

TICKET 2011

se déplacer demain dans l'agglomération rémoise

LE CHANTIER

Le choix du mobilier s'est porté, pour les stations de tramway et les pôles d'échanges Tram-Bus, sur un modèle d'abri spécialement dessiné par le designer nantais Sovann Kim. Il se caractérise par une toiture en vitrail de couleurs qui, mise en valeur par un éclairage à diodes, évoque à sa façon les vitraux de la cathédrale de Reims.

Lire en page 2

LES DEPLACEMENTS

L'évolution du réseau à partir du 18 avril 2011 s'accompagne de changements (arrivée du tramway, réorganisation des lignes de bus, nouveau système d'aide à l'exploitation) auxquels les professionnels du PCC se préparent actuellement. A cette date, un 3^{ème} régulateur viendra compléter le tandem de service.

Lire en page 4

LE TERRITOIRE

Les parcs-relais sont des dispositifs clés du nouveau réseau. Situés aux extrémités de la ligne, ils ont vocation à capter une partie des véhicules provenant de l'extérieur de l'agglomération et à encourager les automobilistes à circuler en transport collectif pour leurs déplacements en ville.

Lire en page 6

décembre 2010 N° 8

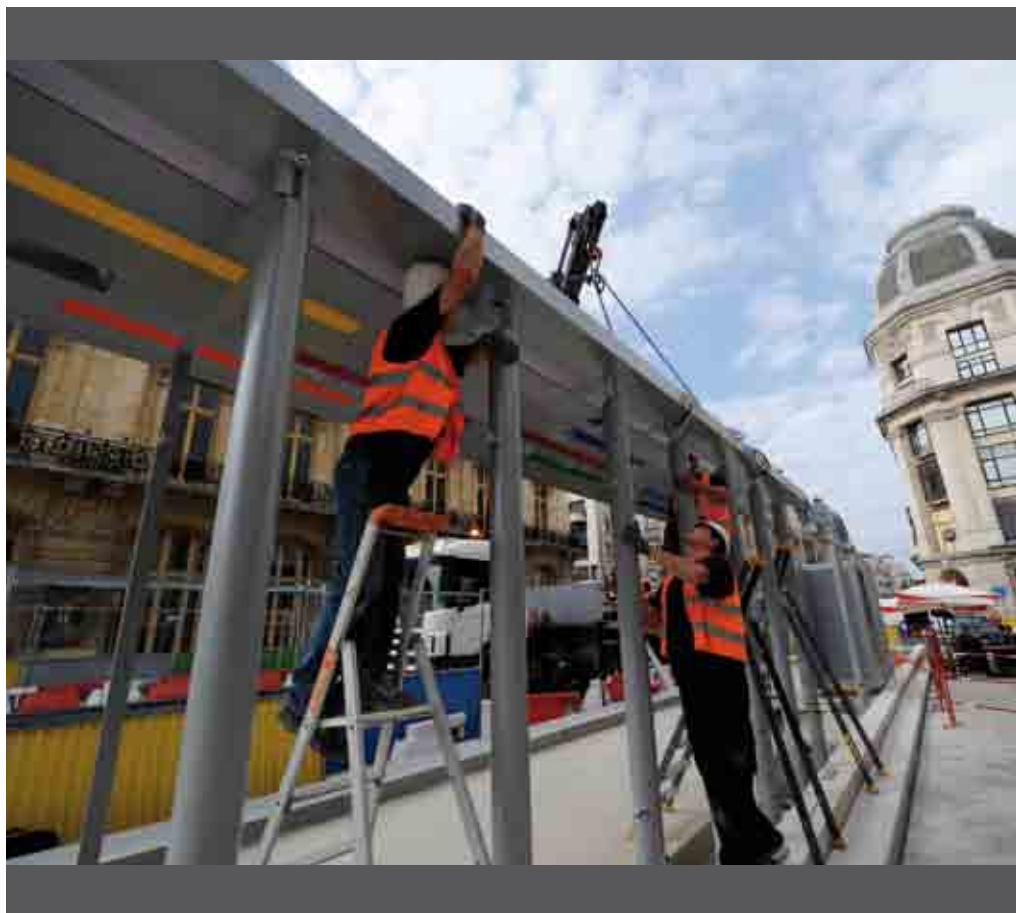
REIMSMETROPOLE



Info trafic 95.1
7h09 - 8h58 - 12h28

A photograph showing two modern trams on a track. The tram on the left is pink and the one on the right is blue. They are both facing forward. In the background, there are trees and a modern building. The sky is blue with some clouds.

Prêt sur toute la ligne



Le mobilier des stations de tramway et des pôles d'échanges Tram-Bus a été spécialement dessiné par le designer nantais Sovann Kim. Il se caractérise par une toiture de couleurs qui évoque les vitraux de la cathédrale de Reims.

des hommes et des techniques

Tous aux abris !

► FABRIQUÉS CET ÉTÉ ET POSÉS DEPUIS L'AUTOMNE, LES STATIONS DE TRAMWAY SONT AUJOURD'HUI PRESQUE TOTALEMENT ÉQUIPÉES. LES ABRIS BUS LE SERONT PROGRESSIVEMENT JUSQU'EN AVRIL 2011.

