

## LE BOURDON et l'intelligence du cœur

Après avoir rencontré les adhérents de Chœur de Mamies (voir en page 10), le Bourdon a songé à toutes ces associations dont la vocation n'est pas basée sur l'expertise dans un domaine culturel, économique, sanitaire ou social, mais sur la prescription d'attentions, de gestes d'amour ou d'amitié, d'ouverture vers l'autre, d'empathie en somme. Ces missions que l'on

pourrait hâtivement taxer de dérisoires sont tout au contraire, aux yeux de l'insecte, au cœur des enjeux que notre civilisation, sans doute (trop) individualiste. Qu'il s'agisse de Chœur de Mamies ou des Blouses roses (photo), ces associations n'ont d'autre trésor à offrir que leur temps et leur cœur. Ce n'est pas seulement beaucoup, c'est aussi et surtout essentiel.



## LA PHRASE DU JOUR

« C'est un bonheur de voir des enfants renfermés s'épanouir, de leur redonner un peu de joie. C'est motivant de leur offrir ce havre de paix, en donnant du temps aux mamans, car elles vont mal. »

Mamithé, membre de Chœur de Mamies (page 10)

# Chartres → Vivre sa ville

**TRANSPORT** ■ Le projet de lignes de bus à haut niveau de service présenté aux élus au conseil communautaire

## Des bus plus rapides dans une ville remodelée

La mise en place de bus à haut niveau de service dans l'agglomération va s'accompagner de chantiers conséquents qui vont restructurer des quartiers. Les esquisses ont été présentées en conseil communautaire.

François Feuilleux  
francois.feuilleux@centrefrance.com

Les choses se dessinent concrètement pour la mise en place d'une, puis deux lignes BHNS (bus à haut niveau de service) dans l'agglomération de Chartres. Croquis à l'appui, Guillaume Bonnet, vice-président de Chartres Métropole en charge des grandes infrastructures de déplacement, a présenté le projet et les aménagements urbains dans l'agglomération qui en découlent, lors du dernier conseil communautaire, la semaine dernière (notre édition de samedi).

**1** Qu'est ce que le BHNS (bus à haut niveau de service). Le BHNS est un bus plus rapide, plus régulier et avec une fréquence de passages plus importante, qui dispose, tout le long de son parcours, d'une voie qui lui est réservée et sans obstacle (stop, feux tricolores, etc.). Cela accentue sa performance. Le temps de trajet est ainsi garanti quel que soit le moment de la journée. Chartres Métropole souhaite un cadencement toutes les huit à dix minutes. Ce mode de transport est une alternative beaucoup moins coûteuse qu'un tramway et beaucoup plus adaptée à la morphologie et à la taille de l'agglomération chartreuse, pointe-t-on du côté des élus. Guillaume Bonnet insiste sur le fait que « lorsqu'on parle de bus à haut niveau de service, il faut entendre l'ensemble des déplacements doux. Ce n'est pas uniquement le bus. On prend en compte les cheminements cyclistes et les cheminements piétons. » Il ajoute : « Le BHNS doit contribuer à encourager l'utilisation des transports en commun. »

**2** Quels sont les tracés de ces deux nouvelles lignes. Le tracé de la seconde ligne n'a pas été établi. On sait juste qu'elle reliera Mainvilliers au centre hospitalier Louis-Pasteur au Coudray. En revanche, le tracé de la pre-



CHARTRES. Le boulevard de la Courtille va être aménagé avec la création d'un îlot central végétalisé et des bandes de traversées pour les piétons, de façon à supprimer l'aspect "voie rapide" de cet axe, l'un des plus empruntés de la ville.

mière ligne est arrêté. Il traversera la zone urbaine de l'agglomération entre le centre commercial Géant à Lucé d'un côté et Chartres La Madeleine et le futur Chartrexplo de l'autre, sous forme de fourche. La ligne sera connectée au futur pôle d'échange multimodal de la gare. « On a choisi cette ligne en

fonction des secteurs à forte densité de population. Le terminus à Lucé, à l'arrêt Touraine, se trouve à proximité du quartier des Béguines, des Carreaux et de Bruxelles. On a aussi privilégié les nouveaux quartiers, notamment le plateau nord-est, avec la construction du futur

parc des expositions (près des Propylées NDLR), mais aussi la future zone commerciale, en passant par les équipements structurants, notamment le pôle gare », précise Guillaume Bonnet.

