Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES

Rambouillet Territoires
22 rue Gustave Eiffel - ZA Bel Air
BP 40036 - 78511 Rambouillet Cedex
Tél. 01 34 57 20 61 - Fax 01 34 84 01 57

CC2305MOB01 Plan local de mobilité (PLM)

Conseil Communautaire du Mardi 30 mai 2023
Convocation du 24 mai 2023

78120 RAMBOUILLET
Affichée le 24 mai 2023

Présidence : Thomas GOURLAN

Secrétaire de Séance : Jean-Louis FLORES

Conseillers titulaires		Suppléants	Absents représentés par
AGUILLON Claire	**REP**		**SIRET** Jean-François
ALIX Martial	**P**	**PORTHAULT** Jérôme	
BATTEUX Jean-claude	**REP**	**ALOISI** Henri	**GAILLOT** Anne-Françoise
BAX DE KEATING Geoffroy	**AE**		
BERNARD Jean-Luc	**REP**		**DESMET** France
BONTE Daniel	**P**		
BRICAUD Nathalia	**P**	**CHEMIN** Delphine	
BRIOLANT Stéphanie	**P**	**DEFFRENNE** Philippe	
CABRIT Anne	**AE**	**BUREAU** Norbert	
CAILLOL Valérie	**REP**		**MATILLON** Véronique
CARESMEL Marie	**REP**		**PETITPREZ** Benoît
CARIS Xavier	**P**		
CAZANEUVE Claude	**P**	**PELOYE** Robert	
CHANCLUD Maurice	**P**	**GODEAU** Hervé	
CHERET Claire	**P**	**PASSET** Georges	
CHRISTIENNE Janine	**P**		
CINTRAT Alain	**P**		
CONVERT Thierry	**P**	**MAZE** Michel	
COPETTI Isabelle	**P**	**MANDON** Franck	
DEMICHELIS Janny	**P**	**LENTZ** Jacques	
DENAIS Lionel	**AE**		
DEMONT Clarisse	**REP**		**CINTRAT** Alain
DESMET France	**P**		
DEROFF Joseph	**AE**		
DRAPPIER Jacky	**P**	**QUINTON** Benjamin	
DUCHAMP Jean-Louis	**P**	**DELABBAYE** Jean-Yves	
DUPRESSOIR Hervé	**P**		
FLORES Jean-Louis	**P**	**HAROUN** Thomas	
FOCKEDEY William	**P**		
FORMENTY Jacques	**P**	**CARZUNEL** Martine	
GAILLOT Anne-Françoise	**P**	**LE MENN** Pascal	
GHIBAUDO Jean-Pierre	**PS**	**GUILLARD** Olivier	
GOURLAN Thomas	**P**		
GROSSE Marie-France	**P**		

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

GUIGNARD Sylvain	**AE**		
IKHELF Dalila	**AE**		
JAFFRE Valéry	**AE**		
JEGAT Joëlle	**P**		
JUTIER David	**AE**		
LAHITTE Chantal	**REP**		**PAQUET** Frédéric
LAMBERT Sylvain	**AE**	**GATINEAU** Christian	
LECOURT Guy	**P**	**BAUDESSON** Hélène	
MALARDEAU Jean-Pierre	**P**	**BERTHIER** Lydie	
MARGOT JACQ Isabelle	**AE**		
MARCHAL Evelyne	**P**	**GENTIL** Jean-Christophe	
MATILLON Véronique	**P**		
MAY OTT Ysabelle	**P**	**VEIGA** José	
MOUFFLET Catherine	**P**		
NEHLIL Ismaël	**P**		
PAQUET Frédéric	**P**		
PASQUES Jean-Marie	**P**		
PETITPREZ Benoît	**P**		
QUERARD Serge	**P**	**SAISY** Hugues	
QUINTON Gilles	**P**	**CHARRON** Xavier	
REY Augustin	**P**		
ROLLAND Virginie	**P**		
ROSTAN Corinne	**REP**	**MARECHAL** Michel	**MARCHAL** Evelyne
ROUHAUD Jean Christophe	**P**	**FAUQUEREAU** Nadine	
SALIGNAT Emmanuel	**REP**	**CHALLOY** Camélia	**GOURLAN** Thomas
SCHMIDT Gilles	**P**		
SIRET Jean-François	**P**		
STEPHANE Nathalie	**AE**		
TROGER Jacques	**P**	**BARDIN** Dominique	
TRONEL Didier	**P**		
WEISDORF Henri	**P**		
YOUSSEF Leïla	**P**		
ZANNIER Jean-Pierre	**P**	**THEVARD** Nicolas	