A l'issue de la consultation lancée en février 2009, Transdev Reims a signé un contrat avec la société Clear Channel France, leader mondial de la communication extérieure, pour la fourniture et la pose du mobilier du réseau de transports urbains de l'agglomération de Reims, son entretien et son nettoyage et la gestion des espaces publicitaires.

En accord avec Reims Métropole, le choix du mobilier s'est porté, pour les stations de tramway et les pôles d'échanges Tram-Bus, sur un modèle d'abri spécialement dessiné par le designer nantais Sovann Kim.

Il se caractérise par une toiture en vitrail de couleurs qui, mise en valeur par un éclairage à diodes, évoque à sa façon les vitraux de la cathédrale de Reims et « créera une attractivité particulièrement forte la nuit ».

Cette toiture est soutenue par un alignement de poteaux qui reprend l'idée des tuteurs de vigne. Le principe des faisceaux de couleurs, inspiré de

l'identité visuelle du tramway, est également repris sur les abris bus, de conception Enthoven.

Fabriqués dans les Ardennes

Sous-traitante de Clear Channel pour qui elle est déjà intervenue sur des marchés internationaux (Australie, Brésil, Danemark, Espagne...), la société ardennaise Arcomat Mobilier Urbain a été chargée de la fabrication et de la pose des abris de voyageurs pour les stations de tramway et les pôles d'échanges de Reims. Implantée dans la ZI de Glaire, à côté de Sedan (08), cette entreprise qui emploie près de 120 salariés est un spécialiste reconnu dans ce domaine.

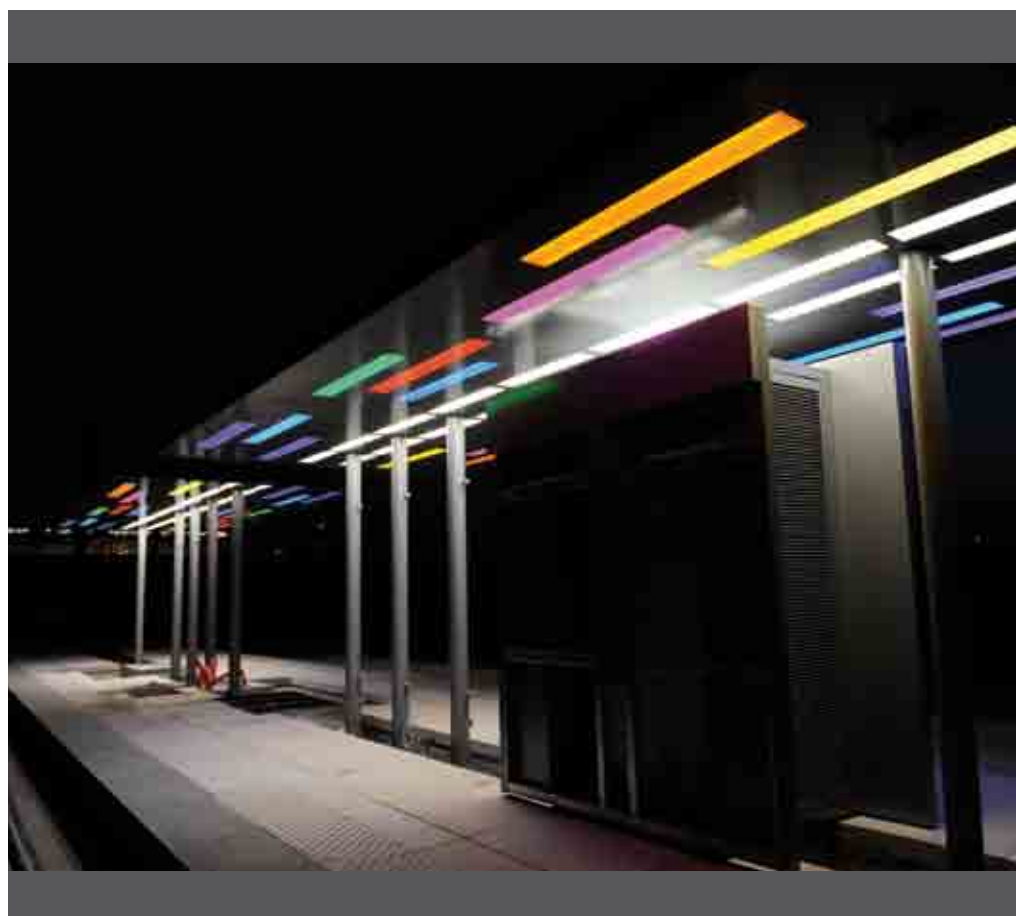
Elle a pu produire en trois mois le matériel et assurer son installation de septembre à novembre dernier. Reste la vitrerie qui sera posée pour la mise en service de la ligne.

D'autre part, l'implantation des abris bus a commencé en décembre par les pôles d'échanges. Les autres arrêts seront équipés des nouveaux poteaux et abris entre janvier et avril 2011.

La mise en accessibilité des arrêts de bus, qui comprend le rehaussement des quais à 18 cm et l'aménagement d'une rampe d'accès en entrée et en sortie, mais aussi la mise en place d'une signalétique adaptée aux handicaps dans leur diversité sera menée d'ici à 2015, ainsi que l'impose la loi.



