

Projet de réalisation de lignes de Bus à Haut Niveau de Service dans l'agglomération de Chartres Métropole.

ANNEXE 1 - BILAN DETAILLE DE LA CONCERTATION BHNS

Information préalable à la concertation

Le public a été informé de la concertation publique du projet de BHNS par voie de presse. Des informations sur le projet et les modalités de la concertation ont été diffusées dans cinq éditions du périodique « Votre Agglo » (Annexes 2 à 6). L'annonce de la concertation est également parue dans le journal L'Echo Républicain les 31 janvier (Annexe 7) et 7 février (Annexe 8), et enfin une interview du Vice-président de Chartres Métropole, porteur du projet de BHNS, s'est déroulée sur Radio Intensité le 2 février (Annexe 9).

Communication pendant la concertation

Pendant toute la durée de la concertation, des brochures (Annexe 11) ont été mises en libre service à bord des 60 bus du réseau FILIBUS. Ces dépliants de 8 pages présentaient les objectifs du projet, le concept d'un BHNS, les principes d'insertion ainsi que les hypothèses de tracé et d'aménagement. Un affichage invitant les usagers à participer à la concertation complétait l'information des voyageurs. Des brochures ont été également distribuées à la gare routière.

Une campagne de communication à plus large échelle a également été effectuée. Chacune des 46 communes de l'agglomération a reçu une cinquantaine de brochures, pour distribution en libre-service à l'accueil de la mairie. Dès le 30 janvier, des informations étaient disponibles sur le site de Chartres Métropole, dont une vidéo d'animation visionnée plus de 450 fois pendant les 2 mois qu'ont duré la concertation. URL: <http://www.chartres-metropole.fr/dynamique/deplacements/transports-urbains-et-periurbains>

Environ 9000 brochures ont été retirées par le public.

Expositions

Du 1^{er} février au 31 mars 2017, les communes de Chartres, Lucé, Mainvilliers et Le Coudray ont accueilli une exposition (voir en Annexe 10). Six panneaux présentaient les objectifs du projet, le concept d'un BHNS, les principes d'insertion ainsi que les hypothèses de tracé et d'aménagement. Des brochures étaient laissées en libre service sur les lieux d'exposition. Une vidéo d'animation grand public illustrait le projet. Un registre était mis à disposition du public dans chaque lieu d'exposition en vue de recueillir les avis.

Articles de presse parus pendant la concertation

La phase de concertation publique a vu la publication de plusieurs articles tant dans la presse locale (Echo républicain) que nationale spécialisée dans la mobilité (Mobicité). Le public a partagé certains articles sur les réseaux sociaux. Les différentes publications figurent en annexe (pièces 12 à 15).

Réunions publiques

Des réunions ouvertes au public se sont tenues les :

- mercredi 1^{er} mars à Chartres,
- jeudi 9 mars au Coudray,
- vendredi 10 mars à Mainvilliers,
- mardi 21 mars à Lucé.

Ces réunions, qui ont accueilli chacune entre 15 et 35 participants, ont duré environ deux heures. Elles ont permis de rappeler les objectifs du projet, de présenter le principe d'un BHNS, ainsi que les hypothèses de tracés et d'aménagement. A chaque séance, un power point (Annexe 16) a été présenté et commenté (Annexe 17) puis les représentants de Chartres métropole ont répondu aux questions du public. D'une manière générale, les réunions ont davantage rassemblé des riverains s'interrogeant sur les aménagements futurs que des utilisateurs du réseau FILIBUS à proprement parler.

Conseil de développement

Le projet de BHNS a été présenté au Conseil de développement de Chartres métropole le mardi 21 mars 2017. Après présentation des supports d'information grand public et débat, l'instance a donné un avis favorable au projet.

Observations du public

Le public pouvait s'exprimer sur le projet en :

- laissant son avis sur un registre à disposition dans les lieux d'exposition,
- envoyant un courriel à bhns@agglo-ville.chartres.fr,
- envoyant un courrier à Chartres Métropole.

Au total :

- 1 contribution a été consignée dans le registre, au guichet unique de Chartres.
- aucune contribution n'a été consignée dans le registre, en mairie de Lucé.
- 6 contributions ont été consignées dans le registre, en mairie de Mainvilliers. Un courrier du Maire de Mainvilliers a été joint au registre.
- aucune contribution n'a été consignée dans le registre, en mairie du Coudray.
- 16 contributions ont été envoyées par e-mail, dont 10 provenant d'habitants de la rue Pierre de Coubertin à Mainvilliers et concluant sur une opposition au projet de BHNS et 2 émanant d'associations : Val Horizon et le Collectif du Bourgneuf.
- 1 contribution a été envoyée par voie postale, par le centre commercial Epicentre situé à Barjouville.