Conseillers : 67	**Présents : 47**	**Représentés : 9**	**Votants potentiels : 56**	**Absents/Excusés : 11**
	Présents titulaires : 46			
	Présents suppléants : 1			

PT : présent titulaire – PS : présent suppléant - Rep : Représenté - 0 : ne prend pas part au vote - X : ne siège pas – A : absent - E : excusé

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu l'arrêté préfectoral n°2016362-0001 en date du 27 décembre 2016 portant fusion de Rambouillet Territoires Communauté d'Agglomération, de la Communauté de Communes Contrée d'Ablis-Portes d'Yvelines et de la Communauté de Communes des Etangs,

Vu l'arrêté préfectoral n°78-2019-01-29-007 en date du 29 janvier 2019 portant modification des statuts de Rambouillet Territoires,

Vu l'arrêté préfectoral n°78-2019-10-28-004 en date du 28 octobre 2019 fixant le nombre et la répartition des sièges au sein du conseil communautaire de Rambouillet Territoires à compter du renouvellement général des conseils municipaux des 15 et 22 mars 2020,

Vu l'arrêté préfectoral n°2018187-0002 portant délimitation du périmètre d'établissement du Plan Local de Déplacements du territoire de la Communauté d'Agglomération de Rambouillet Territoires,

Vu la délibération n°CC1804MOB01 du 9 avril 2018 approuvant l'élaboration d'un Plan Local de Déplacement (PLD) devenu Plan Local de Mobilité (PLM) comprenant un diagnostic, une stratégie territoriale, un programme d'actions et un dispositif de suivi et d'évaluation, ainsi que les moyens nécessaires pour son élaboration,

Vu la délibération n°CC2204MOB01 du 11 avril 2022 arrêtant le projet de Plan Local de Mobilité comprenant un diagnostic, le plan d'actions et ses annexes,

Considérant que le PLM a été réalisé en lien avec le projet de territoire de l'agglomération et le PCAET,

Considérant que le PLM est une démarche partenariale qui a nécessité d'impliquer, durant toutes les phases d'élaboration, l'ensemble des acteurs de la mobilité,

Considérant que le comité de pilotage de présentation finale du PLM s'est tenu le 17 février 2022,

Considérant que le programme d'actions du PLM est organisé en six grandes thématiques :

- Action 1 : Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification ;
- Action 2 : Affirmer la pratique des modes actifs ;
- Action 3 : Rendre les transports en commun plus attractifs ;
- Action 4 : Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires ;
- Action 5 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises ;
- Action 6 : Communiquer, sensibiliser, observer ;

Considérant que chaque action est assortie d'une carte, de l'identification du/des maitre(s) d'ouvrage concernés et d'une estimation financière de mise en œuvre de l'action,

Considérant que le PLM a fait l'objet d'une évaluation environnementale en juillet 2022,

Considérant que conformément aux dispositions de l'article L.1214-32 du code des transports, le PLM arrêté, a été transmis pour avis aux collectivités publiques suivantes : les 36 communes, la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines, Ile-de-France Mobilités, la Préfecture des Yvelines, le Parc Naturel Régional de Chevreuse,

Considérant qu'en application des dispositions de l'article R.1214-10 du code des transports, les collectivités publiques ont eu trois mois pour émettre un avis ; que passé ce délai, leur avis était réputé favorable,

Considérant que le projet a ensuite été soumis à la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 du code de l'environnement, avant d'être approuvé par le conseil communautaire,

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Considérant que des modifications ont été apportées au document arrêté le 11 avril 2022 suite aux avis des personnes publiques associées et aux observations du public,

Considérant que ces modifications ne portent pas atteinte à l'économie général du projet et ne remettent pas en cause les fondements qui ont présidé à son élaboration,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,
APRES EN AVOIR DELIBERE, à l'unanimité
2 abstentions : BERNARD Jean-Luc, DESMET France

ADOPTE le Plan Local de Mobilité joint à la présente délibération, comprenant un diagnostic, le plan d'actions et ses annexes,

DONNE tout pouvoir au Président ou à son représentant pour l'application de cette délibération.

Fait à La Celle-les-Bordes, le 30 mai 2023

« La présente délibération à supposer que celle-ci fasse grief, peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication et/ou affichage, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la communauté d'agglomération Rambouillet Territoires, étant précisé que celle-ci dispose d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise qu'elle soit implicite ou explicite pourra elle-même être déférée au Tribunal Administratif dans un délai de deux mois.