L'ensemble du mobilier de stations est fabriqué par la société ardennaise Arcomat Mobilier Urbain.



Le principe des faisceaux de couleurs est inspiré de l'identité visuelle du tramway.

savoir - faire

Plantations : la touche finale

► **PLANTER UN ARBRE N'EST JAMAIS UNE OPÉRATION BANALE. EN PLANTER 1751, DANS UN PÉRIMÈTRE ASSEZ RESTREINT, EN UN TEMPS LIMITÉ, L'EST ENCORE MOINS.**

Programmées à la fin des travaux, les plantations participent pleinement à l'aménagement de la ville dans l'environnement de la ligne de tramway. Elles vont structurer l'espace public, apporter de la couleur et des respirations, mais aussi créer des effets de perspective ou séparer les sens de circulation, comme sur le boulevard Joffre où les nouveaux tilleuls se dressent sur le terre-plein central. Tout a été soigneusement conçu et préparé, dans une vision à long terme, par MARS et les architectes paysagistes du projet, en concertation avec la Direction des Espaces verts de Reims. La volonté commune était d'amener de la diversité pour renouveler les ambiances de la ville.

41 essences différentes ont été choisies parmi celles s'adaptant le mieux aux conditions climatiques et au sous-sol de nos régions et pouvant se développer dans l'espace disponible pendant plusieurs générations. Les arbres ont été très tôt sélectionnés et bagués un à un chez Van den Berk, un important pépiniériste des Pays-Bas, déjà fournisseur de la Ville de Reims.



Près de 1 800 arbres sont plantés. Ils seront associés à plus de 30 000 arbustes et plantes couvre-sol et plus de 60 000 vivaces.

Un ancrage plus esthétique

Après une première phase qui a permis d'installer 400 sujets à l'hiver 2009-2010, la campagne de plantations se poursuit de novembre 2010 à février 2011 pour les arbres et jusqu'au printemps pour les autres végétaux.

Les travaux ont été confiés à deux entreprises locales : Edivert, le mandataire, et CTP, son co-traitant. « Nous devons planter les arbres très vite après réception pour qu'ils soient laissés le moins possible à l'air, explique Julien Leblanc, d'Edivert. Les trous de fosses ont été faits à l'avance.

Leur contenu est différent selon les secteurs. Dans les zones de voirie et de parkings, nous avons un mélange terre-pierre et ailleurs de la terre végétale amendée. Nous déposons l'arbre en motte (qui peut peser 300 kg et plus) à l'aide d'une mini-pelle, nous remplaçons la terre en introduisant un drain pour faciliter l'arrosage localisé des racines. Avant de reboucher, nous disposons un système d'ancrage souterrain de la motte qui assure la stabilité verticale de l'arbre plus discrètement qu'un tuteur. Selon la nature du sol, nous sommes dans un rythme de plantation de 12 à 18 arbres par jour. »

Plus de 30 000 arbustes et plantes couvre-sol, et plus de 60 000 vivaces, graminées et autres bambous viendront compléter la plantation des arbres.



Christian Messelyn, Président de MARS
Mobilité Agglomération Rémoise

Le point sur...

Un dernier point d'étape avant le rendez-vous final ?

Les essais se déroulent encore mieux que prévu puisque nous avons quinze jours d'avance sur le planning initial. La formation des conducteurs qui a débuté mi octobre monte en puissance et dorénavant le tramway circule sur l'ensemble de la ligne jour et nuit.

Où en sommes-nous des derniers travaux ?

La ligne de tramway est en voie d'achèvement et Noël 2010 sera le premier Noël sans travaux depuis le lancement du chantier en octobre 2008. La ville révèle peu à peu son nouveau « visage » avec ses aménagements, ses plantations, son mobilier, les stations tram ou encore l'éclairage public...

Quelle est la dernière phase ?

Il s'agit de la marche à blanc qui débutera en février prochain. Ultime étape similaire à l'exploitation commerciale avec des arrêts à chaque station, ouverture et fermeture des portes, mise en situation de panne, remorquage de tram... avant la mise en service prévue **le lundi 18 avril 2011.**



Julien PILLAULT

Architecte-paysagiste
Atelier Villes & Paysages

« Le choix des essences est principalement guidé par le lieu et le contexte de plantation. Là où la proximité sera la plus grande avec le piéton, sur les trottoirs, les places piétonnes, nous avons privilégié les arbres à fleurs et à écorce. En accompagnement de voirie, on trouvera plutôt des arbres de première grandeur, majestueux, des tilleuls, des érables par exemple. Certains espaces ont demandé un traitement particulier : sur l'esplanade de la Gare, nous travaillons avec des magnolias, une essence très ornementale ; dans les parcs-relais, des haies bocagères apporteront la variété recherchée, dans les banquettes de la rue de Vesle, nous aurons des petites cépées fleuries, des amélanchiers »



Philippe DEFORGES

Responsable de la gestion du patrimoine arboré - Ville de Reims

« Planter plus de 1700 arbres en moins de deux saisons, c'est un formidable chantier qui va modifier le paysage arboré, l'esthétique de la ville. C'est aussi un superbe challenge, motivant et dynamisant. En tant que futur maître d'ouvrage, je veille à ce que l'exécution des travaux soit conforme aux engagements de MARS sur les 11 km de la ligne. Je m'assure également du bon état des arbres, de leur bon alignement, au respect des fosses de plantations... La Ville aura par la suite la charge de l'entretien des nouvelles plantations. Pour certains secteurs à circulation dense, comme par exemple le boulevard Joffre, nous ferons appel à des entreprises spécialisées dans l'élagage de nuit ».



