



MOBILITES ET URBANITES  
*technicolor*



*À l'ombre de la cathédrale qui fête cette année ces huit cents ans, le ballet multicolore d'un tramway flambant neuf sillonne depuis avril l'ancienne cité des Sacres. En effet, Reims a rejoint la trentaine d'agglomérations françaises de plus de 200 000 habitants déjà équipées. Si la place des trams est presque devenue banale dans l'urbanisme contemporain, elle n'en constitue pas moins, ici, l'un des jalons d'un vaste plan de requalification urbaine, propre à faire entrer cette sous-préfecture de la Marne au rang des grandes métropoles de demain. Hier « belle endormie », elle entend passer crânement le cap de Reims Métropole 2020.*

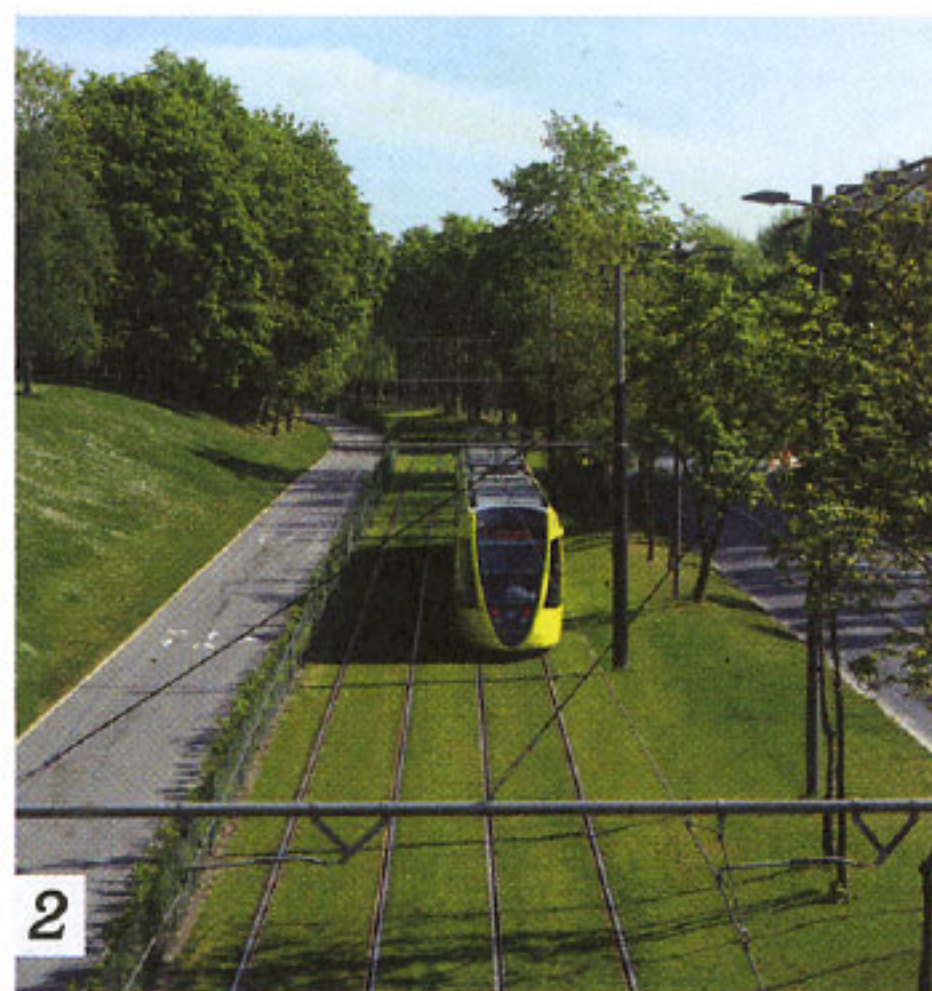
*Julie Weber-Thiaville*

Le tram est la star des transports publics français: non polluant, moins bruyant que son confrère le bus, c'est grâce à son ruban de verdure qu'il rénove les quartiers, dynamise les rues, redonne un coup de fouet à l'économie locale. Ce succès non démenti repose largement sur l'opportunité qu'il offre de réaménager la ville quand planification des transports et urbaine sont couplées.

