

# TICKET 2011

## se déplacer demain dans l'agglomération rémoise

### ➤ LE CHANTIER

L'arrivée d'un tramway dans une agglomération est souvent l'occasion de mettre en oeuvre une rénovation urbaine. Il donne l'opportunité de réaliser des travaux dits « de façade à façade » qui participent au changement de l'image de la ville.  
Lire page 2

### ➤ LES DEPLACEMENTS

La montée par la porte avant des bus relève d'une double intention : renforcer la relation d'accueil et de confiance entre le personnel de conduite et la clientèle, et rétablir une certaine forme d'équité entre les voyageurs en encourageant le respect du règlement.  
Lire page 4

### ➤ INTERVIEW

«Un tramway ne correspond pas uniquement à une nouvelle offre dans un système de transport. Un tramway transforme une ville par l'embellissement des espaces traversés mais aussi par la modification des comportements, par le rapprochement des quartiers».  
Lire page 5

Janvier 2010 N° 5

REIMSMETROPOLE

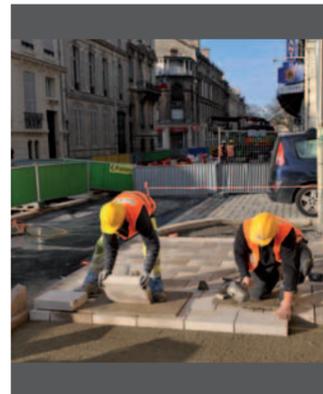
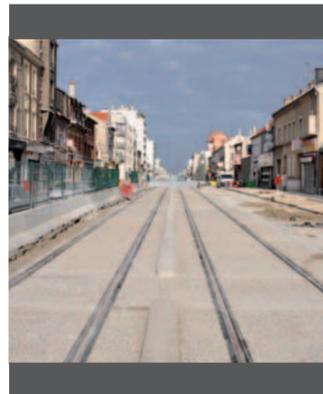
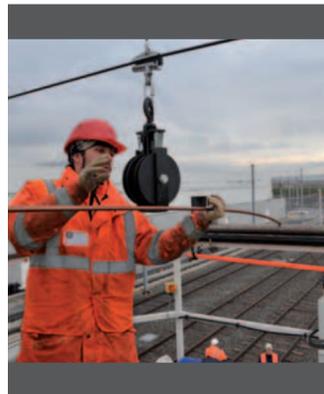
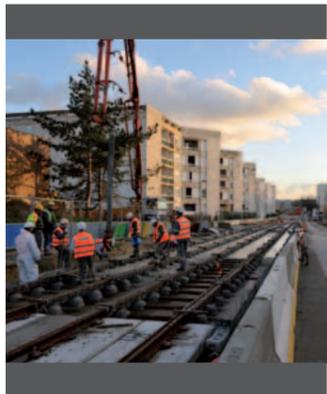
Mobilité  
Agglomération  
Rémoise **MARS**

Info Travaux 95.1  
6h57 - 8h57 - 17h27

Début de la pose de la ligne aérienne de contact sur le centre de maintenance de Bezannes.



# Le puzzle se construit



Petit à petit, le puzzle se met en place avec la pose des poteaux de ligne aérienne de contact, le tirage de la ligne qui a commencé au centre de maintenance à Bezanne ou encore la pose des pavés sur les trottoirs.

Des hommes et des techniques

# Aménagements urbains : la valeur ajoutée du tramway dans la ville

LA CONSTRUCTION DU TRAMWAY DE REIMS S'ACCOMPAGNE D'AMÉNAGEMENTS URBAINS RÉALISÉS DE FAÇADE À FAÇADE SUR L'ENSEMBLE DES 11,2 KM DU TRACÉ DE LA LIGNE. CES TRAVAUX SONT ASSURÉS PAR MARS, LA SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE.

L'arrivée d'un tramway dans une agglomération est souvent l'occasion de mettre en œuvre une rénovation urbaine. Il donne l'opportunité de réaliser des travaux dits « de façade à façade » qui participent au changement de l'image de la ville. C'est une occasion unique de repenser tous les aménagements

urbains, de les mettre en cohérence les uns par rapport aux autres, mais aussi de partager l'espace entre les différents modes de déplacement. Si le tramway se révèle être un outil d'embellissement et de changement du visage des agglomérations, c'est aussi grâce à ces opérations de requalification en profondeur qui accompagnent l'infrastructure.

