

BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE : TEL UN MÉTRO SUR PNEUS...

La première ligne de bus à haut niveau de service traversera d'ouest en est la zone urbaine de l'agglomération en 2025.

Plus rapide, plus régulier, plus moderne, ce nouveau service va contribuer à faciliter et à encourager la mobilité des usagers.



« **BHNS : UN OUTIL ADAPTÉ AUX AGGLOMÉRATIONS DE TAILLE MOYENNE** »

La première ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) traversant la zone urbaine de l'agglomération d'ouest en est entrera en service en 2025.

Pourquoi, comment et quand cette décision a-t-elle été prise ?
Les commentaires de Jean-Pierre Gorges.

Votre Agglo : **Comment est née l'idée de bus à haut niveau de service (BHNS) ?**

Jean-Pierre GORGES : C'est une histoire qui remonte déjà à plusieurs années, quand des projets de tramways ont vu le jour à Paris et dans les métropoles du pays. Car ils ne pouvaient trouver leur équilibre financier qu'en s'inscrivant dans des agglomérations rassemblant au minimum 300 000 habitants. Ils devaient en outre répondre à des normes complexes, et pour dire vrai, difficiles à satisfaire.

Les bus à haut niveau de service ont été conçus comme l'outil qui pouvait correspondre aux besoins des agglomérations moyennes, comme la nôtre. Les normes restaient draconiennes, en termes d'accessibilité et de respect environnemental. C'est progressivement que ces obligations se sont assouplies.

Certes, nous avions déjà créé, sur certains boulevards de Chartres, des couloirs propres qui facilitaient la circulation de nos bus et leur permettaient d'atteindre une meilleure vitesse moyenne. Mais ce n'était pas partout.

« LA FLUIDITÉ DU TRAFIC EST ENCORE DESTINÉE À S'AMÉLIORER, GRÂCE À LA RÉALISATION, DÉSORMAIS DÉCIDÉE, DE L'AUTOROUTE A154 QUI VA DIMINUER SENSIBLEMENT LES PASSAGES DE TRANSIT INDÉSIRABLE. »



Jean-Pierre Gorges, président de Chartres métropole.

Et puis, progressivement, nous avons mis en place à Chartres une politique dite de la « ville apaisée », à savoir l'abaissement de la vitesse à 30 km/h maximum, accompagné par la suppression progressive des feux tricolores, de certains panneaux, etc., dans l'objectif d'assurer une meilleure fluidité du trafic. Celle-ci est encore destinée à s'améliorer, grâce à la réalisation, désormais décidée, de l'autoroute A154 qui va diminuer sensiblement les passages de transit indésirable. Et puis notre zone urbaine était divisée en sept communes qui avaient chacune, et c'est compréhensible, une organisation différente, difficilement compatible avec la mise en place d'un BHNS à la régularité et à la vitesse métronomiques. La conception à l'échelle intercommunale de la politique des transports publics nous permet désormais de réduire ces différences.



**« LE LANCEMENT DE LA RÉALISATION
DU PROJET BHNS ARRIVE AUJOURD'HUI
EN PARFAITE SYNCHRONISATION
AVEC LA FIN DES TRAVAUX
DU PROGRAMME PÔLE GARE. »**

VA : En quoi les conditions sont-elles désormais réunies ?

JPG : Nous nous sommes dotés des moyens financiers nécessaires en adaptant progressivement ce que l'on appelle le Versement Mobilité, la taxe intercommunale payée par les entreprises d'au moins 11 salariés et qui finance 85% du transport public. Dans le même temps, le lancement de la réalisation du projet BHNS arrive aujourd'hui en parfaite synchronisation avec la fin des travaux du programme Pôle Gare de Chartres. Celui-ci, et c'est une chance, se situe peu ou prou au centre géographique de la zone urbaine. Il accueille en même temps ce « nœud intermodal » qui voit la convergence et l'échange entre tous les modes de déplacements : le train bien sûr, les bus, les cars, les taxis, les voitures, les deux roues cyclistes et motorisés, et les piétons. Il accueille également le Colisée, que nous avons localisé ici pour les mêmes raisons évidentes.

