



La gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est : quel projet d'évolution ?

Aujourd'hui

La gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est est un **complexe de dessertes et d'échanges de première importance** constitué :

d'une gare desservant la ligne du



Elle accueille jusqu'à **25 000** voyageurs quotidiens

Pourquoi faire évoluer la gare ?

La restructuration du complexe répond à un objectif central : **améliorer la vie des utilisateurs mais aussi des riverains.**

En simplifiant et en fluidifiant la circulation, elle permettra de


faire naître une gare mieux intégrée, plus cohérente au niveau de ses espaces comme de son environnement et plus adaptée aux attentes des usagers.



Demain

Le projet entre en parfaite interaction avec le Grand Projet de Ville de Noisy-le-Grand et son enjeu majeur :

la recomposition du centre ville.

Son élément clé : la construction d'une nouvelle gare routière sur une vaste dalle, posée au-dessus des voies du  qui permettra de supprimer la coupure actuelle constituée par la tranchée des voies et de **conjuguer harmonieusement objectif de transport et objectif urbain.**

La nouvelle gare routière

Extérieure et plus étendue, elle accueillera **11 lignes de bus** et sera pourvue d'un accès spécifique pour les **bus articulés de 18 mètres.**

Une **passerelle** à l'extrémité Est de la dalle permettra d'assurer une liaison piétonne directe entre le parc paysager, la gare, le quartier du Pavé Neuf et le centre ville.

Une nouvelle gare routière
11 lignes de bus

INFO CHANTIER


Pendant toute la durée des travaux, 6 lignes de bus desservant la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est sont maintenues


- 306** Saint-Maur
→ Créteil RER / Noisy-le-Grand RER
- 320** Noisy-le-Grand RER (desserte urbaine)
- 120** Nogent-sur-Marne RER
→ Mairie de Noisy-le-Grand
- 206** Noisy-le-Grand RER
→ Emerainville Pontault-Combault RER
- 207** Noisy-le-Grand RER
→ Hôpital de la Queue-en-Brie
- 303** Bobigny-Pablo Picasso
→ Noisy-le-Grand RER

L'aménagement des abords


- une **bonne circulation** des bus,
 - un accès rapide à la gare,
- le maintien de la continuité des cheminements piétons et cyclistes,
- un espace pour le stationnement des taxis,
- un dépose-minute et un parking de rabattement.

Un nouvel accès

Les habitants du quartier du Clos Saint-Vincent et du Pavé Neuf seront plus près du  grâce à un nouvel accès abrité au sein d'un futur bâtiment voyageur de **600m²** environ.

Rallongés d'une cinquantaine de mètres, les quais du  permettront un accès direct à la nouvelle gare routière.

La réhabilitation des espaces

La revalorisation de la salle des billets et des accès à la gare à partir du  offrira un meilleur confort aux usagers.

 La gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est : quel projet d'évolution ?

Les du projet



Les « plus » liés à la vie quotidienne

Un gain de temps déterminant dans les parcours, avec :

- des lignes de bus plus nombreuses,
- des accès RER optimisés,
- la garantie d'une accessibilité totale dans la nouvelle gare routière aux personnes à mobilité réduite,
- un confort dans les transports plus important.

Les « plus » liés aux enjeux urbains

La construction d'une gare routière à l'air libre, soit :

- moins de pollution et de bruit pour les voyageurs,
- plus de lumière et plus d'espace.

Moins de bruit pour les riverains par la couverture des voies du  .

Une réorganisation paysagère plus harmonieuse.

Un espace plus intégré, des coupures urbaines atténuées avec :

- le rapprochement des quartiers du clos Saint-Vincent et du Pavé Neuf à Noisy-le-Grand,
- le rapprochement du parc.

Les « plus » liés aux enjeux de déplacement

Une gare plus étendue avec des accès et des bus plus nombreux.

Des déplacements plus fluides avec une liaison piétonne directe entre le parc paysager, la gare, le quartier du Pavé Neuf, le centre ville et le centre commercial.

Des espaces publics requalifiés, avec :

- des espaces commerciaux confortés,
- un partage de la voirie avec les modes de circulation douce.

Quelles sont les étapes majeures de réalisation du projet ?

L'enceinte de la gare et la construction d'une nouvelle gare routière sont les deux étapes majeures du projet.