Reims en ce sens n'échappe pas à la règle. «La belle endormie» sort de sa longue torpeur un brin fataliste. Forte depuis peu d'un potentiel géostratégique à la croisée de Paris et de Strasbourg (depuis quatre ans, grâce au TGV, seules quarante-cinq minutes la séparent de la capitale), elle est à juste titre considérée comme un pôle de croissance interrégional de premier ordre. D'ailleurs, 90 entreprises s'y sont installées depuis 2007. Favoriser leur implantation tout en assurant leur développement économique est, dès lors, devenu une priorité. La municipalité (à l'origine menée par l'ancien maire Jean-Louis Schneider, puis par Adeline Hazan en 2008) a saisi l'importance de l'effet levier des mobilités dans les programmes de revitalisation de ce territoire où vivent 180 000 habitants. De surcroît, une vaste étude portant sur le réaménagement global de Reims et la réorganisation complète de ses infrastructures est organisée. Engagée dans son ambitieux projet Reims 2020, la ville a décidé d'installer une première ligne de tramway. Le but? Renforcer les mobilités tout en garantissant un bilan énergétique et écologique faible, mais également désengorger, redessiner et requalifier les espaces publics du centre, comme de la périphérie. Unifier sans pour autant trahir le panorama architectural de Reims, son patrimoine Art déco et ses cités-jardins, tel était l'enjeu du programme.

Les premières études sont lancées en 2002. Confié au groupement Egis-Rail / Richez-Associés, l'avant-projet concernant les aménagements et les bâtiments est quant

à lui mené dès 2005. Les travaux, débutés en 2009, prendront moins de deux années. Ceci pour deux raisons: «La coordination intégrée de tous les acteurs a permis une flexibilité maximale, explique Christian Messelyn, président de Mars (Mobilité agglomération rémoise), concessionnaire du tramway. C'est grâce à cette organisation que les délais aussi courts ont pu être tenus au regard de la complexité technique du projet. La méthode Appitrack (*Automatic Plate and Pin Insertion for Track*), ce procédé automatisé de pose des voies, nous a permis d'atteindre des cadences d'installations de voies de 300 m par jour au lieu de 15 à 30 m habituels.»



Le résultat? Une ligne en fourche longue de 11,2 km et ponctuée de 23 stations: elle traverse du nord au sud l'agglomération et assure la liaison du quartier Neuchâtel au CHU Robert Debré et à la gare de Champagne-Ardenne TGV en passant par le centre-ville, le célèbre cours Langlet et la gare centrale. L'aménagement de façade à façade du centre-ville a quant à lui été totalement redessiné et l'ensemble des places situées le long de la ligne repensé. L'épine dorsale minérale faite de dalles de granit et de bétons désactivés d'ocre et de beige répond aux façades blondes de Reims et vient aujourd'hui signaler les stations tout en assurant les cheminements des promeneurs. Des plates-formes enga-

zonnées, agrémentées de bancs et d'ilots végétalisés complètent le dispositif, telle une méridienne verte ondulant au cœur de l'agglomération.

Mais pas seulement. Le projet est à deux temps et à deux vitesses. «À Reims, les enjeux particuliers concernant l'aménagement urbain du tramway ne concernaient pas l'image globale de la ville, explique Frédéric Blerot, architecte, directeur de projets à l'agence Richez. Son centre, fort bien reconstruit après la Première Guerre mondiale, riches d'espaces généreusement redessinés et de belles architectures de pierre, n'attendait pas du tramway l'invention d'une identité nouvelle, mais plutôt une remise en beauté de ses qualités les plus importantes. C'est en fait les grandes articulations et les espaces délaissés de l'agglomération qui nécessitaient des recompositions fortes à même de garantir des espaces lisibles et conviviaux.»

Ainsi, à Orgeval et Croix-Rouge, ces deux entrées urbaines situées respectivement au nord et au sud-ouest de Reims et défigurées par des immeubles 1960 et des centres commerciaux implantés sauvagement, ont été entièrement repeignées. «La ville est partie à la reconquête de ses cités-dortoirs, de Croix-Rouge à Wilson, d'Orgeval aux Épinettes, raconte Frédéric Blerot. Grâce à l'implantation du tram, de nouvelles artères ont été ouvertes. Tours et barres sont en partie rasées. Et, subventionnés par l'ANRU, les logements restants (près de 500) sont en cours de résidentialisation et de réhabilitation basse consommation. Avec, à terme, l'implantation d'un ensemble de services et de commerces de proximité manquant à ces grands ensembles.» Ici, le temps du tramway et de l'urbanisme vont de paire et, si ce n'est conjointement, cela se déroulera au moins successivement. Car subsiste pour quelques mois encore ce tableau saisissant d'appartements éventrés par les grignoteuses mécaniques, dont les carrelages de cuisine ou de salle de bains s'exhibant à ciel ouvert contrastent vigoureusement avec le théâtre entièrement rénové et apaisé du vieux Reims historique.