Raphaël GASTEBOIS

Architecte
Bâtiments de France

« Dans les périmètres de protection autour des monuments historiques, l'abattage des arbres est soumis à autorisation. Consulté en amont des opérations de libération des emprises, j'ai opté pour la conservation de certains arbres, comme aux abords de la Porte de Mars où un acte définitif me semblait peu judicieux alors que le projet d'aménagement complet du secteur n'est pas abouti, ou encore place Jules Lobet qui, avec ses trois tilleuls conservés, ses nouveaux sujets de bonne taille et la fontaine des Boucheries, va devenir beaucoup plus agréable qu'avant. L'objectif est de retrouver des séquences urbaines cohérentes, bien constituées, et des arbres d'alignement quand c'est possible. »



Rémi FACQ

Conducteur de travaux Voirie et Réseaux Divers - Tram Reims Construction

« Ces plantations doivent être menées dans le respect des délais qu'imposent la nature et les engagements de MARS, c'est-à-dire entre novembre 2010 et février 2011. Il fallait donc que les 1700 fosses devant accueillir les arbres soient prêtes bien en amont. Toute la difficulté était de prévoir et exécuter ces travaux de préparation du sol au moment des terrassements, parfois 4 ou 5 mois plus tôt. Je suis chargé d'assurer l'interface entre les entreprises de génie civil et les sous-traitants qui font les plantations. Il faut tenir compte de l'expérience et des exigences de l'architecte paysagiste mais aussi de la Ville de Reims. Le processus a été jusqu'ici bien maîtrisé. »

Les « plus » du réseau BUS-Tram

» **RÉSULTAT D'UNE RÉFLEXION MENÉE AVEC REIMS MÉTROPOLE, UN NOUVEAU RÉSEAU SERA MIS EN SERVICE EN AVRIL 2011 AVEC L'ARRIVÉE DU TRAMWAY.**

Comment fonctionnera le nouveau réseau ?

Il sera composé de quatre familles de lignes : les lignes armatures, incluant le tramway, les lignes complémentaires, les lignes de rocades et les lignes de dessertes locales. Adeline Hazan, maire de Reims, présidente de Reims Métropole : « Les habitants de notre agglomération seront les premiers bénéficiaires de cette nouvelle offre de mobilité. L'arrivée du tramway, la redéfinition du réseau de bus et l'ouverture de trois parcs relais permettront de rendre un service plus adapté aux attentes de la population. Cette évolution va faciliter l'intermodalité et améliorer le maillage de notre territoire. »

Quelles améliorations apportera-t-il ?

Elles sont nombreuses et concernent aussi bien la fréquence, que l'extension du réseau de soirée, la mise en place de nouvelles liaisons transversales ou la desserte de quartiers en développement dont les maires de l'agglomération se félicitent.

Alain Lescouet, maire de Saint-Brice-Courcelles : « La ligne principale continue d'exister avec une fréquence améliorée, et se poursuit vers Cormontreuil. La liaison avec Tinquieux, attendue depuis longtemps, est mise en place. La ZI Colbert n'était desservie que dans sa partie rémoise. Dorénavant, le bus desservira aussi la partie située sur notre commune. La cerise sur le gâteau, c'est le service de nuit qui va permettre de revenir de la gare, du cinéma ou de la Cartonnerie en soirée. » Jean Marx, maire de Cormontreuil : « La ligne armature qui passe dans le centre et se prolonge

vers la zone commerciale aura une fréquence à 8 mn et fonctionnera la nuit. Les riverains de la rue Cassin ont été entendus, la ligne restera sur la voie verte. Pour les jeunes de la commune, nous aurons une ligne qui ira, avec des horaires adaptés, du collège Coubertin au lycée de rattachement à Murigny. La ligne desservant le bas de la zone commerciale est conservée. »

Qu'y gagnent les habitants des communes non desservies par le tramway ?

La nouvelle organisation intègre les demandes en transport en commun des habitants.

Jean-Pierre Fortuné, maire de Tinquieux : « Globalement, l'offre correspond à ce que nous avons demandé et nous convient bien. Nous ne voulions pas que le tramway se fasse au détriment la qualité du réseau de bus. A l'arrivée, nous constatons une

amélioration des fréquences, une nouvelle liaison avec Saint-Brice-Courcelles et le maintien d'une ligne directe entre la commune et le centre de Reims, sans rupture de charge. »

Jean-Louis Cavenne, maire de Bétheny : « D'une ligne aujourd'hui, nous passerons à trois demain. Où qu'ils soient, les habitants auront le choix : la ligne 7 pour aller de la Couturelle à l'école, au collège Maryse Bastié ou jusqu'à la gare de Reims, la ligne 14 pour aller à Neufchâtel, faire des courses ou prendre le tramway, la ligne 8 pour rejoindre le centre de Reims. » Jean-Pierre Belfie, maire de Bezannes : « Dans cette nouvelle organisation, nous gagnons une ligne régulière vers le collège de Tinquieux, même si le trajet risque d'être légèrement plus long en termes de temps.