L'enceinte de la gare



ZOOM /1

La revalorisation de la salle des billets

Requalifier la salle des billets c'est revaloriser l'espace clef qu'elle constitue au sein de la gare. Objectifs de cette revalorisation : harmoniser l'aspect de la salle avec celui du nouveau bâtiment voyageur mais aussi la rendre **plus fonctionnelle**.

Les revêtements des sols, des murs, la signalétique et l'éclairage normal et de sécurité seront ainsi **modernisés** :

- pose d'asphalte au sol,
- **spots lumineux basse consommation** appliqués au mur,
- suppression du faux plafond afin d'agrandir l'espace,
- renforcement de la sonorisation,
- remplacement du carrelage des murs,
- mise aux normes de la signalétique,
- **création d'un accès supplémentaire** (escalier fixe) au quai n°2 du depuis la salle des billets (au niveau de la mezzanine)
→ **6 accès au lieu de 5 actuellement.**



Futurs luminaires basse consommation

ZOOM /2

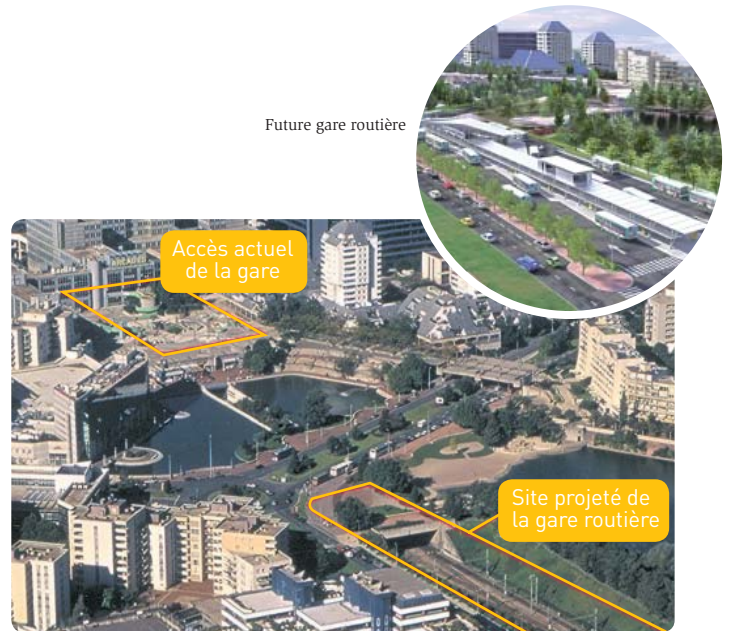
La création de la trémie des nouveaux accès

Pour accueillir les liaisons verticales vers le , une importante trémie sera créée à travers la dalle existante du .

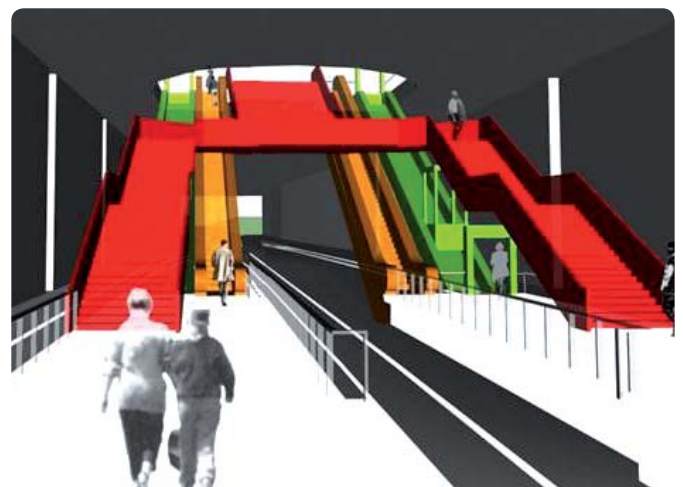
Depuis chaque quai, les liaisons verticales (dénivelé de 10,65 mètres) vers le bâtiment voyageurs se composeront de :

- un **escalier fixe** de 3 mètres,
- un **ascenseur incliné** de 800 kg,
- un **escalier mécanique** de 1 mètre d'embranchement.