Un travail de concertation

L'enjeu est tel que les équipes du groupement constructeur de MARS ont engagé la discussion très en amont du chantier. Depuis les dispositifs d'accessibilité jusqu'à l'emplacement des végétaux, en passant par la couleur

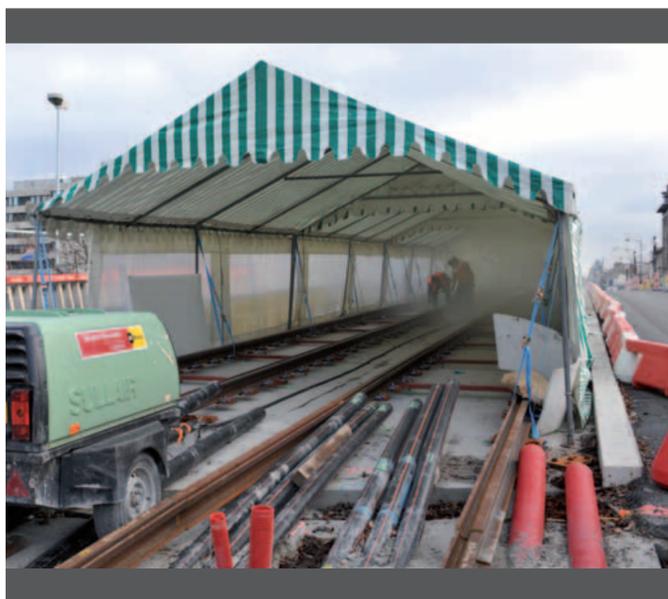
des bordures de trottoirs, ou encore les mâts d'éclairage public, les choix ont été concertés avec les services de la ville et de la métropole qui en assureront ultérieurement l'entretien, avant d'être validés par les élus. « Cette concertation nous assurera une unité de traitement sur le tracé de la ligne tout en ayant une cohérence avec l'environnement immédiat. Cette continuité fera du tramway le fil conducteur reliant les quartiers entre eux », précise Christian Messelyn, Président de MARS.

L'état d'avancement du chantier laisse déjà apparaître que sur les 95% des 11,2 km de la ligne, le tramway circulera sur une voie

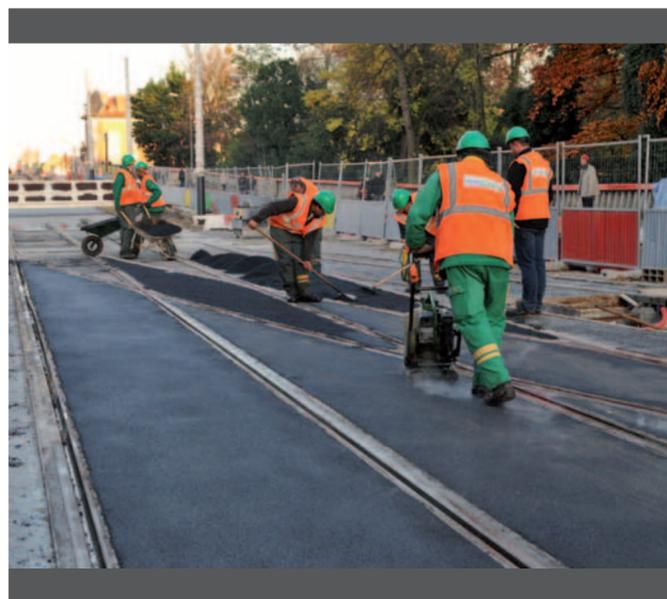
réservée. Sur les 5% restant, il partagera la chaussée avec les autres véhicules.

La voie réservée est implantée soit au centre de l'artère, principalement dans la partie urbaine, soit en partie latérale. 60% de la plateforme sera recouverte de gazon, 1 682 arbres de haute tige seront plantés sur le tracé de la ligne.

Après moins de deux ans de travaux, la Ville de Reims va bénéficier de près de 10 km de voiries nouvelles avec des trottoirs flambant neufs, des réseaux souterrains rénovés et sécurisés. Plus de 7 km d'aménagements cyclables seront réalisés.



Sur le pont de Vesle, les selles en fonte servant de support au rail, sont collées sur le sol. Une tente a été montée afin de permettre un séchage à l'abri des intempéries.



Place Colin, les compagnons posent l'enrobé entre les rails.

savoir-faire

## Matière, formes et couleurs

POUR CONCEVOIR LE PROJET D'INSERTION URBAINE DU TRAMWAY ET DE REQUALIFICATION DE L'ESPACE PUBLIC, LA SOCIÉTÉ MARS A FAIT APPEL À DEUX CABINETS SPÉCIALISÉS : DES ARCHITECTES PAYSAGISTES ET DES ARCHITECTES URBANISTES.

Deux éléments fixent le cadre général des aménagements et en assurent l'unité. Le site propre lui-même qui isole le tramway des autres circulations sur 95% du tracé et le traitement de la plateforme et des bordures, conçu pour permettre à l'utilisateur de distinguer clairement le territoire du tramway du reste de l'espace public. La plateforme sera engazonnée sur l'essentiel du parcours, un choix propre à Reims et couverte ailleurs d'enrobé ou de béton désactivé.

Les bordures, en pierre naturelle ou reconstituée, ressortiront dans des teintes chaudes et claires. Les architectes ont veillé à accorder les matériaux et les couleurs à l'ambiance des quartiers. « Le but est de respecter l'esprit des sites traversés tout en donnant une cohérence d'ensemble à la ligne. A l'image de pierres de tailles différentes qui, une fois reliées, forment un collier » explique Jean-Marc Bouillon, DG de Atelier Villes et Paysages.