Principales thématiques abordées pendant la concertation

Justification du projet

Sujet abordé dans 6 avis et 4 fois en réunion publique.

► Expressions du public :

Le public s'interroge sur les motivations de l'agglomération à mettre en place un BHNS et demande quel sera le gain de temps pour les utilisateurs du service. Certains jugent que le niveau d'investissement est disproportionné par rapport aux gains du BHNS.

► Réponses de Chartres Métropole lors des réunions publiques :

Le projet de BHNS est une des composantes du Plan de Déplacements Urbains (PDU) adopté en 2014, par le conseil communautaire de Chartres métropole. Ce document d'orientation fixe un programme d'actions à l'horizon 2025, qui se décline en plusieurs axes :

- Mieux articuler l'urbanisme et les déplacements,
- Améliorer l'organisation des réseaux de transports collectifs et renforcer l'usage des modes actifs de déplacement,
- Aménager le réseau routier et maîtriser les flux motorisés,
- Organiser le management de la mobilité

La genèse du projet de BHNS se situe dans le second axe, dont les objectifs sont les suivants :

- Améliorer l'attractivité et la performance des réseaux de transports collectifs, tout en renforçant le confort et l'accessibilité. Le programme d'action prévoit la création un service de transport collectif à haut niveau de service, le long d'un axe est-ouest de la zone urbaine où il serait prioritaire par rapport à la voiture. L'ensemble du réseau FILIBUS sera réorganisé autour de cet axe, sorte de colonne vertébrale,
- Renforcer l'intermodalité en offrant un bouquet de solutions de transport complémentaires entre elles, notamment dans le secteur du pôle d'échange multimodal de la gare de Chartres.
- Développer l'usage des vélos,
- Développer les déplacements à pied, tout en améliorant fortement l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite.

Le diagnostic sur lequel sont basées les orientations du PDU montre que la part modale des cyclistes et des transports collectifs ne représente que 10%. La marche à pied atteint 30%. L'ambition du PDU est d'augmenter la part des déplacements doux ou effectués en transport en commun. La définition d'un Bus à Haut Niveau de Service (concept de transport collectif routier offrant des services structurants qui satisfont à un ensemble de critères d'efficacité et de performance, intégrant de manière pérenne les stations, les véhicules, l'identification de la ligne ainsi que les voies de circulation routière, cycliste et piétonne) s'adapte aux objectifs visés par le PDU.

Par ailleurs, il apparait que la mobilité urbaine des citoyens augmente chaque année. Il s'agit donc de trouver une solution durable permettant d'anticiper à la fois l'augmentation de l'occupation du domaine public, ainsi que la fréquentation du réseau FILIBUS. Le BHNS, de par ses performances et son attractivité, mais aussi ses aménagements en faveur des cyclistes et piétons, est une solution pérenne.

Le projet de BHNS s'intègre également au premier axe du programme d'actions du PDU : « mieux articuler l'urbanisme et les déplacements ». En effet, l'itinéraire du BHNS présenté lors de la concertation, traverse de nombreux quartiers en cours de développement ou de rénovation (par exemple : plateau nord-est de Chartres, projet Tallemont à Mainvilliers, quartier des Clos à Chartres, Carré d'or à Lucé, etc.).

Les aménagements, principalement situés sur le tronc commun des lignes de bus et d'autocars, les services associés (informations voyageurs, accessibilité...) bénéficieront à l'ensemble du réseau de transports FILIBUS. Grâce à la complémentarité avec le pôle d'échange multimodal, il constitue une véritable alternative à la plurimodalité des déplacements au détriment de l'usage de la voiture.

Il est rappelé en réunion le succès qu'ont remporté des réseaux de transport collectif d'envergure similaire à FILIBUS, s'étant équipés d'une ou plusieurs lignes de BHNS.

En conclusion, afin de préparer au mieux le futur cadre et niveau de vie des habitants de l'agglomération, la réalisation d'un BHNS, dont l'investissement est effectivement important, est une solution adaptée et durable, qui répond pleinement aux objectifs fixés par le PDU de Chartres métropole.

Principes d'insertion des voies BHNS

Sujet abordé dans 5 avis et 10 fois en réunion publique.