Conformément à l'article R 421.7 du code de justice administrative, les personnes résidants Outre-Mer et à l'étranger disposent d'un délai supplémentaire de distance de respectivement un et deux mois pour saisir le Tribunal.

Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr; »

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Soberco environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS



RAMBOUILLET TERRITOIRES

PLAN LOCAL DE MOBILITE

Evaluation Environnementale

Juillet 2022

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

SOMMAIRE

PARTIE 0 INTRODUCTION **1**

1. La communauté d'Agglomération de Rambouillet Territoires **2**

2. L'évaluation environnementale du PLM **3**

2.1 Qu'est-ce qu'un PLM ? *3*

2.2 Qu'est-ce que l'évaluation environnementale et stratégique d'un PLM *3*
2.2.1 Contexte réglementaire 3
2.2.2 Décision de l'autorité environnementale après l'étude du dossier au cas par cas 3
2.2.3 Contenu réglementaire de l'évaluation environnementale 4

PARTIE 1 RESUME NON TECHNIQUE **5**

PARTIE 2 PRESENTATION DU PLM DE RAMBOUILLET TERRITOIRES **9**

1 Caractérisation & Pratiques de déplacements sur Rambouillet Territoires **10**

1.1 Contexte et Pratiques de déplacements *10*
1.1.1 Organisation territoriale de la population 10
1.1.2 Mobilité des actifs et des scolaires 10
1.1.3 Flux entrants et sortants 11

1.2 Organisation du réseau viaire et conditions de circulation *12*

1.3 Transport de marchandises *13*

1.4 Transports collectifs *13*
1.4.1 L'offre TC 13
1.4.2 Le niveau de service 14
1.4.3 L'offre complémentaire de transport à la demande 14
1.4.4 Les dysfonctionnements constatés 14

1.5 Stationnement *15*
1.5.1 Politiques de stationnement sur Rambouillet Territoires 15
1.5.2 Difficultés de stationnement sur Rambouillet Territoires 15

1.6 Modes actifs *16*

2 Le PLM **17**

2.1 Le contexte d'élaboration *17*

2.2 L'ambition du PLM de Rambouillet Territoires *17*

2.3 Structure du plan d'actions opérationnel *17*

2.4 Stratégie du plan d'action *18*
2.4.1 Action 1 - Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification 18
2.4.2 Action 2 - Affirmer la pratique des modes actifs 20
2.4.3 Action 3 - Rendre les transports en commun plus attractifs 22
2.4.4 Action 4 - Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires 23
2.4.5 Action 5 - Améliorer le transport et la livraison des marchandises 24
2.4.6 Action 6 - Communiquer, sensibiliser, observer 24

2.5 Temporalité du plan d'actions *25*

2.6 Vue d'ensemble des secteurs opérationnels du PLM *25*
2.6.1 Voiries 25
2.6.2 Communes 25

2.7 Critères d'évaluation environnementale *26*

2 Compatibilité et articulation avec les autres plans et programmes **27**

3.1 Présentation générale du PDU Ile-de France *27*

3.2 Bilan 2021 du PDU Ile-de-France *28*

3.3 Rambouillet Territoires dans la mise en œuvre du PDU Ile-de-France *29*

3.4 Leçons du bilan de la mise en œuvre du PDU-IF pour le PLM de Rambouillet Territoires *31*

3 Articulation des compatibilités du PLM avec les Schémas, plans et programmes **32**

3.1 Compatibilité du PLM avec le PDU-IF *32*

3.2 Cohérence du PLM avec le SCoT Sud-Yvelines *33*
3.2.1 Présentation du SCoT Sud-Yvelines 33
3.2.2 Cohérence du PLM avec les orientations du SCOT Sud-Yvelines 33

3.3 Cohérence du PLM avec le PCAET de Rambouillet Territoires *34*
3.3.1 Présentation du PCAET de Rambouillet Territoires 34
3.3.2 Cohérence du PLM avec les actions du PCAET 34
3.3.3 Synthèse de la cohérence entre le PCAET et le PLM 34