**« ON SE DÉPLACE PLUS FACILEMENT
DANS LES ENDROITS AISÉMENT
ACCESSIBLES. »**

Les deux lignes de BHNS que nous allons créer successivement serviront donc le jour à ceux qui vont à la gare ou en viennent, et le soir à ceux qui utilisent le Colisée et les grands équipements culturels installés au cœur de l'Agglomération. De même, le BHNS permettra de drainer une clientèle supplémentaire pour les 600 commerces du cœur d'agglomération, gage d'une complémentarité réelle entre ceux-ci et les zones commerciales périphériques. On se déplace plus facilement dans les endroits aisément accessibles.

VA : Quel sera le parcours des deux lignes BHNS que vous allez réaliser ?

JPG : La première partira des limites extérieures de Lucé pour rejoindre le Pôle Gare puis continuer jusqu'aux limites extérieures de Chartres, dans les faits le quartier de La Madeleine, avec une prolongation jusqu'au futur Parc des Expositions quand celui-ci accueillera des événements. La deuxième partira des limites extérieures de Mainvilliers, croisera la première au niveau du Pôle Gare, avant de traverser Chartres jusqu'à nos Hôpitaux situés au Coudray.

**« LE BHNS CONSTITUE UNE OFFRE
SUPPLÉMENTAIRE DE QUALITÉ SUPÉRIEURE :
UNE VITESSE MOYENNE PLUS ÉLEVÉE,
RÉDUCTRICE DE TEMPS DE TRAJET,
UNE MEILLEURE FRÉQUENCE ET
UNE RÉGULARITÉ RÉELLE. »**

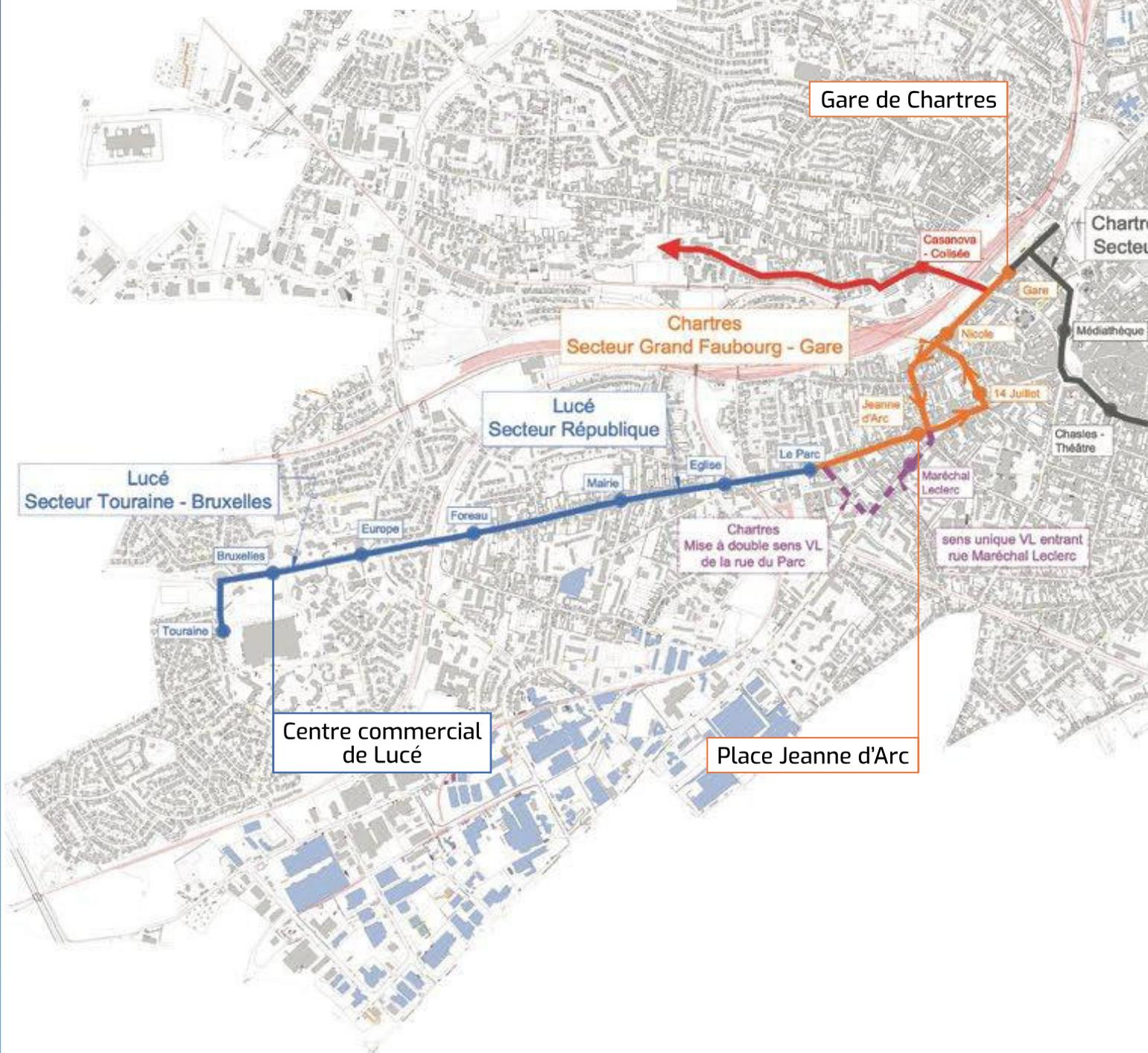
VA : Quels sont les avantages que les usagers peuvent en attendre ?