Au niveau du palier intermédiaire, les deux escaliers fixes se rejoindront en une volée unique d'escaliers fixes d'une largeur de 5,20 mètres débouchant dans le bâtiment voyageurs.



Future gare routière



La création de la trémie des nouveaux accès

ZOOM /3

Le prolongement des quais du RER côté Est

En raison des contraintes de positionnement du futur bâtiment voyageurs, les quais du RER seront rallongés d'une cinquantaine de mètres. Creux et visitables sur cette partie, ils auront une largeur de 6,30 mètres.

Le point d'arrêt des trains sera décalé d'une trentaine de mètres et les signaux et équipements d'exploitation sur quai seront déplacés (moniteurs, caméras, information dynamique et fixe, etc.)

ZOOM /4

La pose des poutres de la couverture des voies du RER

L'ouvrage de **couverture des voies ferrées** est un ouvrage cadre en béton armé, de 126 mètres de long.

Sa dalle repose sur deux voiles de 80 cm d'épaisseur pour une dizaine de mètres de haut.

Après réalisation de l'ouvrage cadre, les talus d'origine seront remblayés pour accueillir, au sud, une dalle supportant, elle, une partie des circulations bus et, au nord, des plantations en continuité avec le parc existant.

La construction d'une nouvelle gare routière

ZOOM /5

La restructuration paysagère aux abords de la nouvelle gare routière

L'équipe projet et les services des parcs et jardins du Conseil Général de Seine-Saint-Denis ont travaillé de concert pour définir un plan exigeant de **remodélisation paysagère** privilégiant **espace, lumière, verdure, et équilibre entre végétalisation, accès à la gare et circulation cyclable**.

Autant d'arbres que possibles seront conservés. Si un plan d'abattage s'impose notamment au niveau de la dalle du RER où se tiendra le futur bâtiment voyageur, la perspective est de préserver certains éléments absolument essentiels tels que le cèdre et le cerisier en limite de l'escalier d'accès à la plage qui seront protégés pendant toute la durée des travaux. Par ailleurs, beaucoup d'arbres coupés lors de la phase travaux seront replantés.

ZOOM /6

La mise en œuvre de la passerelle piétonne

À l'extrémité Est de la dalle de couverture, une passerelle sera destinée à accueillir piétons et vélos. Mesurant une **quarantaine de mètres pour 4,70 mètres de large**, elle assurera une liaison directe, par-dessus les voies du RER, entre le trottoir de l'avenue du Pavé Neuf et le parc paysager.

De structure métallique, elle sera recouverte d'une platelage bois.

Une protection destinée à prévenir la chute sur les voies et les caténaires mais aussi les jets de projectiles, sera placée côté voies. Il s'agira d'un caillebotis à inclinaison variable : proche de l'horizontale à l'extrémité, il se relèvera jusqu'à la verticale au milieu de l'ouvrage.



La passerelle piétonne



Future organisation paysagère aux abords de la gare





Quels partenaires pour le projet ?

La restructuration de la gare de Noisy-Le-Grand Mont d'Est s'inscrit dans une démarche plus large de revalorisation d'un centre de transports et donc de vie.

Trait d'union entre des espaces essentiels, trait d'union entre des acteurs majeurs du développement des territoires, la force du projet tient à la mobilisation multipartenariale qui le fonde.