PARTIE 3 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT **35**

1. Le contexte physique **36**

1.1 La topographie *36*

1.2 La géologie *36*

1.3 L'Eau *36*
1.3.1 L'hydrogéologie 36
1.3.2 L'hydrologie 37
1.3.3 L'assainissement 37

1.4 Le Climat *37*

2. Le Patrimoine Naturel **39**

2.1 La trame verte et bleue *39*

2.2 Les espaces naturels remarquables *41*
2.2.1 Le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de la Chevreuse 41
2.2.2 La forêt de protection 41
2.2.3 Les ZNIEFF 41

2.3 Les Sites Natura 2000 *42*

2.4 La réserve naturelle nationale des étangs et rigoles d'Yveline *45*

2.5 La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers *45*

3. Les Nuisances **46**

3.1 Ambiance acoustique *46*

3.2 Qualité de l'air *47*

4. Les Risques **47**

4.1 Les risques naturels *47*

4.2 Les risques technologiques *47*

5. Paysage et patrimoine **49**

5.1 Les paysages *49*
5.1.1 Le grand Massif forestier de Rambouillet 49
5.1.2 Le plateau agricole de la Petite Beauce 49
5.1.3 Les paysages mixtes de hautes vallées et de clairières 49

5.2 Les zones de protection *50*
5.2.1 Les sites et monuments naturels 50
5.2.2 Les monuments historiques 50
5.2.3 La Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de Rambouillet 51
5.2.4 Le patrimoine et les ensembles bâtis non protégés de qualité 51

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

PARTIE 4 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET MOTIFS POUR LESQUELS LE PLAN A ETE RETENU 53

PARTIE 5 EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT 55

1 Analyse par action 54

1.1 Volet voirie 54

1.2 Volet Modes Actifs 63

1.3 Volet Transports collectifs 66

1.4 Volet Stationnement 68

1.5 Volet Transports & Livraisons de marchandises 69

1.6 Volet Observation, Communication, Sensibilisation 71

1.7 Synthèse 73

2 Synthèse par thématique environnementale 74

2.1 Limitations des émissions de GES 74

2.2 Ressources non renouvelables : Préserver les ressources naturelles 74

2.3 Sols : Préserver les ressources du sol et du sous-sol 74

2.4 Eau : Préservation de la ressource et gestion des eaux pluviales 74

2.5 Risques naturels 74

2.6 Trame verte et bleue 74

2.7 Diversité biologique / Faune Flore / Habitat naturel 74

2.8 Santé 74

2.9 Sécurité 74

2.10 Activité humaine et cohésion sociale 75

2.11 Qualité de l'Air 75

2.12 Ambiance Acoustique 75

2.13 Autres nuisances 75

2.14 Consommation d'espace / Espace Public/ Urbanisme 75

2.15 ICU/ Matériaux 75

2.16 Paysage et Patrimoine 75

2.17 Déchets 75

PARTIE 6 INCIDENCE NATURA 2000 77

1 Présentation des sites Natura 2000 78

1.1 La ZSC Forêt de Rambouillet (FR1100796) 78

1.2 La ZSC tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline (FR1100803) 78

1.3 La ZPS Massif de Rambouillet et zones humides proches (FR1112011) 78

2 Incidences du PLM sur les sites Natura 2000 et mesures associées 79

2.1 Incidences potentielles identifiées 79

2.2 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur les sites et le réseau Natura 2000 80

PARTIE 7 SYNTHESE DU SUIVI ENVIRONNEMENTAL DU PLM 81

1 La mesure de suivi défini par le PLM 82

2 La mesure de suivi complémentaire 82

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

PARTIE 0
INTRODUCTION

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1. LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE RAMBOUILLET TERRITOIRES

La Communauté d'Agglomération Rambouillet Territoires est née du regroupement des anciennes Communautés de communes Plaines et forêts d'Yvelines, Contrée d'Ablis-Portes d'Yvelines et des Etangs. Ce nouvel établissement public compte aujourd'hui près de 36 communes, pour 78 000 habitants environ, répartis sur 630 km².
Rambouillet Territoires exerce de nombreuses compétences, dont certaines ont été déléguées par les communes. Ces compétences sont :

- Le développement économique et commercial du territoire : gestion des zones d'activités communautaires, développement des activités commerciales, …,
- Le tourisme, avec la promotion du territoire,
- L'aménagement du territoire de l'agglomération, avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), ainsi que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et le Plan Local de l'Habitat Intercommunal (ou PLH-I),
- L'organisation du transport public à l'échelle de l'agglomération mais aussi la gestion des voiries communautaires et du parking communautaire de la gare SNCF de Gazeran,
- L'énergie avec la mise en œuvre du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) et de l'Agenda 21 de l'agglomération,
- La culture et le sport, avec la gestion des structures accueillant du public (piscines, centre omnisports, cyberespaces, conservatoire Gabriel Fauré, base de loisirs, …),
- Le social avec le Centre Intercommunal d'Action Sociale (CIAS) ainsi que le réseau de micro-crèches et le relais intercommunal d'assistants maternels.
- La ressource en eau, avec la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations, l'assainissement non collectif (à l'échelle de l'agglomération) ainsi que la gestion des services d'eau potable et d'assainissement collectif pour les communes concernées.