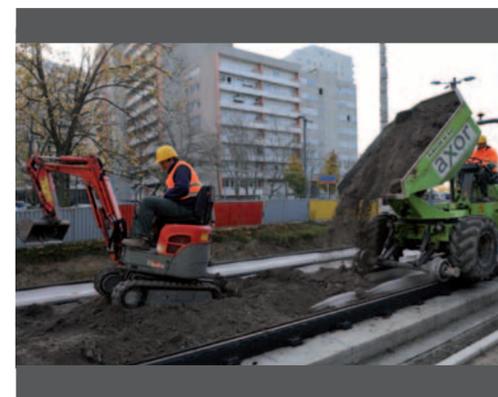
Les paysagistes ont travaillé sur une cohérence végétale. 1 200 arbres ont été abattus pour libérer l'emprise de la ligne. 1 700 seront replantés. Plus de trente essences différentes ont été choisies. Cette variété constituera une sorte de collection

botanique. « C'est moins leur quantité qui est importante que leur position, qui permettra de marquer le paysage », précise Jean-Marc Bouillon. 90 érables, par exemple, jalonnent l'avenue de Laon de manière à en souligner la perspective.

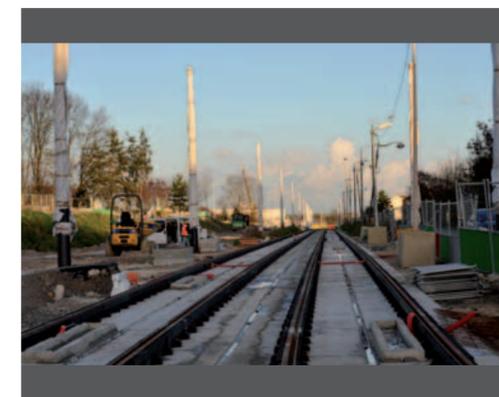
Fonctionnel et esthétique

Le design des abris de stations tram est signé Sovann Kim. Il s'est inspiré de la gamme des huit couleurs développée par Ruedi Baur pour l'habillage des tramways et des bus. En dehors du centre-ville où sera installé un système d'alimentation électrique par le sol, le tramway fonctionnera sous lignes aériennes de contact (LAC). Pour ne pas encombrer l'espace public, les LAC seront soit fixées sur des supports muraux, soit associées à l'éclairage public sur des mâts uniques à troncs coniques.

Les luminaires seront caractérisés par de nouvelles crosses oblongues, couleur champagne. Les lignes simples ont prévalu dans le choix des potelets, barrières et arceaux à vélo. Deux types de bancs seront implantés : certains en pierre, avec une forme de cubes allongés, d'autres en bois et fer plat noir. Thomas Richez et Frédéric Blérot de l'Agence Richez Associés, co-auteurs de ces aménagements, concluent : « un mobilier urbain doit être fonctionnel et esthétique. A Reims, on n'est ni dans le clinquant, ni dans l'écrasant. La logique retenue privilégie le qualitatif. Une certaine neutralité a été recherchée pour mettre en avant les couleurs du tram. »



Avenue du Général Eisenhower, la terre végétale a été étendue dans l'attente des plantations prévues au printemps prochain.



Au nord, rue Adolphe Laberte, les poteaux de ligne aérienne de contact ont été installés de nuit afin de ne pas perturber la circulation des bus.



carine Alavant

Responsable cellule Mobilité Reims Métropole



Eric Lavoisy

Directeur des Espaces verts Ville de Reims



Franck Cunin

Technicien cellule Mobilité Reims Métropole



Stéphane Humbert

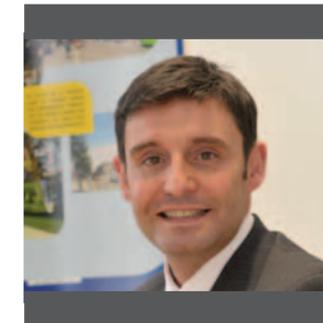
Chef du service éclairage public Reims Métropole

« Le chantier du tramway donne l'opportunité de créer 7 km d'aménagements cyclables le long de la ligne. A chaque fois que cela est possible, il s'agira de pistes cyclables, c'est-à-dire de sections de chaussée spécifiques, réservées aux cyclistes. Là où les emprises sont insuffisantes, il a été décidé de mettre en place des aménagements sur trottoirs mixtes, que les cyclistes partageront avec les piétons. Tous ces aménagements seront intégrés au schéma cyclable que Reims Métropole prépare en concertation avec les associations d'utilisateurs. »

« Les aménagements paysagers ont été conçus par les paysagistes de MARS en concertation avec nos services. Nous avons notamment validé le choix des essences par rapport à notre expérience locale. Il y avait une volonté partagée d'amener de la diversité dans les plantations. Les plateformes engazonnées seront entretenues par le concessionnaire, tandis que nous nous chargerons des nouveaux arbres et végétaux d'accompagnement. Les sites fleuris qui ont disparu avec le chantier seront rétablis en 2011. »