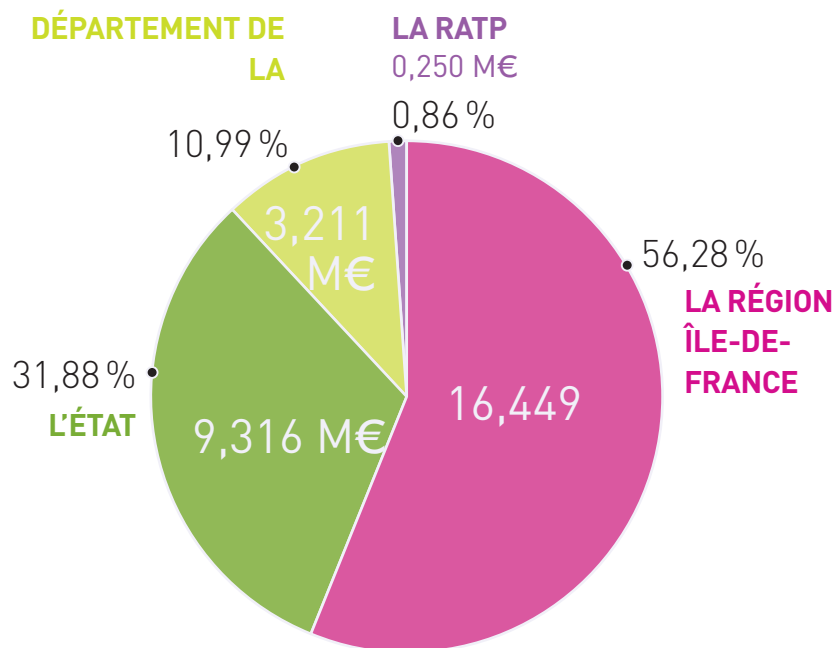
6 partenaires sont ainsi engagés

- L'État, dans le cadre de son investissement pour un aménagement équilibré des territoires,
- la Région Île-de-France, en tant que principal financeur du projet,
- le Conseil Général de Seine-Saint-Denis qui contribue au développement du département
- la Ville de Noisy-le-Grand, puisque la restructuration entre en interaction avec le Grand Projet de Ville
- le STIF, qui assure une mission de pilote des opérations,
- la RATP, en tant que maître d'ouvrage de la majeure partie du projet.

Quel financement

Le coût du projet de la nouvelle gare routière et de son accès  est estimé à

29,226 millions d'euros.



Concernant les travaux sous maîtrise d'ouvrage Ville de Noisy-le-Grand Mont d'Est, le coût du projet s'élève à 1,911 M€ financés à 100% par la Région Île-de-France.

Qui sont les maîtres d'ouvrage du projet ?

En Île-de-France, les maîtres d'ouvrage sont nommés par Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) qui, en tant qu'autorité organisatrice des transports, veille au respect des engagements et pilote les opérations.

Ce sont la RATP et la Ville de Noisy-le-Grand qui assurent la maîtrise d'ouvrage travaux du projet de restructuration de la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est.

La RATP a été désignée comme **maître d'ouvrage de l'opération de réaménagement des espaces du RER et de la gare routière**.

Les travaux qui relèvent de sa maîtrise d'ouvrage sont :

- la création d'une nouvelle gare routière, d'un nouvel accès ^(RER) et d'une passerelle de franchissement des voies ferrées,
- la mise en œuvre des abris pour vélos,
- la rénovation de la salle des billets.

Les travaux **sous maîtrise d'ouvrage Ville de Noisy-le-Grand** sont :

- le réaménagement du parc paysager aux abords de la gare,
- la réalisation d'un tourne-à-gauche sur l'avenue du Pavé Neuf (permettant une sortie vers l'Est de la gare routière),
- la réalisation ou adaptation des traversées piétonnes,
- la revalorisation des accès urbains à la salle des billets.



VOCABULAIRE

Qu'est-ce que la maîtrise d'ouvrage ?

Le maître d'ouvrage est la personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. Il en est le responsable principal et assure de ce fait une fonction d'intérêt général dont il ne peut se démettre.

En amont du projet, le maître d'ouvrage détermine : faisabilité et opportunité de l'opération, la localisation, l'enveloppe financière prévisionnelle et le financement, le processus de réalisation, ainsi que les objectifs et les besoins à satisfaire.

En aval, il conclut avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux, ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage.

+ D'ARBRES

+ DE CONFORT

+ D'ACCÈS AU RER

+ DE LIGNES DE BUS

+ DE FLUIDITÉ

+ D'ESPACE

+ D'AIR

Quel positionnement des partenaires dans le projet ?

Six partenaires sont associés au projet. Les expertises de chacun d'eux en matière de transport et de développement du territoire permet de faire de ce projet un aménagement qui s'inscrit dans une politique de restructuration engagée.



1/ L'ÉTAT

C'est au travers des Contrats de plan ou Contrats de projet que l'État contractualise avec les Régions le financement local des politiques publiques visant à **accroître l'attractivité économique, renforcer la cohésion sociale et améliorer l'environnement.**

Dans ce cadre, il investit massivement pour le développement des transports en commun **dans un souci de développement durable et d'aménagement équilibré des territoires.** Les différents projets portent en particulier sur : la modernisation des RER, la mise en service de nouveaux tramways et transports en commun en site propre (TCSP), le réaménagement de grands pôles intermodaux et l'étude de projets innovants tels que les liaisons de rocade.