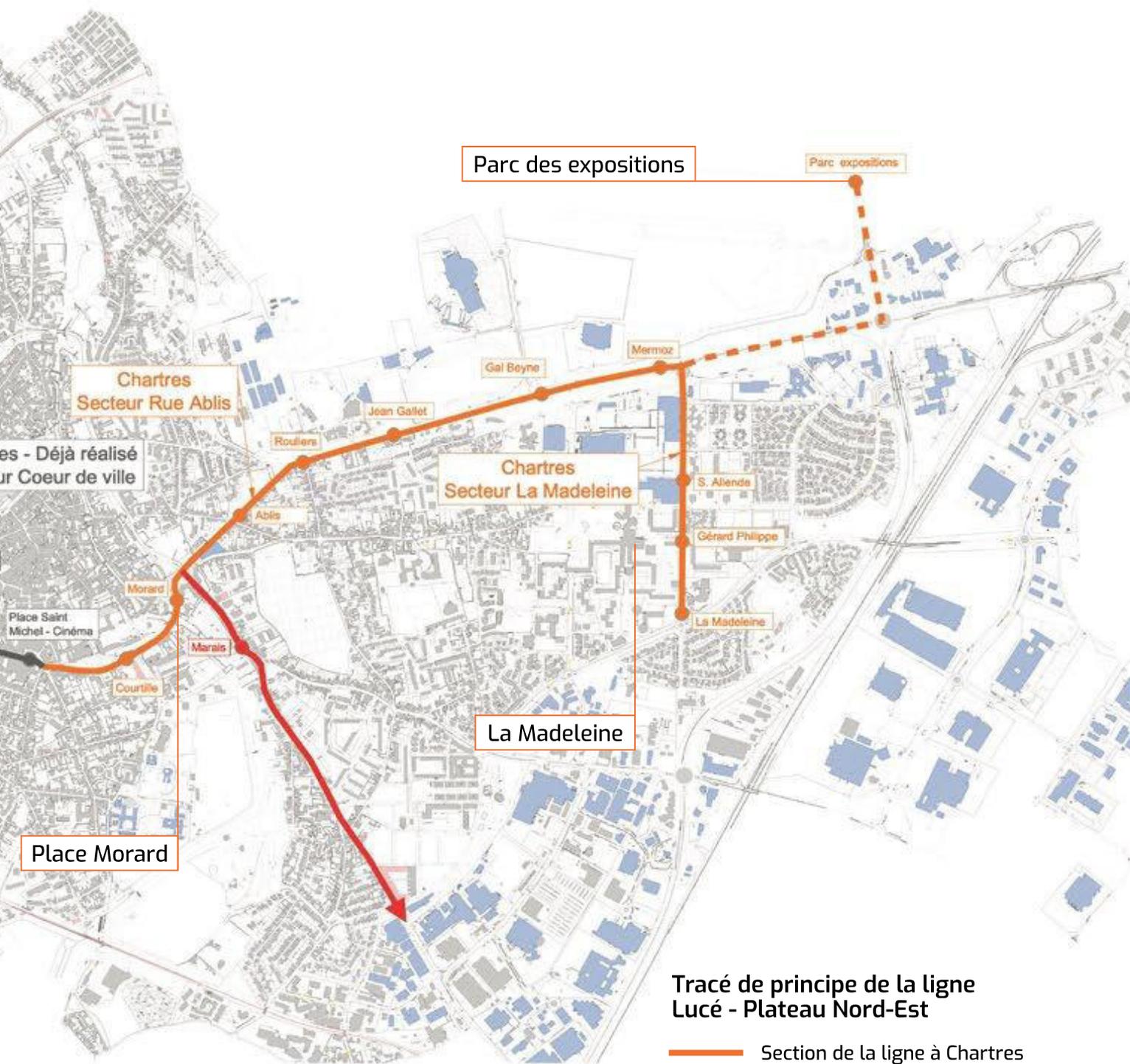
JPG : Il faut voir le BHNS comme une offre supplémentaire de qualité supérieure. Une vitesse moyenne plus élevée, réductrice de temps de trajet, une meilleure fréquence et une régularité réelle, due à la réduction importante du nombre d'obstacles sur le parcours de ces deux lignes. C'est pourquoi l'on compare souvent le BHNS à un métro sur pneus. Vous en avez déjà un modèle, moins abouti mais qui fonctionne parfaitement, c'est le Relais des Portes, ces petits bus qui circulent en permanence dans un sens comme dans l'autre, sur les boulevards circulaires qui entourent le centre-ville historique de Chartres. Ce service fonctionne depuis 2006 et il a tellement de succès qu'il est saturé. Et il ne quitte les boulevards qu'à un seul endroit, pour passer par la gare... Notre réseau de bus est déjà l'un des plus denses qui existe dans les zones urbaines de tailles comparables. Et il faut savoir aussi que nous adaptons en permanence le trajet de nos lignes et leurs arrêts aux demandes, aux besoins et à la fréquentation de la clientèle, ainsi qu'à l'évolution de l'urbanisation.