► Expressions du public :

Le public souhaite plus de précisions, secteur par secteur, sur les conséquences de l'insertion de voie(s) de BHNS sur le domaine public, notamment sur la largeur de la chaussée et des trottoirs, la conservation des pistes cyclables et du stationnement. L'implantation des quais et des stations a également été abordée.

► Réponses de Chartres Métropole lors des réunions publiques :

Il a été rappelé les principes généraux d'aménagements, dont l'objectif est de donner la priorité aux transports collectifs et à la circulation douce par rapport à la voiture.

Voie bus : elle pourra être insérée au centre de la chaussée, ou le long du trottoir, selon les caractéristiques du domaine public. Les voies bus seront franchissables, et leur revêtement permettra de les identifier. Tous les véhicules de transport collectif seront autorisés à emprunter les sites propres, ainsi que les véhicules de secours. Les véhicules du BHNS étant de gabarit standard, les voies de bus ne seront pas ou à peine plus larges que les voies de circulation générale. Afin de réduire la place des voies bus, dans certaines zones contraintes, une solution consisterait à créer de voies de bus simple, mais d'y faire circuler des bus dans les 2 sens, en alternat. Leur croisement pouvant être géré par des feux (avec détection), à la vue des chauffeurs, etc. Une autre solution à étudier est la création de voies de bus simples tête-bêche, en approche de carrefour.

Largeur de la chaussée : Par endroit, il est probable que la largeur des voies voitures soit réduite, afin de libérer de l'espace pour insérer une (ou deux) voie(s) bus. Une chaussée plus étroite encourage les automobilistes à ralentir, améliorant ainsi la qualité de vie des riverains : cyclistes, piétons, accès aux commerces...

Trottoirs : D'une manière générale, les trottoirs ne seront pas ou très peu impactés par l'insertion des voies bus. Les normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite seront intégrées aux études de maîtrise d'œuvre. L'objectif d'un projet de BHNS est d'encourager l'utilisation des transports en commun mais aussi des modes doux. Favoriser l'accès des piétons aux stations renforcera l'attractivité du service.

Insertion des stations : Lorsque le site propre dédié au bus sera inséré au centre de la chaussée, les stations seront implantées sur des îlots, au niveau desquels une sur-largeur de chaussée sera créée. Quant à la sécurité des piétons, elle sera assurée par des traversées aménagées pour rejoindre les stations. Lorsque le site propre sera inséré latéralement, la station de BHNS se trouvera sur le trottoir, comme c'est le cas actuellement pour une grande majorité des arrêts du réseau FILIBUS.

Afin de renforcer la sécurité de tous les usagers du domaine public, certains tronçons pourraient être transformés en « Zone 30 », ou zone partagée. Des études sont à réaliser afin de déterminer la pertinence de la mise en place de cette réglementation.

Plusieurs exemples d'insertion ont été exposés, en fonction des configurations présentes le long du tracé de la ligne BHNS. Les aménagements détaillés seront définis au fur et à mesure des études de maîtrise d'œuvre, et seront présentés à l'enquête publique.

Réduction du stationnement

Sujet abordé dans 9 avis et 6 fois en réunion publique.

► Expressions du public :

La réduction du stationnement est une préoccupation pour les riverains, elle a suscité des questions, notamment de la part des habitants de l'avenue Pierre de Coubertin à Mainvilliers. Les riverains souhaitent conserver le stationnement dans cette rue afin de continuer à laisser leur véhicule à proximité de leur domicile. Ils expliquent qu'une voie de bus générera des difficultés à accéder en toute sécurité à leurs garages.

► Réponses de Chartres Métropole lors des réunions publiques :

En zone urbaine dense, des solutions devront être trouvées pour insérer des voies bus. Une des hypothèses consiste à réduire le stationnement longitudinal et rechercher des solutions pour en restituer tout ou partie dans des poches de stationnement. Les solutions seront définies en concertation avec les communes.

Il est également rappelé que le stationnement longitudinal n'est pas recommandé pour la création de voies cyclables le long du trottoir.

Cas de Mainvilliers : des choix devront être faits concernant le stationnement, la largeur des trottoirs et les pistes cyclables. Les études approfondies ne sont pas encore faites, et plusieurs scénarios devront être établis avant le choix définitif. Des idées ont été soumises lors des réunions et sont à étudier : la mise en sens unique de la rue Coubertin, ou encore le passage du BHNS en site banalisé.