Le territoire compte environ 78 000 habitats, répartis sur 36 communes différentes : Ablis, Allainville-aux-Bois, Auffargis, Boinville-le-Gaillard, Bonnelles, Bullion, Cernay-la-Ville, Clairefontaine-en-Yvelines, Émancé, Gambaiseuil, Gazeran, Hermeray, La Boissière-École, La Celle-les-Bordes, Le Perray-en-Yvelines, Les Bréviaires, Les Essarts-le-Roi, Longvilliers, Mittainville, Orcemont, Orphin, Orsonville, Paray-Douaville, Poigny-la-Forêt, Ponthévrard, Prunay-en-Yvelines, Raizeux, Rambouillet, Rochefort-en-Yvelines, Saint-Arnoult-en-Yvelines, Sainte-Mesme, Saint-Hilarion, Saint-Léger-en-Yvelines, Saint-Martin-de-Bréthencourt, Sonchamp et Vieille-Église-en-Yvelines.
Il est ainsi constitué de zones urbaines avec le pôle structurant de Rambouillet d'environ 25 000 habitants mais aussi des pôles d'appuis (Les Essarts-le-Roi, Le Perray-en-Yvelines, Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines) et d'espaces plus ruraux, où se côtoient des communes de 2 000 habitants et moins, comme la commune de Gambaiseul qui compte 60 habitants environ.
Le territoire est desservi par un réseau d'infrastructures ferroviaires (Transilien à Rambouillet, ligne TER Centre-Val de Loire) et autoroutiers (A10 et A11), sur la partie Sud, et routier (RN10 et RN191) selon un axe Nord-Sud.
Le territoire dispose également de plusieurs lignes en transports en commun, dont 5 lignes interurbaines desservant tous les quartiers de Rambouillet. Les aménagements cyclables sont structurés autour de Rambouillet et très peu présents sur la partie Sud-Ouest du territoire. A noter la présence de la Véloscénies, un itinéraire cyclo-touristique reliant Paris au Mont-Saint-Michel sur 450 km et traversant le territoire, avec les communes telles que Bonnelles, Cernay-la-Ville, Gazeran ou encore Saint-Arnoult-en-Yvelines et Rambouillet.

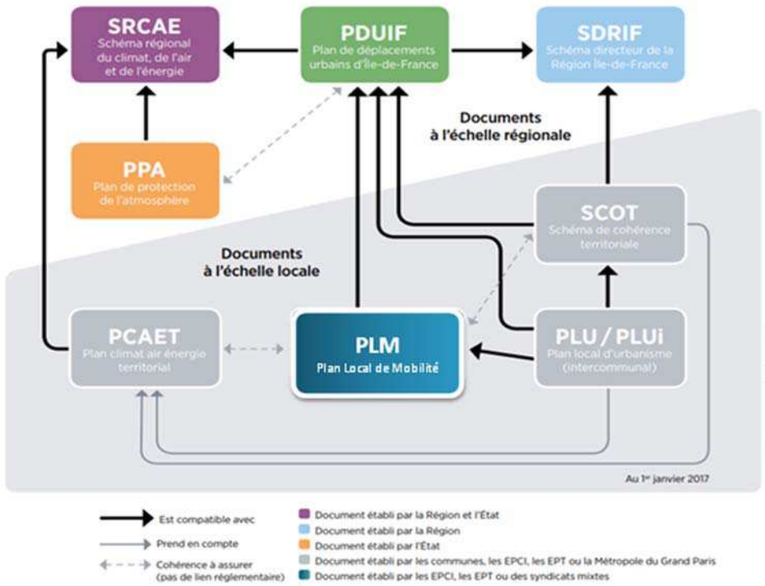


Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PLM

2.1 QU'EST-CE QU'UN PLM ?

Un Plan Local de Mobilité (PLM) est une déclinaison locale et non réglementaire d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). En région Île-de-France, il est difficile de définir à l'échelle locale l'ensemble des éléments contenus dans un PDU. Une modification de la Loi d'Orientations des Transports Intérieurs (loi LOTI, publiée le 30 septembre 1982) qui a été introduite dans la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU), prévoit l'élaboration de documents précisant le PDU Île-de-France sous la forme de Plans Locaux de Mobilité (PLM).