« Au nom du principe d'accessibilité des personnes à mobilité réduite et ce tout au long de la chaîne de déplacement, des aménagements de voirie spécifiques sont prévus sur le parcours du tramway. Pour la sécurité des personnes déficientes visuelles, toutes les traversées piétonnes comporteront des abaissés de trottoirs équipés de bandes podotactiles de couleurs contrastées, en anticipation de la future norme. Les revêtements de confort seront privilégiés et la largeur des trottoirs établie à 1,40 m minimum. »

« L'intégration de l'éclairage public à l'ensemble des aménagements du tramway est entièrement portée par MARS mais l'exploitation du réseau nous revenant, nous avons fait part de nos contraintes de fonctionnement et de nos besoins techniques. Les évolutions les plus significatives concernent la mutualisation des supports d'éclairage et des lignes aériennes de contact, la nouvelle mise en lumière de certains espaces, mais aussi le matériel plus récent, plus uniforme, aux performances photométriques optimisées, qui répond aux objectifs de maîtrise de l'énergie. »



Christian Messelyn, Président de MARS Mobilité Agglomération Rémoise

## Le compte à rebours a commencé

Au 1<sup>er</sup> janvier 2010, nous étions à J - 472 de la mise en service commercial du tramway.

En attendant ce grand rendez-vous, quelques dates importantes sont d'ores et déjà fixées avec en mars prochain l'arrivée de la première rame et en avril l'inauguration du centre de maintenance.

Aussitôt après, les premiers essais du tramway débiteront sur le site du centre de maintenance avant de se poursuivre sur l'ensemble de la ligne.

Nous sommes dans la dernière ligne droite avant la fin des travaux prévue pour l'été prochain.

D'ici là, l'achèvement des différentes zones de chantier révélera au fur et à mesure, à la manière d'un puzzle, le nouvel environnement dans lequel évoluera le tramway du nord au sud de l'agglomération.



La montée porte avant permet une meilleure circulation dans les bus et évite les bousculades à la montée et à la descente.

transports

# La montée porte avant

JUSQU'ALORS, LES CLIENTS MUNIS D'UN TITRE DE TRANSPORT MONTAIENT DANS LEUR BUS PAR LA PREMIÈRE PORTE QUI SE PRÉSENTAIT À EUX AU MOMENT DE L'ARRÊT. DEPUIS LA RENTRÉE 2009, TRANSDEV REIMS MET EN PLACE LA MONTÉE PORTE AVANT.

Si elle apparaît contraignante pour certains, la montée par la porte avant des bus est aujourd'hui répandue dans presque tous les réseaux de transports urbains. Elle relève d'une double intention : renforcer la relation d'accueil et de confiance entre le personnel de conduite et la clientèle d'une part, rétablir une certaine forme d'équité entre les voyageurs en encourageant le respect du règlement d'autre

part. Ces dernières années, le client a peut-être perdu en rapports humains ce qu'il a gagné en autonomie.

Un bus est un espace habité, partagé, dans lequel le conducteur ou la conductrice est la figure de référence, avec qui on doit pouvoir échanger un bonjour courtois. En montant dans le bus par la porte avant, il est plus facile d'établir ce contact. En tant que chef de bord, celui-ci accueille, informe, vend des tickets, avant de mener ses passagers à bon port avec vigilance et efficacité.

Enfin, ce dispositif permet de canaliser les circulations à l'intérieur du bus et d'éviter les bousculades au moment de la descente et de la montée. Si les réseaux urbains sont re-



**Dorénavant dans votre bus et progressivement sur tout le réseau, la montée s'effectue par la porte avant et la descente par les portes arrière. Cette disposition a pour but de renforcer la relation d'accueil et de confiance entre le personnel de conduite et la clientèle.**

Transdev Reims a lancé une grande campagne de communication auprès de ses clients. Une information spécifique a été menée dans les établissements scolaires.

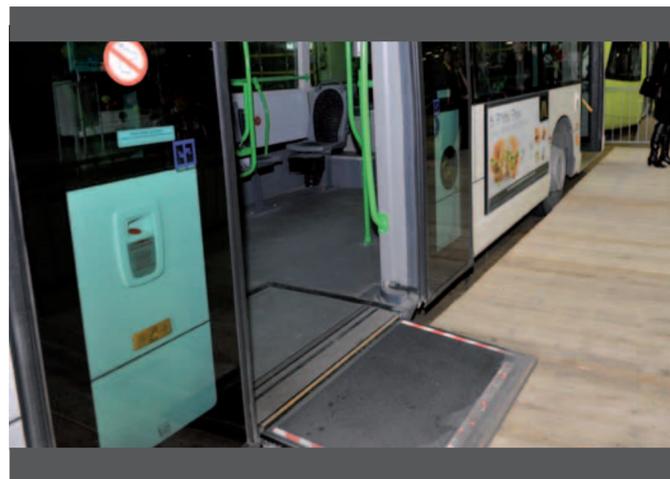
# Les nouveaux bus plus accessibles

Dans un double objectif de renouvellement de sa flotte et d'amélioration de l'accessibilité du service de transports publics urbains de voyageurs, MARS est engagé dans un programme d'acquisition de bus : 5 au deuxième semestre 2008, 11 en 2009 et 10 en 2010. Ces véhicules à plancher bas possèdent des équipements qui doivent faciliter l'accès et les mouvements des personnes à mobilité réduite :

- sur pression d'un bouton spécifique, il est possible de commander l'inclinaison du bus à droite

pour mettre le seuil au niveau du trottoir ;

- sur pression d'un autre bouton, il est possible de déployer une rampe d'accès rétractable, conçue pour les usagers en fauteuil roulant ;
- le couloir intérieur est élargi et les portes sont coulissantes de l'extérieur de manière à agrandir l'espace intérieur pour permettre aux voyageurs de monter, descendre et se déplacer à bord dans de meilleures conditions de confort et de sécurité.