Une autre piste de réflexion est à étudier : la réglementation du stationnement pourrait être repensée afin de proposer des solutions de stationnement les plus adaptées aux résidents, commerces, écoles, usagers du BHNS, etc.

Cependant, une hypothèse d'aménagement sans site propre, dans une zone à fort trafic n'est pas envisageable. En effet, cela signifierait ne plus assurer le haut niveau de service souhaité : ni les temps de parcours, ni la régularité ne seraient garantis, ce qui ne répondrait pas aux objectifs du projet de BHNS et *in fine*, du PDU.

Des études approfondies, une large concertation menée avec les communes et les autres acteurs intéressés précéderont les décisions qui seront prises en matière d'aménagement.

Création de parking-relais

Sujet abordé dans 5 avis et 10 fois en réunion publique.

► Expressions du public :

Beaucoup de questions ont porté sur l'opportunité de créer des « parking-relais » aux extrémités des lignes de BHNS. Certains expliquent que des parkings existants (établissement de santé, centre commercial, etc.) servent déjà de parking relais et que le BHNS risque d'amplifier ce phénomène. Par ailleurs, le public juge qu'une telle installation permettrait aux habitants de la périphérie d'utiliser en toute simplicité le service BHNS, de réduire le nombre de voitures en transit dans la zone urbaine et circulant dans le centre-ville. Cela aurait donc un intérêt économique et écologique.

► Réponses de Chartres Métropole lors des réunions publiques :

Il est vrai qu'une grande majorité des projets de transport en site propre, de type BHNS, en France, prévoient par principe un P+R en périphérie. Cependant, aujourd'hui certaines villes constatent que leurs P+R sont peu utilisés. Pour Chartres métropole, il n'y a pas de décision prise pour l'instant sur les P+R, car, conformément au PDU, des études sont en cours pour en estimer le besoin.

Il est fort probable qu'une personne habitant à l'extérieur de la ville, prenne sa voiture et la garde jusqu'à sa destination finale. Ainsi, l'option privilégiée pour l'instant, est de créer des poches de stationnement aux stations éloignées, pour tester la demande, et éventuellement de construire par la suite des P+R, dont le dimensionnement sera adapté au besoin.

L'idée soumise en réunion consistant à créer des parkings relais qui peuvent également servir comme aire de covoiturage, est à intégrer aux études. D'une manière générale il est toujours intéressant d'étudier des mutualisations d'usage pour des parcs de stationnement (covoiturage, commerces, services, stationnement résidentiel...)

Futures conditions de circulation

Sujet abordé dans 2 avis et 5 fois en réunion publique.

► Expressions du public :

Il est expliqué à la population que sur certains secteurs très contraints en zone urbaine, une possibilité d'insertion de la voie BHNS consisterait à supprimer une voie de circulation générale et de la reporter sur un autre itinéraire. La mise en sens unique de certaines rues, la réduction du nombre de voies d'axes lourds ou encore la modification du plan de circulation d'un quartier, sont des sujets qui inquiètent les habitants.

► Réponses de Chartres Métropole lors des réunions publiques :

Il est rappelé que l'objectif du projet de BHNS n'est pas d'exclure la voiture de la zone urbaine. Il s'agit plutôt de développer le transport collectif et les déplacements doux, qui ne représentent que 10% des parts modales de déplacement.

Cependant, dans certains secteurs, les études peuvent conduire à mettre un tronçon de rue en sens unique, si l'on veut garantir les performances du BHNS. En effet, la vitesse commerciale visée est de 20 km/h, ce qui est un progrès par rapport à la situation actuelle, où elle est de 16-17 km/h en

périphérie, mais peu baisser à 7-8 km/h en s'approchant de la gare. (Nb : Il est rappelé que la vitesse commerciale correspond à la vitesse moyenne du bus, les temps aux arrêts étant compris.). Les secteurs visés sont ceux qui posent déjà des problèmes d'engorgement dus à l'importance du trafic ou à la mauvaise configuration des lieux. Les exemples ont été largement développés en réunion publique.

Dans ces cas de figure, des études approfondies de trafic et de report de circulation sont à réaliser. Le projet d'autoroute A154 sera à prendre en compte. D'autres études sont également à mener sur les carrefours, afin que la priorité donnée aux bus pénalise au minimum les voitures.

En fin de compte l'arrivée du BHNS constitue plutôt une opportunité de revoir le plan de circulation d'une commune ou d'un quartier, en tirant le bénéfice des grands projets infrastructure de transports prévus.

Cette réflexion impliquera tous les acteurs concernés et les communes au premier chef.