Un PLM a pour objet d'orienter l'action d'un territoire défini sur son système de déplacement dans un objectif général de développement durable.

Les PLM complètent le PDUIF en détaillant et en précisant son contenu au niveau local. Ils sont élaborés à l'initiative des EPCI ou des syndicats mixtes, qui doivent aussi associer le Conseil Régional, les Conseils Généraux intéressés, ainsi que l'Etat et le STIF.

Certaines des actions du PDUIF doivent obligatoirement être déclinées dans les PLM. Celles-ci, regroupées dans un volet dit « socle » portent sur une amélioration du contexte :

- De l'attractivité des réseaux de bus,
- Des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM),
- Des conditions de déplacements dîts doux (marche et vélo),
- De la sécurité routière,
- Des politiques de stationnement en faveur d'une mobilité durable,
- Des politiques en matière de transport de marchandises.

2.2 QU'EST-CE QUE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATEGIQUE D'UN PLM

2.2.1 Contexte réglementaire

Conformément aux articles L.122-4 à 5 et R.122-17 du code de l'environnement, les plans locaux de mobilité (PLM) prévus par l'article L. 1214 - 30 du code des transports sont susceptibles d'être soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas. Le contenu de l'étude environnementale est fixé à l'article R122-20 du Code de l'Environnement qui précise également que « *l'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du plan, schéma, programme et autre document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.* »

2.2.2 Décision de l'autorité environnementale après l'étude du dossier au cas par cas

Après examen au cas par cas, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Île de France a rendu sa décision délibérée le 12 mai 2022 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale du PLM de Rambouillet Territoires. Cet avis définit les raisons de cette décision et donc les sujets a à aborder plus en détail dans cette évaluation environnementale. Ainsi les manques identifiés dans l'étude au cas par cas sont :

- Tirer des leçons du bilan de la mise en œuvre du PDUIF en particulier dans le périmètre de Rambouillet Territoires
- Mieux caractériser les enjeux environnementaux et sanitaires du territoire,
- Analyser plus précisément l'articulation du PLM avec les autres documents de planification en vigueur ou en cours de révision
- Evaluer plus finement les incidences du projet de PLM sur l'environnement et la santé humaine car des impacts positifs et négatifs peuvent être engendrer par le projet de PLM

Extrait de la décision de l'autorité environnementale

« Le projet de plan local des mobilités de Rambouillet Territoires, telle que présentée dans le dossier de demande, ***est soumis à évaluation environnementale****.*
Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale du plan local des mobilités sont explicités dans la motivation de la présente décision.
Ils consistent notamment à :
- analyser et justifier les effets positifs attendus du projet de PLM, afin de garantir l'efficacité des actions prévues ainsi que leur caractère proportionné aux enjeux du territoire et, le cas échéant, de les adapter ou d'en adapter les conditions de mise en œuvre ;
- mesurer les effets négatifs potentiels du projet de PLM sur l'environnement et la santé humaine, et définir des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation permettant d'y répondre.
Ces derniers s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu du rapport environnemental, tel que prévu par l'article R.122-20 du code de l'environnement »

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.2.3 Contenu réglementaire de l'évaluation environnementale

Extrait de l'article L. 122 – 20 du code de l'environnement

« *II.-Le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessous :*

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

2° Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;

3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

5° L'exposé :

a) Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.

Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;

b) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;

6° La présentation successive des mesures prises pour :

a) Eviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;

b) Réduire l'impact des incidences mentionnées ci-dessus n'ayant pu être évitées ;

c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

7° La présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus :

a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;

b) Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Le cas échéant, l'avis émis par l'Etat membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du présent code. »

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

PARTIE 1

RESUME NON TECHNIQUE

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDU-IF) a posé des objectifs pour l'évolution des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2020 et a défini les actions pour les atteindre. Un certain nombre de territoires ont été déclarés comme pertinents pour élaborer un Plan Local de Mobilité qui est une déclinaison locale des orientations du PDU-IF. Il a pour objet de préciser localement, dans un objectif général de développement durable, les moyens et les actions envisageables à mettre en œuvre dans les cinq ans pour répondre aux orientations retenues dans le PDU-IF. C'est dans ce cadre que Rambouillet Territoires a choisi d'engager en janvier 2019 la démarche de PLM. Ce PLM est compatible avec le PDU-IF et cohérent aux orientations du SCoT ainsi qu'aux actions du PCAET.