Et c'est un véritable ballet fuchsia, lavande, azur, pistache, mandarine, turquoise, écarlate, citron ou gris qui marque de manière pétillante des rames aux nez en flûte de champagne. Bus et trams sont ici coordonnés dans un festival multicolore chaleureux. Un habillage travaillé par le designer franco-suisse Ruedi Baur. «Aujourd'hui, couleurs et tramway demeurent indissociables et assurent l'identité d'une ville, explique ce dernier. L'orange à Grenoble, le bleu à Zurich, le beige à Bordeaux... Nous avons néanmoins voulu sortir de cette logique de la couleur unique. L'idée majeure était de créer la surprise, l'étonnement, et d'illuminer la ville par une partition chromatique aléatoire propre à briser la routine des transports en commun.» La question de l'insurrection esthétique contre le quotidien tant prônée par Henri Lefebvre n'est pas loin. Et, comme un tramway n'arrive jamais seul, une seconde ligne est en préparation. Avec, en creux, ce désir: le droit à la ville. Un pari en passe d'être réussi? Le temps le dira. J.W.T.



3

**1/ Page précédente:** La station Langlet, de jour. La porte de Mars et les promenades, l'église Saint-Thomas et bien entendu la cathédrale Notre-Dame constituent des repères majeurs dans le paysage traversé par le tramway

© Richez-Associés

**2/ L'insertion du tramway dans Croix-Rouge.** Le réaménagement ANRU de Croix-Rouge, appuyé par de nombreuses reconstructions, a été initié autour d'un projet de site propre bus, réemprunté par le tramway. Soit en creux les questions tant débattues d'Henri Lefebvre et du droit à la ville.

© Richez-Associés

**3/ La station Opéra.** Sovann Kim - par ailleurs concepteur du mobilier des stations du tram au Mans - a conçu le mobilier rémois: ses parois verticales transparentes sont fixées tous les mètres sur des poteaux en acier dont le rythme s'inspire de celui des tuteurs de vigne. En écho à la chatoyante palette de couleurs créée par Ruedi Baur pour les tramways et les bus, Sovann Kim, en charge de la réalisation des abris, a incrusté en toiture des faisceaux lumineux des mêmes couleurs. «Le but? Dialoguer avec le véhicule et créer une attractivité particulièrement forte la nuit», relate-t-il à ce propos.

© Sovann Kim

**4/ Le quartier du Tribunal.** Concernant l'habillage des rames, trois propositions ont été soumises par Ruedi Baur. La mairie en a écarté une et a proposé les deux autres au vote de la population. C'est à 80% que les couleurs vives ont été préférées, au détriment des tons plus neutres de la deuxième proposition.

À l'étonnement d'ailleurs des élus qui avaient pronostiqué le résultat inverse.

© Richez-Associés



4

## fiche technique

**Mandat:** Reims Métropole a retenu le groupement Mars constitué d'Alstom Transport, Bouygues, SNC Lavalin, Pingat Ingénierie, le groupe Transdev + Caisse d'Épargne Lorraine Champagne-Ardenne, Natixis et la Caisse des dépôts dans le cadre de l'offre du concours, pour la réalisation et l'exploitation de la 1<sup>re</sup> ligne de tramway de Reims.

**Programme:** Ligne 1 du réseau de tramways de Reims proposant une desserte nord-sud de l'agglomération par le centre-ville, 3 parcs relais principaux ainsi que des parkings de proximité cumulant à terme plus de 700 places de stationnement VL, un atelier de maintenance situé à proximité de la gare TGV Est. C'est le 1<sup>er</sup> tramway subventionné par le Grenelle de l'environnement.

**Études de projet et suivi des travaux (stations, mobilier urbain, multitubulaires, aménagement du**

**façade à façade, ouvrage d'art, parc relais, atelier dépôt, réseaux, locaux techniques:** SNC Lavalin et Pingat Ingénierie pour le compte du groupement, en collaboration avec les architectes et les paysagistes.

**Maîtrise d'œuvre (insertion, système de transport, aménagements associés, paysage, pôles d'échange et centre de maintenance):** Richez-Associés.

**Groupement:** SNC Lavalin, Pingat Ingénierie, Richez-Associés, Atelier Villes et Paysages.

**Mobilier:** Sovann Kim

**Signalétique:** Ruedi Baur

**Concours:** 2006

**Livraison:** avril 2011

**Coût:** 337 millions d'euros, dont 193 millions pour les travaux de ligne et le matériel ; 144 millions pour les aménagements de voiries.