De plus, l'interconnexion de cette ligne avec le tram permettra d'aller plus vite aux quatre coins de l'agglomération. »

Le PCC, garant de la régularité

» **A L'INTERFACE DES CONDUCTEURS ET DES ÉQUIPES DE TERRAIN, LES RÉGULATEURS DU PCC SURVEILLENT LE RÉSEAU COMME LE LAIT SUR LE FEU, TOUJOURS PRÊTS À INTERVENIR POUR REMETTRE UN BUS À L'HEURE OU ASSURER LA CONTINUITÉ DU SERVICE.**

Le poste de commandement centralisé (PCC) est installé au premier étage du centre d'exploitation et de maintenance de Bezannes. C'est là, dans cette « tour de contrôle » abritée derrière de larges baies vitrées, que les régulateurs de Transdev Reims supervisent l'ensemble des lignes du réseau avec tous les moyens à leur disposition : outils informatiques qui permettent notamment de localiser en permanence les bus sur le réseau, vidéosurveillance de la ligne et des stations, radios, talkie-walkie, téléphones.

Cette fonction, qu'ils exercent en lien direct avec les conducteurs, l'équipe d'intervention sur le terrain, la maintenance, est guidée par un objectif premier : assurer le fonctionnement du réseau et la continuité du service en toutes circonstances, dans les meilleures conditions pour le client.

Pas de spécialisation

L'évolution du réseau à partir du 18 avril 2011 s'accompagne de changements (arrivée du tramway, réorganisation des lignes de bus, nouveau système d'aide à l'exploitation) auxquels les professionnels du PCC se préparent actuellement.

A cette date, un 3^{ème} régulateur viendra compléter le tandem de service en dédiant son attention au tramway. Dans le respect de procédures très rigoureuses, il pilotera la signalisation ferroviaire, la distribution du courant à 750 V via les lignes aériennes de contact et l'alimentation par le sol, la gestion des carrefours routiers en situation dégradée, des alarmes des systèmes, de la vidéosurveillance, de la sonorisation des stations.

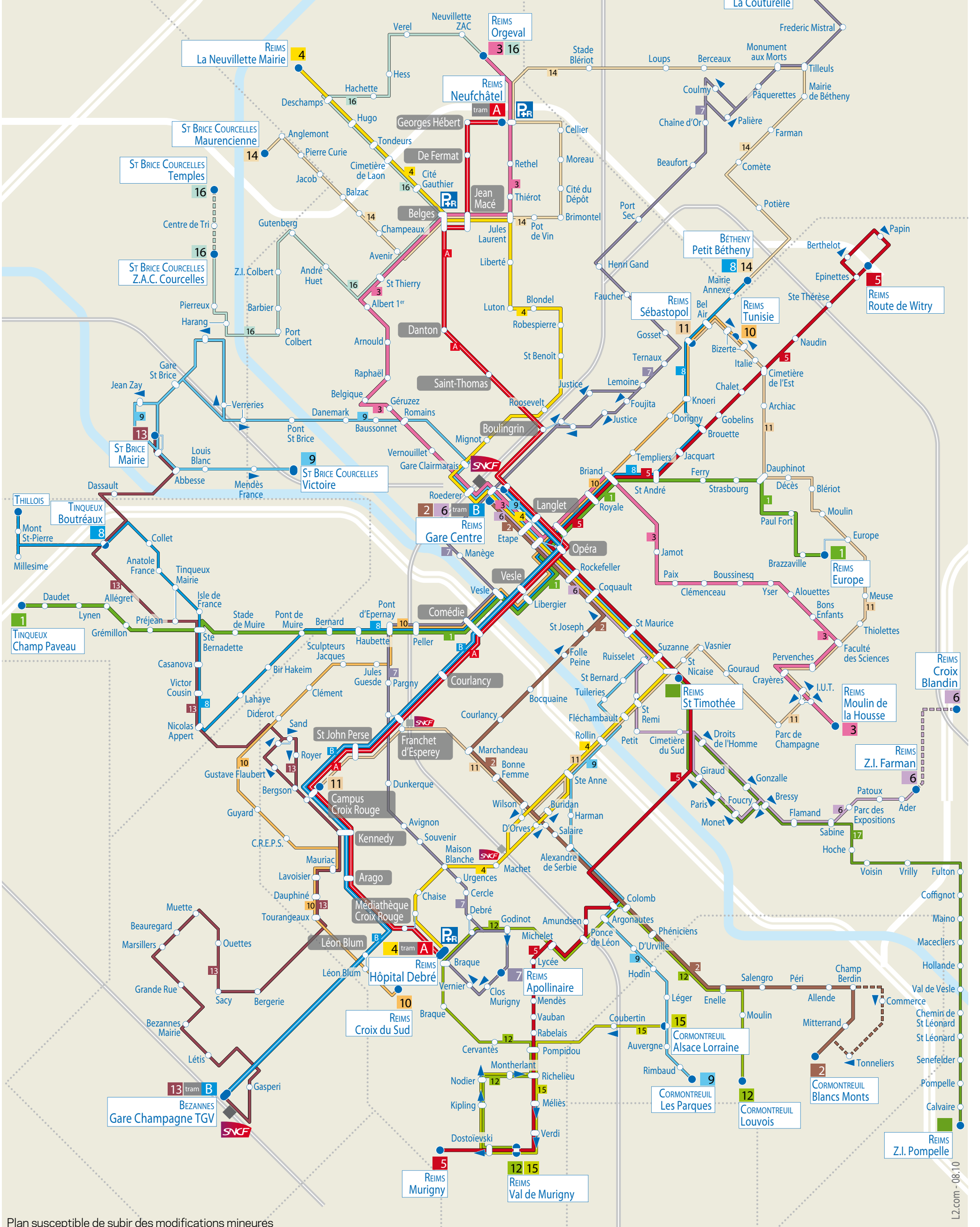
Les 16 régulateurs de Transdev Reims n'auront pas une spécialisation mais occuperont par roulement l'un ou l'autre poste (bus ou tram) au PPC et dans l'équipe terrain, de 4h30 à 1h30 du matin. Ils auront à leurs côtés, à Bezannes, les agents du PC Information, chargés d'organiser et délivrer l'information des voyageurs à bord des rames et dans les stations de tramway.