Aménagements pour les cyclistes

Sujet abordé dans 2 avis et 6 fois en réunion publique.

► Expressions du public :

La population s'interroge sur les mesures qui vont être prises en faveur des cyclistes. Des propositions sont faites par le public : créer des parkings vélos sécurisés ou des arceaux aux abords des stations de BHNS, aménager des cheminements cyclables sûrs et continus, avoir la possibilité de monter son vélo à bord du BHNS, ...

► Réponses de Chartres Métropole lors des réunions publiques :

Le vélo fait partie intégrante du projet, par la création de pistes cyclables le long du tracé de BHNS. Il est également prévu d'étudier l'installation d'arceaux à vélo aux stations du BHNS. La zone d'attractivité d'une station de BHNS est de 400m ; il serait pertinent que des cyclistes viennent de plus loin (1 voire 2 km) pour utiliser le BHNS.

L'idée de créer des parkings vélos sécurisés aux stations est intéressante et sera étudiée. Comme pour les parking-relais, il faudra estimer la demande afin d'identifier les endroits les plus pertinents et leur nombre.

La collectivité, en confiant la gestion de la maison du vélo à la SPL Chartres métropole transport, affiche clairement sa volonté de mettre en place une offre de service de mobilité coordonnée entre le bus et le vélo. En complément des aménagements facilitant l'usage sécurisé du vélo, une offre commerciale pourra être développée pour combiner les deux modes de déplacement.

Des études complémentaires permettront de déterminer si des aménagements spécifiques pourraient être mis en place : tourne-à-droite aux feux, contre-sens cyclable, trottoirs partagés, etc.

D'une manière générale, les pistes cyclables qui seront créées seront à mettre en cohérence avec les schémas de cheminements cyclables des communes et le plan vert de Chartres Métropole.

Restructuration du réseau FILIBUS

Sujet abordé dans 2 avis et 5 fois en réunion publique.

► Expressions du public :

Les usagers du réseau FILIBUS s'interrogent sur le devenir des lignes de bus actuelles, en raison de l'arrivée du BHNS. Des questions ont été posées sur la future nécessité d'effectuer une correspondance en gare de Chartres, entre le BHNS et le bus. Des questions ont également concerné la suppression ou le déplacement de certains arrêts du réseau.

Monsieur le Maire de Mainvilliers fait des observations sur la cohérence de la fréquence de la ligne 5 actuelle à la mise en service de la première ligne de BHNS.

Deux associations, « ValHorizon » et « Collectif de Bourgneuf », qui sont favorables au projet de BHNS, demandent à ce que l'offre de transport dans le sud et dans le nord soit également renforcée. En effet le Collectif Bourgneuf regrette que des nouveaux quartiers du nord de l'agglomération (Rechèvres, Roseraie, Boissières, etc.) ne soient pas desservis par un transport aussi efficace que le BHNS. De même ValHorizon demande que les zones d'activité du sud de l'agglomération soient mieux desservies.

Enfin, le centre commercial Epicentre de Barjouville souhaite que la desserte de la zone Euroval/Barjouville soit intégrée aux études.

► Réponses de Chartres Métropole lors des réunions publiques :

L'objectif du PDU est d'augmenter la part modale des transports collectifs en renforçant leur attractivité. La ligne de BHNS est donc une étape, mais c'est l'ensemble du réseau urbain qui devra gagner en attractivité.

A mesure que les tronçons de BHNS seront mis en service, le réseau FILIBUS sera réorganisé. Les lignes de BHNS représenteront la colonne vertébrale du réseau FILIBUS, à laquelle se raccorderont des lignes fortes renforcées et des lignes de desserte. Cette hiérarchisation du réseau de bus permet plus d'efficacité dans les secteurs à fort potentiel de fréquentation (population desservie importante, établissement générateurs de déplacement...), tout en préservant un maillage important du territoire, qui est un élément caractéristique du réseau urbain actuel.

Le BHNS sera un service FILIBUS, et s'intégrera parfaitement au réseau de transport. Les lignes de BHNS ne viendront pas s'ajouter au réseau existant, mais remplacer les lignes de bus aujourd'hui en service sur l'itinéraire du BHNS.

Il est en effet probable que certains itinéraires aujourd'hui directs nécessitent demain une correspondance au Pôle Gare de Chartres. Mais au vu de la qualité de service offerte par le BHNS, les temps de parcours globaux seront équivalents voire meilleurs.