Les nouveaux bus accessibles peuvent s'incliner pour positionner le seuil au niveau du trottoir. Une rampe d'accès peut se déployer. Le couloir intérieur est plus large.

venus à ce système, c'est aussi pour des raisons d'équité et de sécurité.

### L'importance du ticket

L'accès en libre-service qui était en vigueur favorisait la négligence et l'incivisme. Or, si l'on voyage sans ticket ou si l'on oublie de le valider, on enfreint le règlement tout en occupant indûment la place d'autres clients. Le fait de passer devant le conducteur à l'entrée rappelle le règlement et peut inciter à revoir son attitude.

Toutes les agglomérations ayant adopté la montée porte avant ont également enregistré une nette baisse de la fraude. Celle-ci allant parfois de pair avec les incivilités pouvant entraîner des tensions dans le véhicule.



Pour permettre à chacun de s'adapter, Transdev Reims a prévu une mise en oeuvre progressive qui s'étend de septembre 2009 à l'été 2010.

trois questions à...

# serge pugeault, vice-président de reims métropole



Serge Pugeault, vice-président de Reims Métropole

Considérez-vous le tramway comme le premier vecteur de la transformation de Reims ? A l'évidence, oui. Un tramway ne correspond pas uniquement à une nouvelle offre dans un système de transport. Un tramway transforme une ville par l'embellissement des espaces traversés mais aussi par la modification des comportements. Les quartiers se rapprochent, sont mieux reliés au centre ville. Les équipes désignées pour travailler sur le grand projet urbain ont d'ailleurs insisté sur ces aspects.

Quel rapport peut-on établir entre le tramway et le projet urbain ?

Jusqu'à présent, les réflexions sur les aménagements urbains dans l'agglomération étaient sectorisées. La première ligne de tramway elle-même a été pensée de façon restrictive, et non par rapport à d'autres aménagements. Je pense par exemple à la place de la République : au sortir du pont de Laon, la ligne tangentera la place de la République pour se diriger vers la gare. Comment va-t-on l'articuler avec le Boulingrin, avec la porte Mars, avec le site de la Sernam ? La dynamique de projet urbain que nous avons lancée va nous permettre de le mettre en articulation avec les autres projets, d'emboîter toutes les

pièces du puzzle pour présenter un ensemble cohérent.

Qu'apportera cet « ensemble cohérent » ?

De la notoriété, de l'attractivité, de la modernité pour hisser Reims au niveau qu'elle mérite. Il s'agit de renforcer sa propre image du territoire et son sentiment d'appartenance collective.

La phase importante de la démarche consiste à faire partager le projet urbain par le plus grand nombre, à faire adopter les idées d'une ville moderne, assumer des espaces publics réappropriés, des équipements publics accessibles, etc...

événement

# Les mobilités au cœur de reims 2020

Dans leur réflexion sur l'avenir de la métropole rémoise, les trois équipes d'experts missionnées par reims métropole ont accordé une place importante à la question des relations entre les mobilités et le développement du territoire.

Une partie de la réflexion a porté sur les moyens d'améliorer la mobilité et la performance des infrastructures et des services de transports au sein de l'espace du G10, condition sine qua non pour assurer la métropolisation de Reims. Une autre partie s'est orientée sur la politique des déplacements à l'intérieur même de l'agglomération rémoise, dont l'objectif est la réduction des nuisances et à la réalisation d'économies

d'énergie à travers une utilisation plus modérée de la voiture.

En complément de la première ligne de tramway qui sera ouverte en 2011 sur l'axe nord-sud, les équipes de Christian Devillers, Bruno Fortier et Philippe Panerai préconisent d'une même voix la création de deux autres lignes de transports en commun en site propre (TCSP) dans une logique de desserte équilibrée du territoire rémois :

- l'une sur l'axe est/ouest, de Tinqueux à Faculté des sciences/Farman,
  - l'autre sur l'axe sud/nord-est, de Cormontreuil à la route de Witry.
- Compte tenu des budgets en jeu, ils suggèrent de mettre en circulation à court terme sur ces sites propres des «bus à haut niveau de service», auxquels pourraient se substituer

à terme des tramways. Les trois lignes seraient articulées entre elles grâce à des pôles centraux de correspondances, par exemple situées place du Théâtre, à Comédie/pont de Vesle et rue de Venise, « qui participent au développement urbain d'un centre-ville élargi ».

