

Programme important du rajeunissement de Chartres, le Pôle Gare a considérablement modifié les abords de la gare. Mais ce sont surtout les circulations, enjeu premier du programme urbain, qui ont évolué, et avec elles l'intermodalité.

Depuis la seconde moitié du XIX^e siècle, le quartier de la gare de Chartres s'est construit par strates successives. La gare et ses voies ont pris place dans l'ancienne vallée des Vauroux et se sont reliées aux cœurs de Chartres puis de Mainvilliers. Le tram-train de Chartres s'y est ensuite connecté, avant d'être remplacé par les lignes de bus, puis sont arrivés les cars départementaux et régionaux. Au début des années 1980, un engorgement systématique du secteur a résulté de ces apports successifs de circulations, avec un triple nœud aux heures de pointe : la place Pierre-Sémard, les abords de la gare routière et l'entrée du pont Casanova. C'est pour remettre à plat et organiser ces flux que la Ville de Chartres a lancé, en 2006, le programme Pôle Gare.

PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL ET NOUVELLES CIRCULATIONS

Le programme d'aménagement du Pôle Gare de Chartres réorganise donc les circulations dans le quartier de la gare.

Il s'agit d'abord de dénouer les nœuds en éloignant les flux dont la présence n'est pas indispensable en front de gare. C'est le cas des transports départementaux et régionaux, déplacés en 2018 vers l'autre rive des voies ferrées. La gare routière est alors temporairement installée devant le Compa, en attendant que sa vraie destination, la plateforme intermodale du Pôle Gare, soit aménagée face aux quais.

Deuxième objectif : réaménager l'espace public pour le rendre plus sûr et plus confortable pour tous les déplacements. L'aménagement de la sortie de gare en est l'illustration : la gare ne donne plus sur un terre-plein ouvert aux circulations et aux attentes des véhicules, mais sur une place piétonne à partir de laquelle l'avenue Jehan-de-Beauce guide piétons et cyclistes vers le cœur de ville de Chartres. La sortie de gare est ainsi rendue aux habitants.

Troisièmement, les circulations sont organisées autour de la plateforme intermodale. Avec le pont Casanova et la future voie de contournement, une boucle est dessinée qui entraîne les véhicules à l'écart de l'emprise piétonne de la sortie de gare, pour leur offrir un nouvel accès aux trains, aux cars et au futur Colisée, plus fluide et plus riche en solutions de stationnement. Ce sont ces aménagements de voirie qui restent à réaliser en moitié nord-ouest de la boucle : celui du pont Casanova et de la voie de contournement.



La plateforme intermodale et le Colisée.

PÔLE GARE : LE PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL VOIT LE JOUR



GÉRARD BESNARD, VICE-PRÉSIDENT DE CHARTRES MÉTROPOLE
EN CHARGE DES TRANSPORTS :

« LA PLATEFORME INTERMODALE : NOUVEAU HUB DE TRANSPORTS DE CHARTRES MÉTROPOLE »

Votre Agglo : Pourquoi avoir établi cette plateforme au nord de la gare ?

Gerard Besnard : La nouvelle gare routière devait éloigner les bus et cars autant que possible de la place Sénard, mais sans les déconnecter de la gare ferroviaire. Créer la gare routière face aux quais, sur les importants terrains gagnés à la SNCF, nous permettait d'établir toutes les conditions de fluidité pour les trafics, mais aussi de sécurité, en conformité avec les normes de manœuvre et de stationnement des cars. La future gare routière y bénéficiera d'un atout de poids : être connectée par une liaison directe à la fois au parc de stationnement de la gare, et aux quais des trains, via la passerelle et ses ascenseurs.

VA : Comment décrivez-vous ce futur hub de transports ?

GB : Tout d'abord, il est important de rappeler qu'il ne s'agit pas que d'une reconstitution de l'ancienne gare routière. Nous y accueillerons les cars départementaux, régionaux et les lignes Filibus en terminus à la gare, mais aussi - et c'est la nouveauté - des cars de transport nationaux et des opérateurs touristiques. Nous avons prévu en tout pas moins de 30 quais, organisés par types de transports. Cet ensemble sera par ailleurs connecté via la passerelle piétonne à la première ligne de BHNS de Chartres métropole qui passera rue Nicole. Pour compléter cette intermodalité, la plateforme proposera de nombreux accroche-vélo et un abri à vélos sécurisé, qui seront notamment utiles aux cyclistes pendulaires usagers du train. Je n'oublie pas le parc de stationnement et ses 1090 places qui, lui aussi, entre dans cette intermodalité, notamment grâce à un tarif « abonnés » parking + train.