Co-signataire du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2000-2006 et du Contrat de Projets 2007-2013, l'État investit dans le réaménagement de la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est (Seine-Saint-Denis).



2/ LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Les transports sont un élément fondamental de la qualité de vie des Franciliens et une pièce maîtresse de l'aménagement du territoire. À ce titre, ils représentent le premier budget de la Région avec près de 1,5 milliard d'euros investis chaque année.

Ces investissements répondent notamment à un objectif majeur : **améliorer toujours plus le service**, et à une priorité essentielle : **le développement des liaisons de banlieue à banlieue.** C'est pourquoi le conseil régional finance par exemple à lui seul plus de 70% du coût du tramway Saint-Denis / Garges - Sarcelles !



3/ LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-SAINT-DENIS

C'est également pourquoi la Région a proposé en juin 2008 un plan de mobilisation très ambitieux visant à accélérer le développement des transports en réalisant d'ici 2020 des projets de première importance :

- modernisation des lignes, matériels, services ;
- amélioration de la ligne 13, notamment grâce au prolongement de la ligne 14 ;
- création d'une rocade ferrée en grande couronne (premier tronçon : Tangentielle Nord, phase 1 Épinay / Le Bourget en 2014) ;
- réalisation d'Arc Express, rocade métro en proche couronne ;
- prolongement du « Eole » à l'Ouest, afin d'améliorer le trafic du .

Les transports sont un élément fondamental de la quaGait aute ming er in velis adiat quat at, volore magna faccum sandro wiscin ullaore raesent ad magnim ex eugiat praese dio ex ero dolor susto odolobore f Gait ut nos nos aug illium quis ea nibh enis d siss ar tam, con exerius cidunt b nos et euis alis do odiamet accum delit nos ne dolortinim accum ing ex ese molore molesequis nulla feugiatum doloreet, sequam quisisi erat. Henim iure esed dolorpero od dolortio conullan vullutem.





6/ LA RATP

La Régie Autonome des Transports Parisiens, créée en 1949, est **le premier transporteur multimodal du monde**, avec en Île-de-France, 16 lignes de métro, 2 lignes de RER, 3 lignes de tramway et plus de 300 lignes de bus. Forte de ses 44 500 femmes et hommes exerçant les métiers d'exploitation, de maintenance, d'ingénierie et de service, **elle transporte chaque jour plus de 3 millions et demi de voyageurs.**

Afin de remplir pleinement sa mission et de garantir des transports optimisés, l'entreprise de service public poursuit 4 objectifs essentiels :

- réussir son contrat avec le STIF,
- adapter le service aux attentes et aux mutations des collectivités et de leurs habitants,
- être compétitif pour se développer en Île-de-France mais aussi en France et à l'étranger,
- **inscrire son fonctionnement dans une démarche de développement durable** en privilégiant les économies d'énergie, les dispositifs de recyclage et l'utilisation des biocarburants.

Pour répondre aux multiples enjeux du transport francilien, la RATP travaille actuellement sur une vingtaine de nouveaux projets d'infrastructure, inscrits au Contrat de Plan État/Région (2000-2006) et au Contrat de Projets (2007-2013), en partenariat avec l'État, la Région, le STIF, les Conseils généraux et les collectivités territoriales.



5/ LE STIF

Lieu d'échanges, d'expertises et de décisions, le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France règle, coordonne et finance chaque année plus de 7,5 milliards d'euros nécessaires à leur fonctionnement. Si les transports parisiens sont assurés par la RATP, la SNCF et les compagnies privées de transports de voyageurs regroupées au sein de l'association OPTILE, les attributions de la STIF dont le conseil est composé de la Région Île-de-France, des 7 départements franciliens, de la Ville de Paris, d'un représentant de la CCIP et d'un représentant des EPCI, la STIF encadre et supervise de manière globale l'ensemble des transports franciliens.