### Liaisons tramway-train

Parallèlement, il leur paraît opportun de renforcer l'ensemble de l'offre de bus pour garantir la desserte de toutes les communes et des quartiers les plus éloignés et augmenter le niveau de service (fréquence, ponctualité, information en temps réel...). La création de parcs-relais encouragerait la multimodalité en permettant aux automobilistes périurbains de garer leur véhicule en entrée

d'agglomération et d'accéder à l'ensemble des transports urbains.

A l'image de Franchet d'Esperey aujourd'hui et de Beine Farman demain, d'autres haltes ferroviaires pourraient être aménagées. On peut penser aux secteurs Croix Blandin et Route de Witry sur la ligne de Châlons, mais aussi à Bétheny sur la ligne de Laon ou encore à Saint-Brice-Courcelles sur la ligne de Fismes. Ces nouveaux pôles d'échanges optimiseraient les connexions entre les transports urbains structurants et le réseau ferré.

Ces propositions, à l'heure qu'il est, n'engagent que les urbanistes. Reims Métropole fera connaître ses choix pour l'avenir à la rentrée 2010.



Les halles du Boulingrin : un projet en cours dans le cadre de Reims 2020.



Dynamisme économique et nouveaux services aux habitants en perspective au travers des projets du Pont de Vesle et de la Cité de l'Automobile.



Avec la halte ferroviaire et les lignes de bus, la station de tramway Franchet d'Esperey sera un exemple de l'intermodalité.

plus belle ma ville

# Franchet d'Esperey : fonctionnalité et accompagnement

► LE CARREFOUR À PROXIMITÉ DUQUEL EST IMPLANTÉE LA STATION FRANCHET D'ESPEREY A ÉTÉ ENTIÈREMENT REPENSÉ. IL SERA RÉAMÉNAGÉ EN TENANT COMPTE DES FLUX ET DES DIFFÉRENTS MODES DE CIRCULATION.

Situé au sud-est de la ville, la station Franchet d'Esperey se trouve au bord d'un carrefour marquant la porte d'entrée du quartier Croix-Rouge. A cet endroit plusieurs axes routiers formés de larges voies se croisent. La problématique était de trouver comment faire passer le tramway dans ce grand espace jalonné d'îlots routiers destinés à aiguiller les flux de circulation. Les architectes et les paysagistes ont tenté l'option d'un rond point mais à cet endroit, le maître mot était et reste la fonctionnalité. La problématique était de maintenir les différents flux de circulation. Le choix a été fait de les accompagner plutôt que de les contraindre.

Cette optique a finalement prévalu au passage du tramway à Franchet d'Esperey.

**Insertion végétalisée**

Tout a été pensé pour insérer au mieux le tramway dans le carrefour et dans le paysage. Les îlots directionnels existants seront plantés de frênes blancs d'amérique et traités également en zones fleuries. Il faut souligner qu'à partir de la station Comédie jusqu'au terminus CHU, on se trouve sur la portion la plus engazonnée de la ligne avec une plateforme se « noyant » dans la verdure sur près de 90 % de sa surface. Celle-ci sera bordée d'un alignement d'arbres, afin de conforter le mail piéton et la piste cyclable traités en enrobé. Ce mail devant l'école de commerce sera arboré de merisiers. Au total, près de cinquante arbres seront plantés sur ce secteur.

**Intermodalité**

Une véritable halte ferroviaire a été



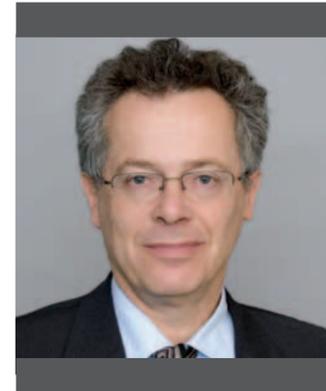
La halte ferroviaire Franchet d'Esperey est en service depuis la rentrée scolaire 2009.

créée au niveau du carrefour Franchet d'Esperey. Celle-ci confère au tramway toute sa multimodalité avec la connexion au TER, reliant la gare de Reims centre à la gare TGV de Bezannes et au réseau de bus. Un voyageur pourra prendre le TER depuis Bezannes, par exemple, et descendre à Franchet d'Esperey pour sauter dans le tramway.

De l'autre côté de la gare, près de Reims Management School, se trouvent les lignes de bus qui complètent le dispositif multimodal. Entre les deux, un îlot, un peu plus étendu servira de parvis et sera accessible aux piétons et aux vélos mettant ainsi en valeur les « modes doux » de déplacement.

Activité

## Pertuy construction : partenaire génie-civil



Pierre-Louis DANIEL, Directeur Général délégué de Pertuy Construction

**A quel titre la société Pertuy Construction intervient-elle sur ce chantier ?**

Nous intervenons au sein du Sous-Groupement Génie Civil du GIE Tram Reims Construction. Pertuy est la filiale de Bouygues Construction implantée dans l'est de la France. Nous travaillons régulièrement à Reims, et notre direction régionale intègre d'ailleurs ses nouveaux bureaux rémois rue Gaston Boyer début janvier. Dans le cadre de ce marché de travaux, Pertuy Construction réalise actuellement le Centre de Maintenance et les 7 sous-stations situées le long des 11 km du tracé, qui permettront l'alimentation électrique du tramway. Nos équipes travaillent également sur d'autres ouvrages comme l'as-

censeur du Pont de Vesle et interviennent aussi au niveau de la construction des quais des 23 stations de tramway.