**3** Par quels moyens peut-on inscrire cette ligne BHNS dans le

tissu urbain. C'est tout l'enjeu de la mise en place de ce mode de transport : faire en sorte que les bus aient leur couloir dédié et ne soient pas gênés par des obstacles comme des feux tricolores ou par la circulation. Cela nécessite donc d'importants aménagements urbains (lire ci-dessous), accompagnés d'une gestion des déplacements différente, qui a d'ailleurs commencé par la mise en place des 30 km/h à Chartres et les suppressions de feux tricolores.

**4** Quelles sont les échéances et le coût prévisionnel. Dans ce genre de projets urbains, les délais sont rarement tenus. D'ailleurs, les premières projections prévoient une ouverture de la première ligne en 2020. Le projet a beaucoup évolué depuis. Guillaume Bonnet annonce le début des travaux en novembre à Chartres et en janvier dans le secteur de Lucé, au niveau du centre commercial. La fin des travaux est prévue au premier trimestre 2025 et fin 2025 dans le secteur de la Cloche-de-Bois (sur le tracé de la deuxième ligne) pour une mise en service de la première ligne en septembre 2025.

Ce chantier est annoncé à 12,2 millions d'euros. « 85 % de tout ce qui se fait en matière d'aménagement pour le réseau de transport sont payés par la contribution des entreprises », indique le président de Chartres Métropole, Jean-Pierre Gorges. ■

## ➔ LES PRINCIPAUX SECTEURS À AMÉNAGER

Plusieurs secteurs dans l'agglomération seront aménagés, souvent de manière très significative, pour que le bus ne perde pas de sa vitesse commerciale. D'abord le terminus à Lucé, côté Touraine, le secteur Jeanne-d'Arc à Chartres, le secteur Courtille/Morard avec ses nombreux feux qui font perdre énormément de temps aux bus. Guillaume Bonnet précise : « Nous profitons des travaux qui sont en cours avenue d'Orléans, rue d'Allonnes et rue du Faubourg-la-Grappe, pour traiter le carrefour de la cloche de bois. »

**PATTON/LECLERC/JEANNE-D'ARC.** La rue du Général-Patton et celle du Maréchal-Leclerc seront mises en sens unique, tandis que la rue du Parc sera mise en double sens. Rue du Général-Patton, les voitures devraient circuler dans le sens Chartres - Lucé et inversement rue du Maréchal-Leclerc. La rue du Grand-Faubourg, entre la rue du 14-Juillet et la place Jeanne-d'Arc, sera aussi mise en sens unique pour que les bus puissent circuler dans leur propre couloir. Là aussi, les feux tricolores seront supprimés.

**COURTILLE.** La Courtille sera aménagée sur le même principe que le

boulevard Chasles, avec la création de bandes de traversée pour les piétons, mais avec un îlot central paysager pour le côté esthétique, mais aussi pour faire baisser la vitesse et donner à ce boulevard un aspect moins "voie rapide". La bretelle d'entrée depuis la Courtille vers le lycée Marceau va être supprimée pour, là encore, ralentir la vitesse de circulation des véhicules. Elle sera remplacée par une artère classique.

**MORARD.** C'est l'un des secteurs où le changement sera le plus radical. L'objectif est de réduire le nombre d'artères qui débouchent dans le carrefour qui va devenir un giratoire. L'actuel parking situé à l'entrée de la porte Morard, où s'installe chaque année une petite fête foraine, va être transféré en face, « sur un sol perméable », a annoncé l' élu. Une dizaine de places supplémentaires seront aménagées. Le but est de créer une esplanade à cet endroit, afin de mettre en valeur ce secteur du grand bouillon. Dès lors, la rue de la Porte-Morard va devenir sans issue. Suppression, là aussi, des feux tricolores avec des voies dédiées aux bus. La rue Saint-Barthélémy qui remonte vers le cimetière Saint-Chéron sera fermée côté Morard ce qui créera une nouvelle placette. Une nouvelle voie verra le jour un peu plus haut, rue d'Abis, pour rejoindre la rue Saint-Barthélémy.