Après des travaux d'aménagement importants, le BHNS va remplacer sur son trajet les bus existants. Ailleurs, les usagers feront leur choix entre leur bus habituel, peut-être plus proche, et un BHNS plus régulier, plus rapide et plus fréquent, quitte à effectuer quelques dizaines de mètres supplémentaires à pied pour se rendre à son arrêt le plus proche. En fonction de l'évolution de leur choix, nous adapterons notre réseau de bus « habituels » comme nous le faisons déjà aujourd'hui...

LE BHNS TRACE SA ROUTE

- Le BHNS traverse la zone urbaine d'ouest en est.
- Il relie l'extrémité de Lucé à l'extrémité du plateau nord-est de Chartres, en passant par le pôle d'échange multimodal de la gare.
- Son tracé intègre les voies propres déjà aménagées sur les boulevard du cœur de ville à Chartres.
- La seconde ligne, qui verra le jour ensuite, effectuera un parcours depuis Mainvilliers jusqu'à l'hôpital Louis Pasteur, au Coudray.





Tracé de principe de la ligne Lucé - Plateau Nord-Est

- Section de la ligne à Chartres
- Section de la ligne à Lucé
- Section Coeur de ville déjà réalisée
- Amorces vers l'hôpital du Coudray et Mainvilliers
- - - Modification des circulations VL
- - - Section prolongée lors d'événements au parc des expositions

LE BHNS : MENTION TRÈS BIEN SUR TOUTE LA LIGNE

Guillaume Bonnet, vice-président de Chartres métropole en charge des grandes infrastructures de déplacement, revient en détail sur les grands principes de la future ligne de BHNS.