**Combien d'équipes sont engagées dans les travaux de la ligne ?**

Depuis le démarrage des travaux, le 30 septembre 2008, c'est plus d'une trentaine de collaborateurs de Pertuy Construction qui interviennent en permanence sur ce chantier, et ce jusqu'à la fin des travaux de génie civil prévue le dernier trimestre 2010. Une partie de nos équipes restera ensuite sur place jusqu'à la mise en service en avril 2011. Le fait que les entreprises du Sous-Groupement Génie Civil appartiennent au même groupe offre de nombreux avantages en phase de réalisation

du chantier. Ainsi, nous suivons une politique similaire notamment concernant le respect du client, les démarches riverains, les objectifs de sécurité et la propreté du chantier.

**Comment s'organise la coordination et le travail avec les différents partenaires du groupement ?**

La totale synergie entre les entreprises permet une bonne conduite de l'opération et surtout un respect des délais prévisionnels. Les représentants des six entreprises se réunissent deux fois par mois pour un suivi optimal de l'opération. Ils font le point sur le suivi du budget mais également sur la prévention des risques et valident ainsi la stratégie et les orientations à adopter.

station en ligne

## station vesle

La station Vesle est située dans la rue du même nom, positionnée entre la rue Jeanne d'Arc et la rue des Poissonniers. Cet emplacement répond à l'objectif de rechercher la desserte optimale de la population, riverains et chalands, ainsi que de desservir les centres d'activités proches (le Lycée Libergier, le Centre des Congrès, le Cirque et le Manège).

La zone piétonne de la rue de Vesle est prolongée jusqu'à la Place Stalingrad permettant d'affirmer le ca-

ractère commercial de cette artère. Elle ne sera accessible que par les riverains, les véhicules d'urgence et pour les livraisons. La Place Stalingrad, toute proche, jadis porte de la ville moyenâgeuse, constituera une véritable entrée de ville.

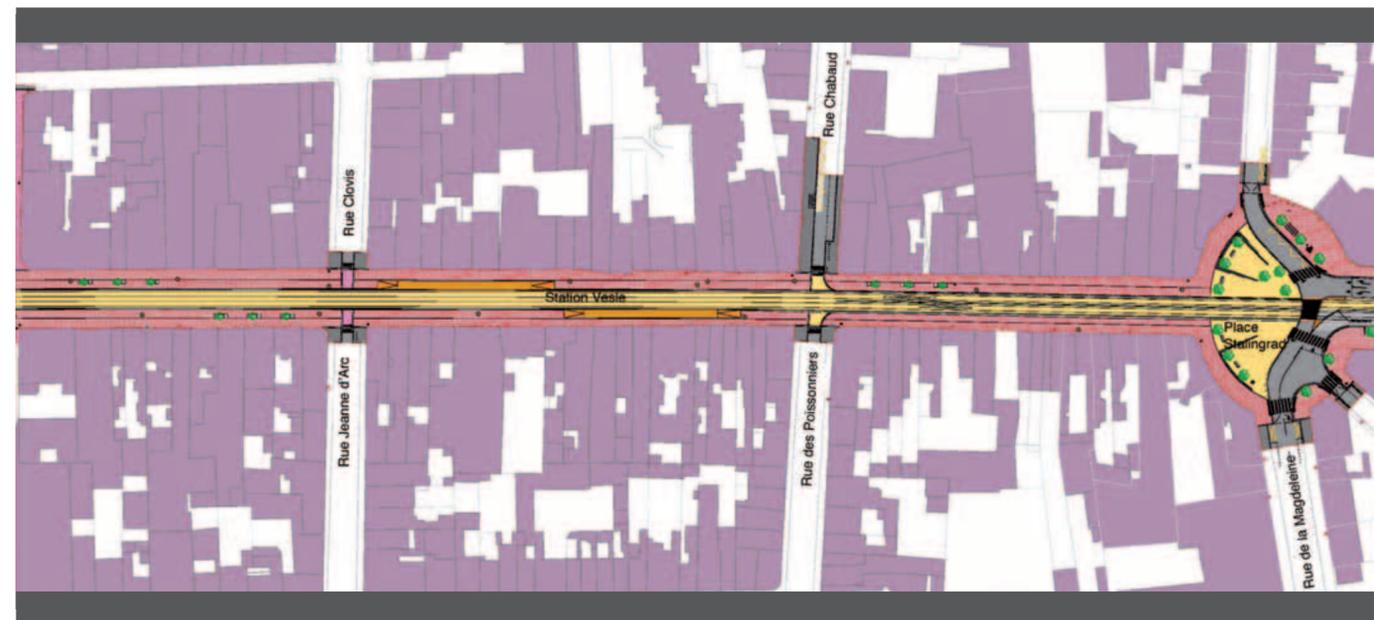
Sur toute la rue de Vesle, la ligne de tramway a une insertion axiale. Les quais de la station sont décalés pour être mieux adaptés à une situation dense et très commer-

çante. La station s'efface dans son environnement pour ne pas troubler la circulation piétonne. Une grande sobriété du mobilier urbain a été recherchée. Les émergences (bornes techniques, corbeilles, bancs...) y sont réduites et localisées de façon à minimiser les nuisances.

