

ENVIRONNEMENT

Au moment où débutent les travaux de construction des 11,2 kilomètres de sa première ligne, le tramway de Reims se veut un modèle du genre en matière de développement durable.

Le tramway ouvre Reims au développement durable

DE NOTRE CORRESPONDANT À REIMS.

Avec plus de 500 emplois, dont une centaine réservée à des publics locaux en difficultés d'insertion professionnelle, le chantier du tramway qui débute à Reims avec la phase de déviation des réseaux (eau, gaz, électricité et télécommunications) s'affiche à la fois comme socialement responsable et respectueuse de l'environnement. Alors que la nouvelle maire socialiste, Adeline Hazan, vient d'annoncer la création d'un label du développement durable pour tous les projets d'urbanisme ou d'entreprise, ce chantier d'un montant un peu supérieur à 300 millions d'euros se veut un modèle du genre.

Ainsi, les matériaux de voirie détruits sur les 11,5 kilomètres de cette première ligne théoriquement opérationnelle pour l'automne 2010 seront-ils intégralement recyclés et retraités sur place. Autre exemple : les 1.216 arbres abattus sur l'ensemble du tracé seront remplacés par 1.682 nouvelles plantations, tandis que 720 arbres situés sur le tracé ont eu leur tête sauvée. Les arbres ne seront pas les seuls végétaux dans le paysage du tramway puisque 66.000 m² de gazon et de plantes couvre-sol seront plantés le long des voies, en plus des 34.000 m² de plate-

forme engazonnée. Chez le concessionnaire Mars (Mobilité Agglomération Rémoise), groupement de sociétés comme Alstom, Bouygues, la Caisse d'Épargne ou la multinationale canadienne d'ingénierie SNC-Lavalin, on aime à souligner que le tramway est à lui tout seul un outil de développement durable. Fonctionnant à l'électricité et consommant, par personne transportée, cinq fois moins d'énergie qu'un bus, il ne rejette dans l'atmosphère ni gaz ni fumée.

Espace urbain

Une baisse significative du trafic automobile (en progression de 20 % en dix ans) est de surcroît attendue puisqu'un tramway équivaut à 3 bus et à 150 voitures. Ce qui signifie autant de pollution et de décibels en moins dans les rues empruntées, d'autant que les nouvelles plates-formes de roulage du tramway doivent faire disparaître toute nuisance sonore.

La création de neuf parcs de stationnement de surface autour

Le tramway de Reims



de la ligne permettra en outre aux automobilistes d'entrer dans le centre-ville sans leur précieux véhicules. L'aménagement urbain réalisé autour du tramway va repenser entièrement l'espace urbain.

Le tramway privilégie ainsi les circulations dites douces (piétons, cyclistes) à l'ère des rues en permettant à chacun de trouver sa place. Il redessine les perspectives, notamment aux abords de

Le tramway rémois en chiffres

11,2 kilomètres de ligne,
22 stations, entre 450 et 500 mètres d'interstations,
 De 4 à 5 minutes d'écart entre les rames, de 8 à 10 minutes aux heures creuses,
70.000 habitants desservis, soit le tiers de la population de l'agglomération,
26.500 emplois desservis, soit 27 % de ceux de l'agglomération,
15.200 étudiants concernés, soit 75 % de la population étudiante,
305 millions d'euros de coût en tenant compte des dépenses supportées directement par la collectivité,
500 personnes mobilisées sur le chantier pendant deux ans, dont 250 embauchées localement, 200 personnes formées à un métier, 5 % d'emplois d'insertion, 60 % des investissements liés au tramway ont des retombées sur l'économie locale, 40 % de fréquentation supplémentaire du réseau de transports collectifs local prévus.

la gare TGV-Centre où la circulation automobile passera sous une grande esplanade piétonnière reliant les restaurants et les cafés de la place d'Erlon à la gare SNCF.

DOMINIQUE CHARTON