Le BHNS, c'est quoi ?

« Le bus à haut niveau de service (BHNS) englobe une nouvelle offre structurante qui a pour objectif de faciliter et d'encourager la mobilité douce dans l'agglomération.

Le principe d'une ligne de BHNS, c'est un bus qui traverse la zone urbaine de l'agglomération, à la manière d'un métro sur roues. Sa vitesse commerciale est plus performante qu'un bus classique et sa fréquence de passage plus élevée : il fait étape toutes les 8 à 10 minutes à chaque arrêt, ce qui offre davantage de souplesse aux usagers, qui sont informés en temps réel sur un écran de l'heure de passage du prochain bus. Les arrêts du BHNS seront plus spacieux, plus confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite. »



Guillaume Bonnet, vice-président de Chartres métropole en charge des grandes infrastructures de déplacement.

Piétons, cyclistes et verdure

« Au-delà du bus, le BHNS intègre l'ensemble des modes de déplacements doux, puisque sa création s'accompagne, le long de son tracé, d'aménagements spécifiques et sécurisés pour les piétons et les cyclistes : trottoirs élargis permettant une cohabitation sécurisée entre piétons et cyclistes, traversées piétonnes plus nombreuses..

Un traitement paysager est également prévu le long du parcours, en particulier dans les secteurs qui feront l'objet d'importants aménagements : îlots de verdure, plantations d'arbres et d'arbustes.. »

Des véhicules neufs, plus confortables, plus sûrs

« La flotte de bus sera en grande partie renouvelée en 2025, avec l'achat de 50 véhicules neufs, plus confortables et plus sûrs, qui irrigueront à la fois le BHNS et les autres lignes du réseau Filibus. »

Une traversée d'est en ouest

« La première ligne de BHNS permettra une traversée d'ouest en est de la zone urbaine, de Lucé à la Madeleine (voir tracé de principe en pages précédentes). C'est cohérent : ces deux terminus concentrent de fortes densités de population, avec les quartiers Béguines, Bruxelles et Carreaux, à Lucé, et celui de la Madeleine, à Chartres, en passant par le futur « nouveau quartier » du plateau nord-est.

La seconde ligne en cours d'étude reliera Mainvillers à l'hôpital Louis Pasteur, au Coudray. »

Desserte d'équipements

« Le tracé du BHNS desservira de nombreux équipements structurants : le pôle gare et son nœud intermodal, le Colisée, le cœur de ville, avec l'hôtel d'Agglomération et les commerces, les sites culturels comme Le Off, le Théâtre, la médiathèque et le cinéma, la proximité de l'Odysée et le parc des expositions en cours de construction. »

Redessiner certains espaces urbains

« Pour fluidifier sa circulation et améliorer sa vitesse commerciale, le parcours du BHNS nécessite des aménagements spécifiques : voies dédiées sur la grande majorité du parcours (à l'image de ce qui existe déjà sur le boulevard Chasles à Chartres), suppression des feux de circulation, priorité donnée aux bus aux carrefours...

Des réaménagements d'espaces urbains sont programmés à des emplacements où la configuration actuelle ralentit la circulation : c'est le cas, par exemple, dans les secteurs de la porte Morard et de la place Jeanne d'Arc.

Ces aménagements seront également l'occasion de travaux de montée en gamme de l'espace public, comme l'enfouissement des réseaux aériens. »

Début des travaux : fin 2023

« Les aménagements liés à la première ligne de BHNS démarreront en fin d'année et nous visons une mise en service à la rentrée de septembre 2025. Nous reviendrons en détail sur l'offre de service dans les prochains numéros, ainsi que sur les détails des travaux, secteur par secteur. »

RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION LE 12 AVRIL

Une réunion publique d'information sur le BHNS se tiendra à Chartres mardi 12 avril à 20 heures à l'hôtel d'Agglomération, salle Fulbert. Venez nombreux pour découvrir le projet et poser vos questions !