Un travail d'équipe : Entre deux appels, Ludovic et Fabrice, régulateurs au PCC de Bezannes, évoquent leur métier.

« C'est un travail d'équipe, qui se fait en relation avec le terrain. D'ailleurs, quand nous ne sommes pas au PCC, nous faisons aussi du service terrain. On ne peut pas se déconnecter du terrain si on veut pouvoir donner aux conducteurs de bonnes consignes, expliquer une déviation. De la même manière, tous les régulateurs ont déjà fait de la conduite de bus. C'est plus facile de se mettre à la place du collègue quand il nous appelle. Dans une journée, on n'a pas le temps de s'ennuyer. On reçoit des appels multiples. Cela fait penser aux coups de feu en cuisine dans les restaurants. Il n'y a que des imprévus à gérer, même s'il y a des situations qui reviennent. Par exemple la remise d'un bus à l'heure. On envoie alors un message au conducteur du bus concerné et à ceux qui sont devant et derrière pour les prévenir qu'on va procéder à un acte de régulation. Le but est de garder l'intervalle. En cas de panne d'un bus, on retarde le précédent et on avance le suivant pour réduire l'intervalle. La solution varie en fonction des conditions météo, du nombre de clients à bord, etc. La régulation des bus, c'est aussi du feeling. C'est moins vrai pour le tram qui circule sur un rail. »

Réseau
BUS - TRAM
 N° Vert 0 800 003 038
www.citura.fr
CITURA



Plan susceptible de subir des modifications mineures



Les parkings relais situés aux terminus ont pour vocation de drainer une partie des flux de déplacement en provenance de l'extérieur de l'agglomération.

plus belle ma ville

Parcs-relais : éloge de la facilité

» LES PARCS-RELAIS SONT DES DISPOSITIFS CLÉS DU NOUVEAU RÉSEAU. SITUÉS AUX EXTRÉMITÉS DE LA LIGNE, ILS ONT VOCATION À CAPTER UNE PARTIE DES VÉHICULES PROVENANT DE L'EXTÉRIEUR DE L'AGGLOMÉRATION ET À ENCOURAGER LES AUTOMOBILISTES À CIRCULER EN TRANSPORT COLLECTIF POUR LEURS DÉPLACEMENTS EN VILLE.

le bilan carbone, les parcs-relais, en particulier celui de Neufchâtel, ont été remblayés avec les tonnes de terre extraites devant la gare lors du creusement de la trémie routière. Deux parkings de proximité, aménagés par MARS puis remis à la Ville qui en assurera l'exploitation, compléteront l'offre : l'un rue Périn, à l'ancien emplacement de l'usine Fossier, l'autre rue Rosset, non loin de l'école Jean Macé.

au trajet tout en bénéficiant des avantages spécifiques accordés par leur employeur. Le résultat sera tangible : plus les parcs-relais associés aux transports collectifs seront utilisés, moins le stationnement sera problématique au centre, moins les embouteillages seront nombreux, plus l'air sera respirable, plus la ville sera agréable à vivre.

Le principe est simple. Vous vivez dans une commune hors agglomération mais vous travaillez à Reims ou vous y faites régulièrement votre shopping. Plutôt que de payer un stationnement en journée continue et de perdre votre patience dans les bouchons aux heures de pointe, vous pourrez vous diriger vers un parc-relais, y laisser votre voiture sous surveillance et prendre le tramway (ou certains bus) jusqu'à votre destination.