VA : Et en termes d'aménagements ?

GB : La plateforme est organisée pour que l'on y trouve ses repères le plus aisément possible. Les emplacements seront numérotés et un dispositif d'information indiquera le quai du bus ou du car que l'on doit prendre. En termes de confort, des abribus seront disposés tout le long des quais et la plateforme disposera d'une salle d'attente. Le traitement du sol sera équivalent à celui de la place Pierre-Sénard : il sera facile d'identifier les espaces de circulations piétonnes et ceux où les conducteurs et les piétons devront faire attention : ce sera le rôle d'un enrobé scintillant sur les espaces de ren-



Gerard Besnard, vice-président de Chartres métropole en charge des Transports.

contre. Pour ce qui est de son agrément, la plateforme sera plantée d'une cinquantaine d'arbres et de parterres fleuris, dont les murets de bordure constitueront des assises. A noter d'ailleurs que nous allons paysager le grand bassin de rétention des eaux pluviales situé à l'angle nord-ouest de la zone. Cet élément, strictement technique, deviendra ainsi un espace verdoyant, un vrai « plus » pour le site.

VA : Quels sont les travaux à venir ?

GB : Nous allons aménager le pont Casanova et le rond-point d'accès à la voie de contournement à partir de cet automne, puis il nous restera à traiter le raccordement de cette voie avec la rue du Faubourg-Saint-Jean. Les aménagements du pont vont être un peu longs, mais programmés en demi-chaussée pour ne pas immobiliser les flux. Nous y réorganisons les voies de circulation : un double-sens pour les véhicules légers et une piste cyclable dans les deux sens, plus une voie réservée pour les bus dans le sens Chartres - Mainvilliers. Nous programmerons des réunions publiques de présentation de ces travaux à la fois à Chartres et à Mainvilliers, pour que personne ne se laisse surprendre.

La plateforme, la gare routière et la voie de contournement : tout sera opérationnel en septembre 2024 pour la rentrée.



© Agence GAU

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

« La gare SNCF de Chartres sera l'une des grandes stations de la première ligne du bus à haut niveau de service (BHNS) de Chartres métropole, qui traversera la zone urbaine de la zone commerciale à Lucé jusqu'au futur parc des expositions, en passant par le quartier de la Madeleine de Chartres. À terme, la plateforme sera également connectée à la seconde ligne par une station à la sortie du pont, côté Mainvilliers. Il est intéressant de rapprocher ces deux programmes, parce qu'ils participent à la même volonté d'intermodalité dans l'agglomération. Comme l'a montré mon collègue Gérard Besnard, tout est fait pour que l'on puisse passer d'un mode de transport à un autre le plus facilement du monde. Mais il est aussi important de souligner que le BHNS va devenir un vrai moteur de l'alternative à la voiture. Avec sa première ligne qui traversera la zone urbaine d'est en ouest jusqu'à la zone Touraine à Lucé et le futur parc des expositions à Chartres, et sa fréquence de passage élevée, à l'image d'un tramway ou d'un métro, il deviendra « naturel » de l'emprunter pour se rendre d'un point à un autre. Nous allons pour ainsi dire créer une connexion organique entre la ville et le BHNS.



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

Par ailleurs, sur chaque périmètre du passage du BHNS qui va faire l'objet de réaménagements importants, nous procéderons comme sur la plateforme intermodale : des aménagements de qualité pour le confort et la sécurité des piétons et cyclistes, et un embellissement de l'environnement urbain par un important volet paysager.»

Donnez un nom au BHNS !

Jusqu'à présent, nous avons parlé de ce futur service de transport rapide par sa désignation : BHNS (bus à haut niveau de service). **Et si on lui donnait plutôt un nom ?**

Envoyez vos propositions à bhns@agglo-ville.chartres.fr



Perspective de la plateforme intermodale.