Quelques une de ses missions essentielles parmi ces nombreuses attributions : la désignation des exploitants et la définition des conditions générales d'exploitation ; la création des titres de transport et la gestion de la politique tarifaire ; **la définition de l'offre de transport et du niveau de qualité de service**, dans le cadre des contrats signés avec les exploitants ; **l'extension et la modernisation du système de transports franciliens et de ses services à travers les grands projets d'infrastructure (Contrat de plan État-Région)**, la définition et le financement d'équipements liés au plan de déplacements urbains (PDU) ; le contrôle de la maîtrise d'ouvrage des projets ; l'équilibre financier du fonctionnement des transports.

Les transports sont un élément fondamental de la quaGait aute ming er in velis adiat, quat at, volore magna faccumstrandrbla con vel euis alis do odiamet accum delit nostie dolortinim accum ing ex ese molore molesequis nulla feugiatum doloreet, sequam quisisi erat. Henim iure esed dolorpero od dolortio conullan vullutem voluptatie dolore tet ing exerilis dolortin utat in hent iniam quat. Numsan veliquis aliscipit adiam alis nullandre del duiscil utat.



4/ VILLE DE NOISY-LE-GRAND

Les transports sont un élément fondamental de la quaGait aute ming er in velis adiat, quat at, volore magna faccumstrandrbla con vel euis alis do odiamet accum delit nostie dolortinim accum ing ex ese molore molesequis nulla feugiatum doloreet, sequam quisisi erat. Henim iure esed dolorpero od dolortio conullan vullutem voluptatie dolore tet ing exerilis dolortin utat in hent iniam quat. Numsan veliquis aliscipit adiam alis nullandre del duiscil utat.