Gratuit pour les abonnés annuels

La pratique est facile. Vous pourrez accéder aux parcs-relais gratuitement si vous êtes titulaire d'une carte d'abonnement annuel au réseau ou au moyen d'un « titre groupe », valable toute la journée pour les occupants de la voiture qui se déplacent ensemble. Ce titre sera en vente notamment à la Boutique CITURA, chez les dépositaires et à l'entrée des deux parcs relais situés au nord et au sud de la ligne. Ce système est particulièrement intéressant pour les adeptes du covoiturage qui pourront, en se groupant, réduire les frais liés



P+ R Neufchâtel

176 places
(avec extension possible)
Accessible à tous
Entrée par la rue de Neufchâtel (D966)

P+ R Hôpital Debré

155 places
Accessible à tous
Entrée à l'angle de l'avenue du Maréchal Juin et de l'avenue du Général Koenig

P+ R Belges

100 places
Accessible uniquement aux titulaires d'une carte d'abonnement au réseau
Entrée avenue Laon, entre les passages Lebeau et Prévost

Parking de proximité St Thomas

60 places
Entrée rue Périn

Parking de proximité Belges

47 places
Entrée rue Rosset

Activité

Transdev : une expérience reconnue



Joël LEBRETON,
Président Directeur Général

Que est la nature de votre engagement au sein de la société MARS ?

Partenaire au sein du groupement MARS lors de l'appel d'offres de la concession du tramway lancée par Reims Métropole en 2005, et retenu en juillet 2006 aux côtés de la Caisse des Dépôts, Alstom, Bouygues, la Caisse d'Épargne, Colas, FIDEPPP, Pingat Ingénierie, le Groupe TRANSDEV est aujourd'hui un des actionnaires de la société concessionnaire MARS.

Notre rôle, aux côtés de la société MARS, est d'apporter notre savoir-faire en tant que leader mondial du tramway en termes d'exploitabilité future du tram, des systèmes Billettique et d'Aide à l'Exploitation, de l'exploitation du réseau bus depuis 2008 et du futur réseau Bus-Tram-Parking Relais dont le lancement commercial est prévu le lundi 18 avril 2011.

La procédure de prise en main d'un réseau est-elle toujours la même d'une ville à l'autre ?

A Reims, notre engagement est un engagement de long terme aux côtés de la Collectivité locale au travers de MARS tout comme TRANSDEV a déjà su le faire à Strasbourg ou Montpellier. L'enjeu social, le contexte local, l'histoire du réseau sont des aspects dont nous tenons compte, notamment au travers de la participation du personnel au projet et de la formation aux nouveaux métiers tels que la conduite du tramway ou l'utilisation des nouveaux systèmes d'exploitation.

Qu'est-ce que l'expérience du tramway de Reims apporte au groupe Transdev ?

Le projet du tramway rémois apporte une expérience supplémentaire à notre Groupe, et réciproquement ; depuis 1983 et la réintroduction du tramway

à Nantes, puis à Grenoble, Strasbourg, Montpellier, Orléans, Valenciennes, Mulhouse, ... mais également à Porto, Tenerife ou encore Nottingham, chaque projet apporte un retour d'expériences qui enrichit le projet suivant. La réalisation du tramway de Reims est dans cette logique d'apport mutuel : la collectivité locale bénéficie de tout le savoir-faire de notre Groupe des projets réalisés ou en cours (Orléans, Le Mans, Tours, Angers, Lens, ...) mais également pour les études du nouveau réseau de transport Bus-Tramway-Parking Relais dont TRANSDEV a une grande expérience.

Nos engagements très forts en termes de fréquentation mais aussi de qualité de service, font du projet de Reims l'un des plus ambitieux pour TRANSDEV avec un enjeu commun de succès pour Reims Métropole, MARS et TRANSDEV.

station en ligne

STATION BELGES

► ELLE EST SITUÉE SUR L'AVENUE DE LAON, TOUT PROCHE DU CARREFOUR AVEC LES BOULEVARDS DES BELGES ET ALBERT 1^{ER}.

La station Belges est un pôle d'échanges important puisqu'elle permet la correspondance avec les bus des lignes 3 - 4 - 14 et 16.

C'est aussi la station qui permet la jonction avec le P + R Laon d'une capacité de cent places et avec celui du parking de proximité Belges de 47 places.

La place des Belges a été considérée comme une véritable entrée de ville et traitée de manière homogène en dalles

béton. Des parterres végétalisés ont été créés de part et d'autre de la place. Les massifs sont plantés de *Stipa capillata* et de *Prunus maackii*.

Les voiries au carrefour ainsi que les trottoirs en raccordement sont revêtus d'enrobé noir avec des bordures béton imitation pierre.

