driant s'impose comme véritable pôle multimodal à l'échelle de l'agglomération (bus, taxi, tramway, TGV, TER).

Les promenades sont destinées à devenir des espaces dédiés aux piétons en assurant une véritable liaison piétonne avec l'hyper centre ville.



Plan de la station « Gare Centre »

Le tracé de la ligne



Des panneaux « pense pas-bête »

La mise en place de zones de stationnement limitées par disque sur l'avenue de Laon et le Cours Langlet a été complétée par celle du parking rue Périn, situé à l'emplacement de l'ancienne usine Fossier. Afin de nous éviter une mauvaise surprise sur le pare-brise à notre retour, MARS a affiché des panneaux d'information sur les palissades de chantier. Histoire pour nous de rester vigilants...

15 000 nouveaux disques ont été réédités. Ils sont disponibles chez les commerçants des secteurs concernés. Pensez-y !

PARKING RUE PÉRIN STATIONNEMENT GRATUIT LIMITÉ À 1H30

Pour mieux stationner gratuitement pendant les travaux du tramway...



...ce disque bleu est disponible chez vos commerçants avenue de Laon.

Défaut de disque ou temps dépassé = amende de 1^{ère} classe

REIMSMETROPOLE

MARS

REIMS ESPERANCE

INFOS TRAVAUX 95.1

MARS

MARS

MARS

La sécurité... nous sommes tous concernés



MARS a mené une campagne de communication sur la sécurité aux abords du chantier du tramway afin de sensibiliser l'ensemble de la population aux respects de certaines règles comme le stationnement, les points collecte déchets, les accès pompiers... Il s'agit de quelques consignes destinées à garantir la sécurité de tous. Cette plaquette imprimée à 15 000 exemplaires, est disponible dans les Espaces Tram Info, dans les mairies de l'agglomération et téléchargeable sur les sites internet de MARS, Reims Métropole, la cci, les associations de commerçants...

Info Espace tram info

Après l'espace Tram Info Centre, situé en centre ville place Myron T. Herrick, trois nouveaux espaces d'information dédiés notamment à la communication de proximité sur les travaux du tramway sont à votre disposition depuis quelques semaines. Ils sont situés au nord quartier Orgeval, avenue de Laon et au sud quartier Croix Rouge. Les Ambassadeurs du Tram vous y accueillent selon les horaires indiqués ci-dessous.

Point info quartier orgeval

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

Point info quartier croix rouge

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

Espace tram info Laon

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

Espace tram info centre

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

N° Vert 0 800 10 87 26
appel gratuit depuis un poste fixe

du lundi au samedi
de 7h à 20h

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 / Intégral ruedi baur paris

ont collaboré à ce numéro

Agence « 1500 signes »
Florence Pinto d'oliveira
Jean manca
Fanny chrapkiewicz

crédits photos

rêve-ville, ville de reims

images de synthèse

Architecte Dubus-Richez
Atelier du paysage

perspectives

Franck rive

impression

groupe Morault

dépôt légal

novembre 2009