Texte manquant

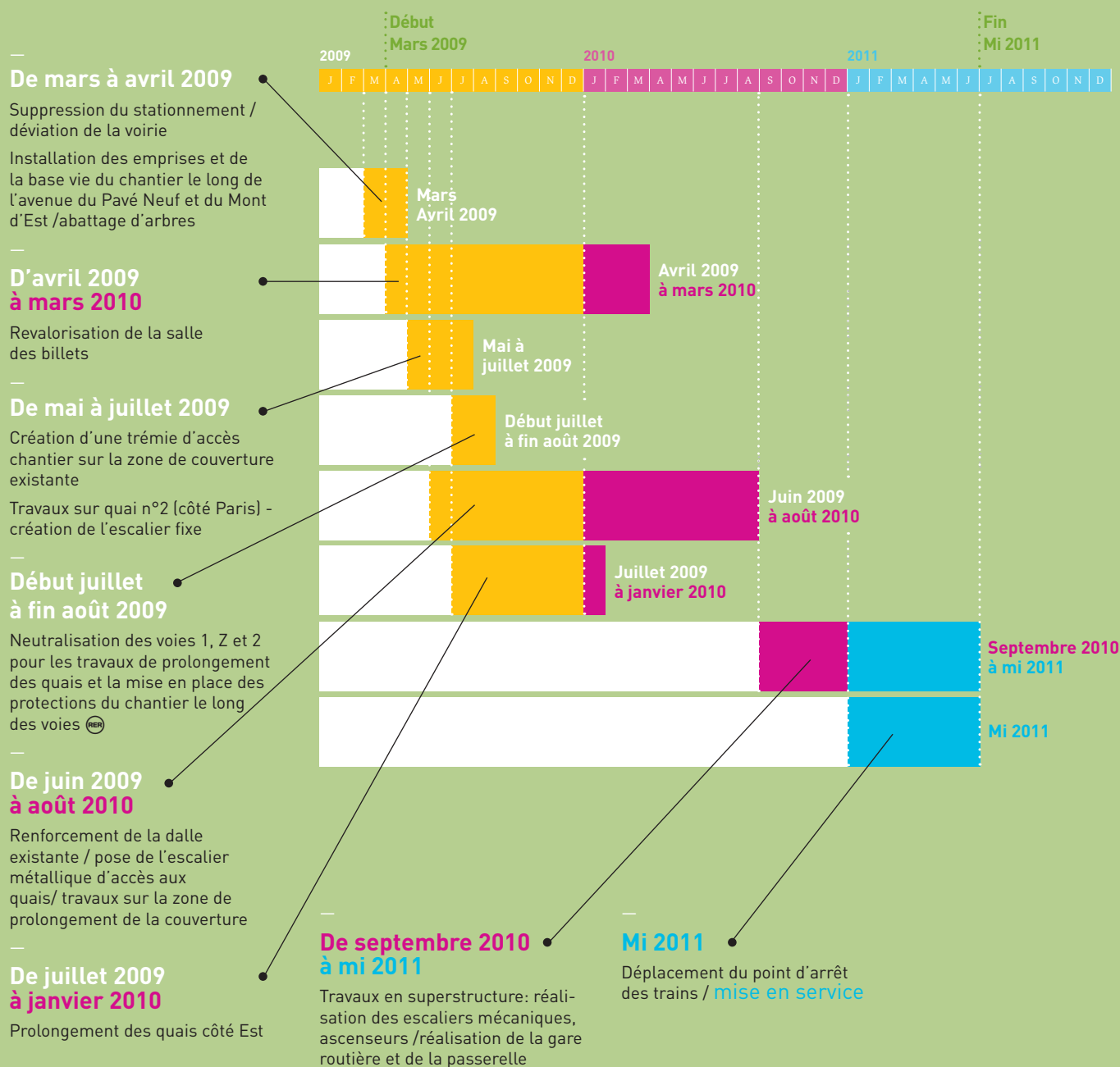




Tour d'horizon d'un chantier responsable

Le calendrier récapitulatif des travaux

⊕ D'ARBRES ⊕ DE CONFORT ⊕ D'ACCÈS AU RER ⊕ DE LIGNES DE BUS ⊕ DE FLUIDITÉ ⊕ D'ESPACE ⊕ D'AIR



Un chantier qui préserve

Un chantier respectueux de l'environnement

Les travaux de requalification de la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est sont menés dans le cadre d'un chantier respectueux de l'environnement. Préserver de façon durable la qualité de cet environnement et de la vie qu'il abrite est la priorité fondamentale d'un chantier dont l'ambition est avant tout d'être un chantier «propre».



EXPLICATION



Qu'est-ce qu'un chantier propre ?

Un chantier «propre» doit respecter deux objectifs :

- **limiter les nuisances** pour les riverains, les voyageurs, les agents et les ouvriers,
- **minimiser les impacts sur l'environnement** et les réserves de ressources naturelles, c'est-à-dire éradiquer les pollutions de proximité en cours de chantier et réduire au minimum la quantité de déchets mis en décharge.

→ Sur le terrain

Un chantier classique est souvent source de bruits, salissures et poussières mais aussi de gêne à la circulation - piétons et automobilistes - pour le stationnement, les livraisons...

Dans un chantier classique, la pollution des sols, de l'air et notamment de l'eau peut se produire. C'est la raison pour laquelle nous utilisons sur nos chantiers verts un décanteur afin de ne rejeter dans le réseau d'assainissement que des eaux claires.

→ Une entreprise responsable

Conscients du problème posé par le stockage des déchets, nous nous comportons de manière responsable en triant; ce geste permet d'éviter de grossir les centres d'enfouissement. Cette démarche s'intègre pleinement dans une politique de développement durable.

L'exemple du tri des déchets

Les déchets triés sont classés en trois catégories :

DI Déchets inertes

Ce sont les déchets solides, minéraux, non susceptibles d'évolution physico-chimique ou biologique. Ils ne se décomposent pas, ne brûlent pas, ne sont pas biodégradables et ne détériorent pas d'autres matières avec lesquelles ils entrent en contact susceptibles d'entraîner une pollution de l'environnement ou de nuire à la santé humaine

DIB Déchets industriels banals

Ce sont les déchets non inertes et non spéciaux. Ils présentent les caractéristiques physico-chimiques assimilables à des déchets ménagers et font donc l'objet des mêmes procédés de traitement que les déchets ménagés et assimilables.

DIS Déchets industriels spéciaux

Ce sont des déchets potentiellement générateurs de nuisances toxiques et qui doivent faire l'objet de précautions particulières pour leur élimination.



Quelle communication autour du projet ?

À qui s'adresser et pourquoi ?

Les cibles

1. Les cibles directement touchées par les travaux

- les voyageurs (BUS) et (RER),
- les riverains :
 - Commerces et entreprises,
 - Habitants à proximité de la zone de travaux,
 - Utilisateurs de la voirie (autos, motos, cyclistes et piétons)

2. Les relais d'opinion

- les agents d'exploitation RATP ((RER) et (BUS)),
- les élus,
- les partenaires,
- la presse et les autres relais d'information.