En amont de la station Belges, devant

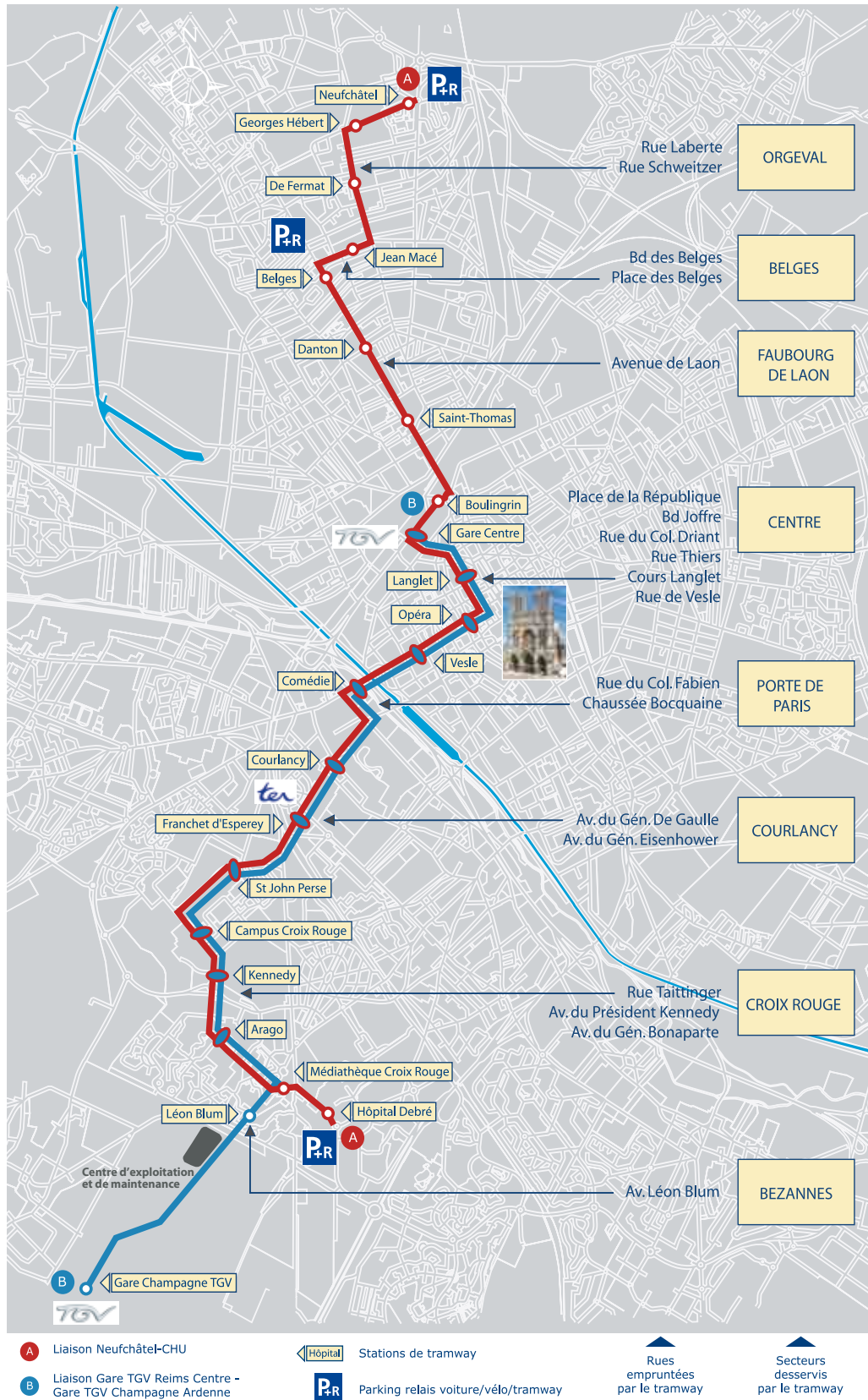
l'école Jean Macé, la plate-forme est engazonnée tout le long d'un parvis traité en béton coulé désactivé et encadrée par une rangée d'arbres.

En aval, tout le long de l'avenue de Laon et jusque la place de la République, la plate-forme en béton désactivé est encadrée de bordures franchissables en béton imitation pierre.



La station Belges

Le tracé de la ligne



Les étapes à venir



A Reims, l'art est sur des rails

La nouvelle place Stalingrad a révélé son nouveau visage avec les sept sculptures monumentales de Christian Lapie «Dans l'intervalle», réalisées à l'occasion de l'avènement du tramway.

A l'initiative de PRISME, club mécène rassemblant une trentaine d'entreprises du bassin rémois, Christian Lapie propose une oeuvre multiple qui prend corps aujourd'hui sur la nouvelle place Stalingrad et début 2011 sur l'esplanade de la gare TGV Champagne Ardenne.

« La force et la pertinence de l'oeuvre viendront de projections et d'émotions faites par chaque personne parcourant cet espace, comme autant d'outil à l'écho. L'énergie dégagée se manifesterà et la puissance émotionnelle en sera intense. Parce que l'oeuvre est précisément installée, elle s'imposera et demandera qu'on ne garde pas ses sentiments en soi mais qu'on les partage. »

Originaire d'un petit village près de Reims, Christian Lapie est un artiste sculpteur. Ses figures sont extraites d'imposants troncs d'arbres qu'il choisit pour la rectitude de leur fût, puis, fendus manuellement, taillées à la tronçonneuse en forme humaine, recouvertes d'une gangue sombre qui les charge d'intemporalité.

Avec le soutien de PRISME, la société MARS, SNC Lavalin et Richez et Associés.

Point info quartier orgeval

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

Espace tram info centre

Place M. T. Herrick
du lundi au samedi de 12 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

Point info quartier croix rouge

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

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

TICKET 2011

directeur de la publication

christian messelyn
président de MARS
8 rue Hincmar
51056 REIMS cedex

conception

integral ruedi baur

crédits photos

rêve-ville
Atelier du Paysage

mise en page

fanny chrapkiewicz

impression
groupe morault

rédacteur en chef

Florence Pinto d'oliveira
directeur de la communication
de MARS

ont collaboré à ce numéro

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

dépôt légal
décembre 2010