Une seconde réunion suivra à Lucé. Les infos dans un prochain numéro.

Lexique de la mobilité

- BHNS : bus à haut niveau de service.
- Nœud intermodal : lieu de rencontre de différents modes de transports visant à faciliter les pratiques de déplacements (trains, cars, bus, vélos...).
- Intermodalité : mise en cohérence des différents modes de déplacement usuels (voitures, transports en commun, vélo, marche...).
- Voie/site propre : voie réservée à un mode de déplacement spécifique (bus, vélo, piéton...).
- Mobilité douce : ensemble des déplacements non motorisés (marche à pied, vélo, roller, bus électriques...).
- Vitesse commerciale d'un transport en commun : vitesse moyenne utile à l'utilisateur. La vitesse commerciale tient compte de la vitesse de pointe, des arrêts et, si le mode de transport en commun n'est pas en site propre, des embouteillages.
- Versement Mobilité : contribution due par les employeurs privés ou publics pour financer les transports et les services de mobilité.



BHNS : DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT GAGNANT-GAGNANT

La mise en service du BHNS va s'accompagner au préalable d'aménagements de plus ou moins grande ampleur dans certains secteurs, afin de fluidifier la circulation, de donner davantage d'espace aux piétons et cyclistes, et de redessiner le paysage urbain avec un traitement paysager associé. Voici quelques principes d'aménagement.



Principe d'aménagement de la place Morard vue depuis la rue d'Ablis



Place Morard : un exemple d'aménagement de grande ampleur

L'aménagement d'un giratoire, avec suppression des feux, voies d'approche et priorisation pour les bus, contribuera à fluidifier la circulation, dans une zone à 30 km/h.

Le périmètre urbain sera plus aéré, avec une valorisation du bâti et du paysage.

Des contre-allées seront créées, le trottoir devenant un espace de promenade, embelli par l'installation de parterres fleuris et de massifs de buissons.



Principe d'aménagement de la place Morard vue depuis la route d'Ablis.

Place Morard : un exemple de valorisation du patrimoine naturel

La réfection des aménagements de surface, avec pavage et dallage et larges espaces piétonniers, apportera un esprit « place » au secteur, plutôt que « route ». De quoi attendre son bus dans un cadre agréable.

Des contre-allées seront créées, le trottoir devenant un espace de promenade, embelli par l'installation de parterres fleuris et de massifs de buissons.

Un accès aménagé au bord du Petit et du Grand Bouillon, grâce à des gradins, recréera un lien direct entre les habitants et leur rivière, qui s'en trouvera mise en valeur.



Principe d'aménagement de la place Morard vue depuis le boulevard Clémenceau.





Principe d'aménagement de la porte Saint-Michel.

Place de la Porte Saint-Michel et boulevard de la Courtille : les différentes mobilités renforcées

Le réaménagement significatif du secteur redéfinira la place accordée aux différentes mobilités.

Le bus dispose déjà de sa voie dédiée. La suppression des feux et l'instauration d'une priorité au bus améliorera sa vitesse commerciale.

Les piétons et les cyclistes bénéficieront d'aménagements sécurisés : contre-allées pour circuler tranquillement et passages traversant plus nombreux.

La création d'espaces paysagers contribuera au cachet du secteur.



Principe d'aménagement du boulevard de la Courtille.



Les aménagements du secteur Morard (voir pages précédentes) seront parmi les plus ambitieux sur le trajet du BHNS, la complexité de cette grande intersection commandant une requalification à grande échelle.

Ailleurs, le BHNS confirmera les configurations existantes, mais intégrera de plus grands espaces dédiés aux mobilités douces : contre-allées, trottoirs larges, pistes cyclables, grandes traversées piétonnes...

Il pourra aussi contribuer à la modernisation et à l'embellissement de l'espace public : réfection de rues, comme la rue de Touraine à Lucé (voir ci-dessous), ou redistribution de la circulation, comme dans le secteur place Jeanne d'Arc/rue Patton, à la frontière entre Chartres et Lucé.