La caractérisation des déplacements de Rambouillet Territoires

Sur le territoire de la communauté d'agglomération, on observe une prépondérance de la voiture :

- Le trafic à l'intérieur de celui-ci est dominé par la N10 et la N191 identifiées comme la colonne vertébrale du territoire. En effet, avec des pôles économiques regroupés uniquement au Nord Est de l'agglomération (au plus proche de l'agglomération parisienne), le développement inégal du territoire impose des déplacements Nord-Sud importants sur Rambouillet Territoires. Ainsi, le rabattement vers ces 2 axes majeurs est inévitable. Ces déplacements sont, de plus, amplifiés par le transit extérieur en direction de l'agglomération parisienne devant également les emprunter.
- L'offre de transport collectifs (TC), et plus particulièrement de bus, a de nombreux manques notamment en dehors des horaires de travail.
- Le réseau cyclable est conséquent mais le maillage cyclable comprend de nombreuses lacunes.

Etat initial de l'environnement

Les principaux enjeux environnementaux concernent :

- La protection de la qualité et de la quantité des eaux souterraines jouant un rôle majeur dans l'approvisionnement en eau potable.
- Le milieu naturel et le patrimoine naturel riche dû à la présence de la forêt de Rambouillet jouant un rôle essentiel dans la trame verte en tant que réservoir de biodiversité et concernées par de nombreux périmètre de protection (Natura 2000, forêt de protection, site inscrit ou classé, réserve naturelle).
- La consommation d'espace grandissante menaçant le milieu naturel et agricole.
- Les nuisance acoustique et la mauvaise qualité de l'air liées à la circulation automobile.
- Le patrimoine bâti riche et diversifié considéré de très grande qualité sur le terrioire.

Stratégie et plan d'action

Le PLM de Rambouillet Territoires vise à améliorer les conditions de circulation pour tous les modes et à développer une mobilité plus durable sur son territoire. Il fixe des actions à plus ou moins long terme ayant des objectifs de réalisation à l'horizon 2026 selon 6 axes majeurs :

- Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification.
- Affirmer la pratique des modes actifs.
- Rendre les transports en commun plus attractifs.
- Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires.
- Améliorer le transport et la livraison des marchandises.
- Communiquer, sensibiliser, observer.

Principales incidences environnementales de la mise en œuvre du PLM

Limitation des Gaz à Effet de Serre, de la consommation d'énergie fossile et amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique

A l'échelle de ce PLM, le facteur majeur influençant la consommation d'énergie, les émissions de polluants et de GES, la qualité de l'air et l'ambiance acoustique est le trafic automobile. Ainsi, les mesures visant à réduire la part modale de la voiture, et donc le trafic automobile, par le développement et l'amélioration des moyens de transports alternatifs et celles visant à améliorer la fluidité permettront la réduction de la consommation d'énergie non-renouvelables. Cette réduction entrainera une diminution des émissions de polluants et GES et donc une amélioration de la qualité de l'air. En réduisant le trafic, l'ambiance acoustique sera également améliorée. La promotion et le développement des véhicules électriques et GNV (Gaz Naturel pour Véhicule) aura également des incidences positives sur l'ensemble de ces éléments.

Amélioration du cadre de vie des habitants

Le PLM de Rambouillet Territoires engendrera de nombreux bénéfices sur le cadre de vie des habitants de l'agglomération (santé, sécurité, économie, social). En effet, il aura un impact positif direct sur la santé par la pratique d'une activité physique régulière liée aux déplacements modes actifs. Il aura également des incidences positives indirectes car il permettra une amélioration globale de l'environnement (qualité de l'air, acoustique, sécurité) et limitera le stress et la fatigue dûs aux déplacements grâce aux mesures de sécurisation et d'amélioration de la fluidité. De plus, la majorité des actions de ce PLM vise à l'amélioration de la sécurité lors des déplacements pour tous les modes notamment par la sécurisation des différents itinéraires et l'amélioration des conditions de circulation. Le PLM engendrera aussi des bénéfices sociaux notables sur le territoire par l'amélioration des interactions sociales notamment avec l'amélioration de la cohabitation entre les modes, le développement du covoiturage et l'amélioration des conditions pour les chauffeurs PL. De plus, la mise aux normes des itinéraires piéton et l'amélioration de l'accessibilité des TC aux PMR favoriseront leur intégration. Dans une moindre mesure, le PLM aura aussi un impact économique par la création d'emplois (contrôle du stationnement et suivi du PLM) et d'activités sur le territoire (aménagement des voiries et de l'espace public).