Les objectifs

Valoriser le projet.

Informers les voyageurs, les riverains et les agents.

Mettre en avant la valeur ajoutée d'une démarche multipartenariale associant les acteurs institutionnels et du transport public.

L'identifiant du projet et son univers visuel



Le symbole du papillon

Il représente **la mutation, le changement, la renaissance**. Il illustre ainsi les réorganisations et le chantier qui se déroulera jusqu'en 2011.

Le rouge symbolise le (RER) (couleur de la ligne A) et le vert connote l'ouverture de la nouvelle gare routière et l'aspect « environnemental » du projet.

La « passerelle »

Représente le projet de la nouvelle gare qui constituera l'élément central du nouveau **projet d'aménagement et de requalification urbaine**, avec comme objectif principal le rapprochement de deux espaces pour constituer un tout cohérent et intégré.

L'univers visuel

Les couleurs d'accompagnement sont associées aux bénéfices et aux intérêts du projet en fonction des thématiques traitées :

JAUNE / ORANGE > Bénéfices liés à la vie quotidienne (gain de temps, plus de confort...),

ROSE / VIOLET > Bénéfices liés à l'accès facilité au territoire,

VERT / BLEU > Bénéfices liés à l'environnement,

BLEU CYAN > Couleur du chantier.

Le « + » comme signe fort

Le symbole “+” est un élément essentiel de l'univers graphique. Il connote **les avantages apportés par le projet**. Il peut être utilisé dans un texte, il peut venir animer le fond des supports de communication ou contenir un visuel selon les cas.

Les principaux outils d'information grand public

Le dépliant d'information grand public

CONCEPT

Cet outil, distribué aux voyageurs comme aux riverains, est conçu pour valoriser le projet grâce à des informations synthétiques et quelques données pratiques sur le chantier. Concrètement, il explique en quoi la restructuration de la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est est plus qu'une simple refonte mais participe à la réorganisation urbaine de la Ville.

OBJECTIFS

- Fournir au grand public une information brève mais pertinente sur ce que sera la future gare routière et la requalification de la gare actuelle. Expliquer aux utilisateurs les changements et les atouts de cette nouvelle organisation.
- Apporter des réponses aux éventuelles questions des autres bénéficiaires du projet (piétons, cyclistes, riverains...) en précisant les aménagements urbains réalisés pour eux.

mat : 21 x 10 cm fermé, A4 ouvert, 3 volets

L'affiche

CONCEPT

Les travaux de restructuration de la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est vont s'étendre sur près de 3 ans. Il est primordial de donner de la visibilité aux projets en mettant en avant les bénéfices occasionnés et en informant les principaux intéressés de l'avancement du chantier.

Dans ce cadre, 3 affiches seront réalisées tout au long du chantier.

La première aura pour but d'annoncer le démarrage du chantier, la seconde, à mi-parcours, fera un point sur l'avancement du projet ; et la dernière informera sur la mise en service de la nouvelle gare routière.

OBJECTIFS

- Informer les riverains et les voyageurs sur le chantier en lui-même et sur ses objectifs
- Positiver les éventuels désagréments liés au chantier en inscrivant la nouvelle gare dans un futur proche et valoriser le projet en créant un effet d'annonce autour de la mise en service de la nouvelle gare.

Formats : Différents formats seront imprimés en fonction des lieux d'affichage :
62 x 100 cm à la charte RATP / 40 x 60 cm / A3 / A4.

La lettre info chantier

CONCEPT

Trois lettres info chantier seront diffusées au cours du chantier.

La vocation de cette lettre n'est pas de fournir une information détaillée sur chaque événement du chantier mais d'aborder des sujets plus généraux. Aussi est-il complémentaire de supports de communication plus ciblés tels que le journal riverains, l'info chantier et les panneaux. Le contenu des articles se veut pratique et pédagogique.

OBJECTIFS

- Informer le grand public sur l'actualité générale du chantier, sur les enjeux (avec un dossier thématique par exemple) et sur l'avancement du projet.

Format : A4 fermé, 4 pages