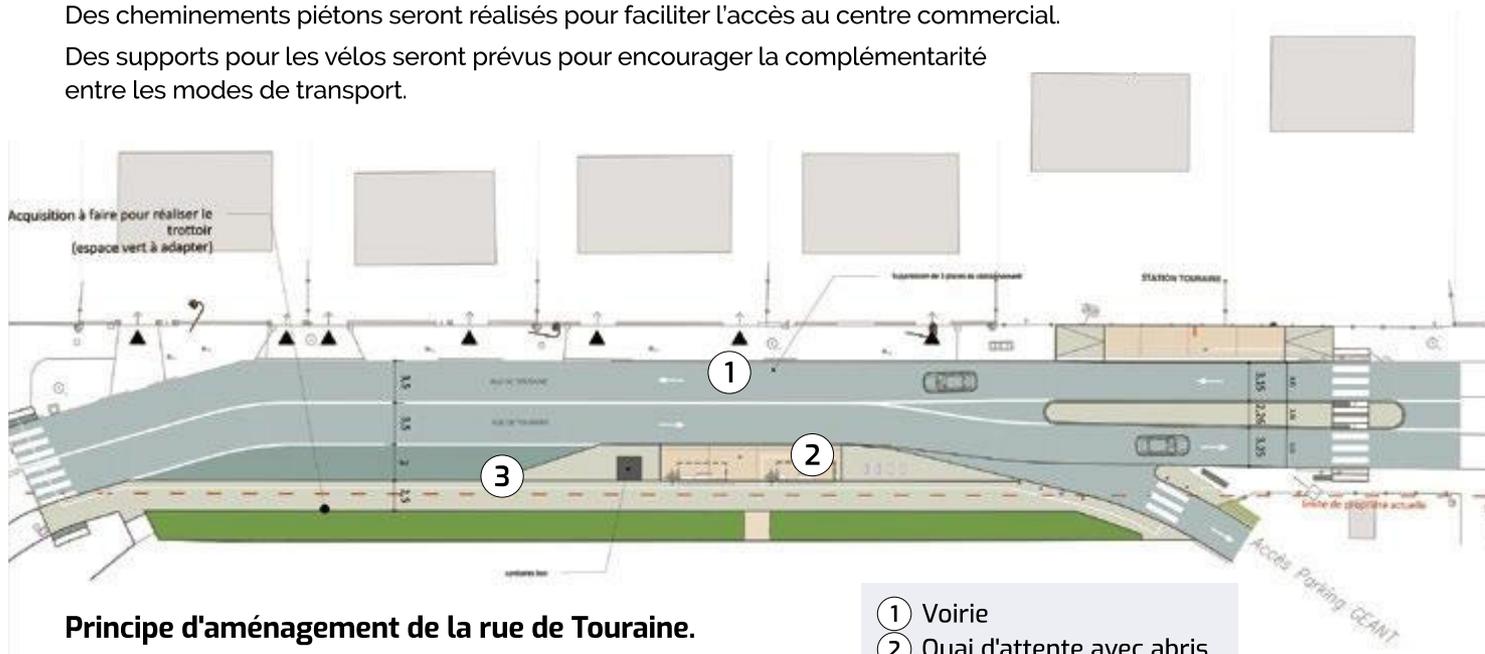
Rue de Touraine à Lucé : exemple d'aménagement d'un linéaire simple

L'extrémité ouest de la ligne de BHNS desservira les quartiers Béguines, Bruxelles et Carreaux à Lucé.

Le projet prévoit l'aménagement d'un terminus doté d'un large quai d'attente et de dépose pour le confort des usagers.

Des cheminements piétons seront réalisés pour faciliter l'accès au centre commercial.

Des supports pour les vélos seront prévus pour encourager la complémentarité entre les modes de transport.



Principe d'aménagement de la rue de Touraine.

- ① Voirie
- ② Quai d'attente avec abris et mobilier urbain
- ③ Voie cyclable