Pour des raisons de sécurité, l'espace de la plate-forme du tramway est marqué par un béton désactivé. De part et d'autre de la plate-forme, les espaces piétons sont revêtus de

pavés carrossables de granit beige. Les espaces étant limités, tant en surface qu'en souterrain, les plantations au sol ont été proscrites. Elles seront remplacées par des bacs scellés au sol, équipés d'un système d'arrosage automatique, dans lesquels seront plantés amé-

lanchiers et néfliers. Des correspondances sont possibles avec les lignes de bus Place Stalingrad, rue Chabaud et rue de la Magdeleine.



Plan de la station Vesle située entre la rue des Capucins et la rue Jeanne d'Arc.

# Le tracé de la ligne



## ensemble

## commission d'indemnisation : un an déjà

Pour aider les professionnels riverains des travaux du tramway à passer cette période difficile, la Communauté d'Agglomération de Reims a décidé de mettre en place une Commission d'Indemnisation Amiable du Préjudice Economique. Créée officiellement par délibération du conseil communautaire, elle est opérationnelle depuis le 15 octobre 2008.

Placée sous l'autorité d'un magistrat, elle est notamment composée d'un représentant de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et des professions libérales. Son rôle : examiner les demandes d'indemnisation ; émettre un avis sur la recevabilité des demandes ; leur éligibilité au dispositif d'indemnisation ; proposer un montant pour l'indemnisation des préjudices économiques subis en rapport avec les travaux du tramway.

Ses objectifs : assurer un traitement rapide des demandes (la durée totale de la procédure n'excède pas trois mois) ; limiter les recours contentieux, nécessairement sources de lenteur et de frais pour le requérant.

Depuis sa création, la Commission a examiné quelques 250 demandes d'indemnisation. Elle a proposé pour 1 268 400 euros d'indemnités. Seuls quatre commerçants n'ont pas signé le protocole d'accord qui leur a été proposé.

## matériel

## La 1<sup>ère</sup> rame en construction

Pas encore tout à fait reconnaissable, la première rame du tramway de Reims prend forme actuellement au sein des ateliers d'Alstom à Aytré, près de La Rochelle. Elle pointe à demi, son nez inimitable en forme de flûte de champagne qui nous laisse deviner la couleur de sa livrée.

Son arrivée à Reims est prévue le vendredi 26 mars prochain, date à laquelle elle sera présentée à la population avec tous les égards dus à son statut de « première dame ». Après quelques semaines d'essais statiques dans le centre de maintenance dont l'inauguration est fixée fin avril, elle effectuera ses premiers tours de roues sur la ZAC de Bezannes début mai.



## i Espace tram info

Habitants et commerçants de l'avenue de Laon, pour répondre à toutes vos questions, pour vous informer sur l'état d'avancement des travaux ou tout simplement en savoir plus sur le projet, les ambassadeurs du tramway vous accueillent à l'Espace Tram Info Laon.

### 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

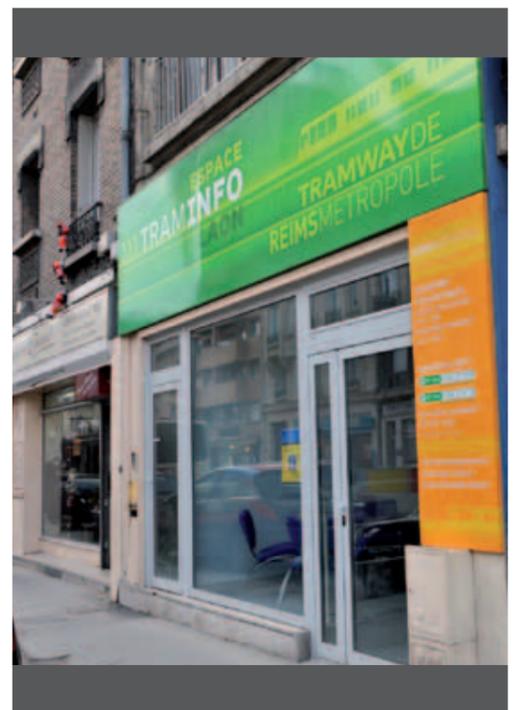
### Espace tram info Laon

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 du lundi au samedi de 7h à 20h  
appel gratuit depuis un poste fixe



## 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

### Mise en page

fanny chrapkiewicz  
fabrice hirault

### ont collaboré à ce numéro

Agence « 1500 signes »  
Florence Pinto d'oliveira  
Jean Manca

### crédits photos

Rêve-ville, ville de Reims,  
Fabrice Hirault

### images de synthèse

Architecte Dubus-Richez  
Atelier du paysage

### perspectives

Franck Rive

### impression

groupe Morault

### dépôt légal

décembre 2009