La réalisation de la ligne de BHNS à Mainvilliers n'est en effet pas dans la première tranche. La mise en service de la première ligne de BHNS sera accompagnée d'une restructuration partielle du réseau. Celle-ci permettra de mettre en cohérence les horaires du BHNS avec ceux des autres lignes du réseau, qui seront réadaptés en fonction des modifications de tracé des lignes et de la demande en transport. Il est cependant prématuré de fixer une fréquence de passage.

Les études de restructuration du réseau ont débutées en 2016, et seront poursuivies tout au long de la réalisation des lignes de BHNS. La restructuration tiendra compte de toutes les populations (urbaines et non-urbaines) et de nouvelles solutions de mobilités complémentaires seront étudiées : covoiturage, transport à la demande, etc.

Le réseau va se doter dès 2018 d'une billettique avec cartes sans contact. Cet outil, au-delà des facilités d'utilisation, surtout pour les utilisateurs de plusieurs modes de transport (cars, bus, train, vélo, parking...) est aussi un outil qui permet d'apprécier finement la fréquentation et les usages en matière de déplacement. Il aidera la collectivité à adapter son offre et à anticiper les renforcements sur les secteurs les plus pertinents.

Financement du projet

Sujet abordé dans 4 avis et 5 fois en réunion publique.

► Expressions du public :

La population demande quelles seront les répercussions du projet de BHNS sur la fiscalité locale, ou sur le prix du ticket de transport. Des questions sont également posées sur le mode de financement du projet.

► Réponses de Chartres Métropole lors des réunions publiques :

Le transport est une activité qui dispose d'une fiscalité propre, en complément des recettes de vente de titres. Cet impôt, appelé versement transport, est acquitté par les entreprises du territoire de plus

de 11 salariés. Elle est proportionnelle à la masse salariale. Il représente 80% des ressources permettant de financer les investissements comme le dépôt de bus, les véhicules, et le fonctionnement du réseau FILIBUS, c'est-à-dire la masse salariale, le carburant, la maintenance des véhicules par exemple.

Le projet de BHNS sera de la même façon financé par le versement transport des entreprises. Son taux évolue déjà depuis 2013 pour tenir compte des investissements à venir.

Le projet sera réalisé par tranche. Les dépenses s'étaleront sur plusieurs années.

Il est rappelé que Chartres Métropole est lauréate d'un appel à projet de l'Etat qui peut lui apporter une subvention à hauteur de 2.64 M€ au projet. D'autres subventions pourraient encore être obtenues, ce projet s'inscrivant notamment dans les objectifs de la loi sur la transition énergétique pour une croissance verte.

Le projet de BHNS est une composante du réseau FILIBUS. La grille tarifaire sera celle du réseau qui, depuis septembre 2016 est unique sur l'ensemble du territoire, afin qu'il n'y ait pas de distinction entre les secteurs géographiques, quel que soit le service apporté. C'est une caractéristique forte des services organisés par Chartres métropole sur son territoire.

Les communes n'auront pas à supporter de coût directement en lien avec le BHNS. Elles pourront toutefois saisir l'opportunité du BHNS pour développer leurs projets urbains le long de cet axe. Dans ce cas ces opérations auront leur financement propre.

Mode de propulsion des véhicules BHNS

Sujet abordé dans 3 avis et 3 fois en réunion publique.

► Expressions du public :

Le public s'intéresse au mode de propulsion choisi pour les véhicules du BHNS.

► Réponses de Chartres Métropole lors des réunions publiques :

Ce projet est véritablement l'occasion de s'interroger sur le mode de propulsion. La loi d'ailleurs engage les collectivités de plus de 200 000 habitants à renouveler l'ensemble de leur parc avec des véhicules « propres ». La définition d'un véhicule « propre » n'est pas encore bien stabilisée sur le plan réglementaire.

La SPL Chartres métropole transports a déjà effectué quelques essais de véhicules électriques en situation réelle d'exploitation. Cette technologie doit encore progresser, notamment sur l'autonomie des batteries qui renchérissent considérablement le coût du service. Les constructeurs doivent aussi améliorer la qualité de la finition de leurs véhicules pour égaler le confort d'utilisation actuellement offert sur les lignes du réseau FILIBUS.

Ce marché est en pleine évolution, comme celui des autres modes de propulsion. Compte tenu des échéances du projet de BHNS, il est raisonnable de penser que les constructeurs seront d'ici là en mesure de proposer des véhicules propres, conformes aux exigences des utilisateurs et des exploitants, et à des conditions économiques plus acceptables.