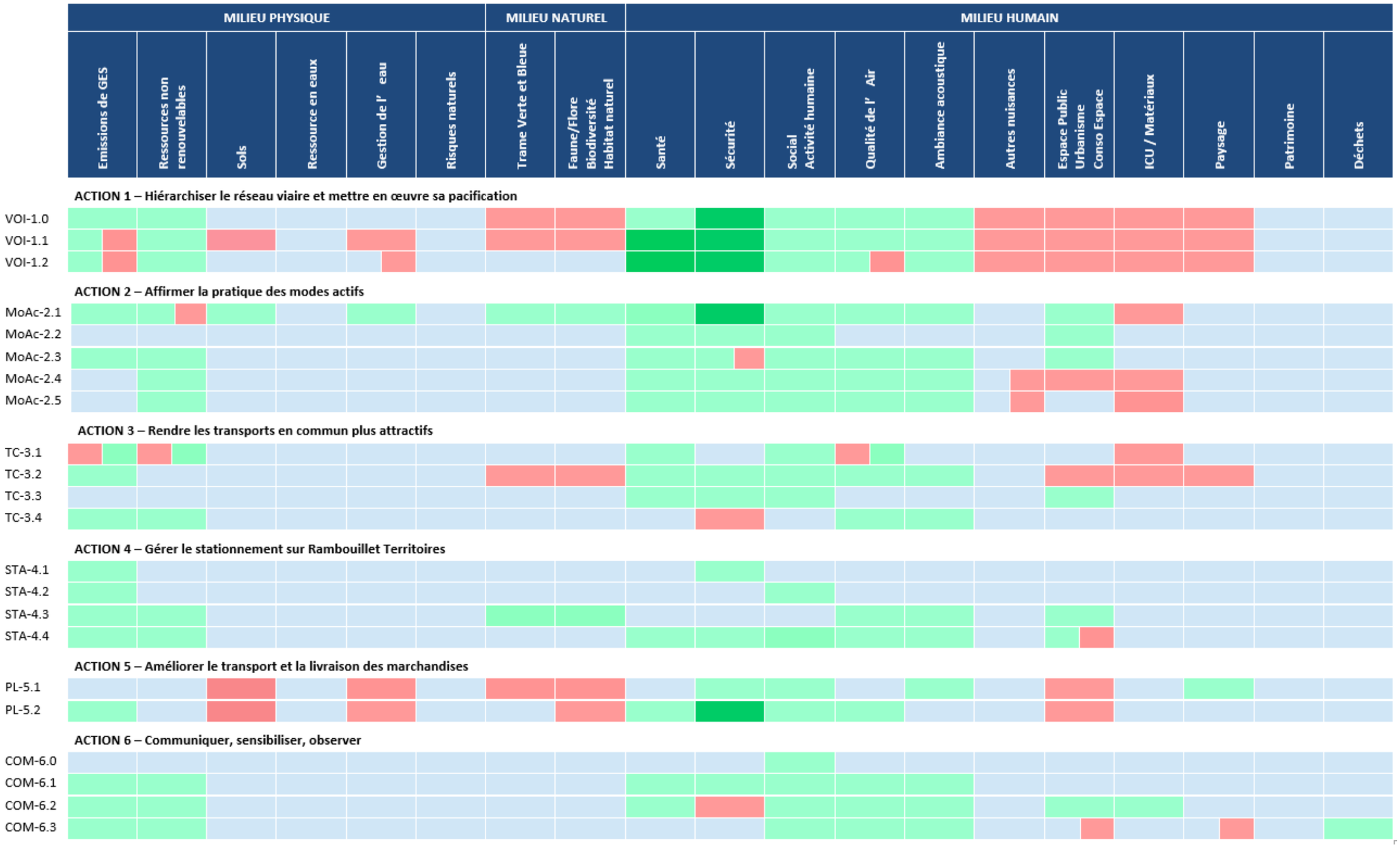
Des impacts sur le milieu naturel faibles mais tout de même présents

Par la réalisation d'aménagements, le PLM risque d'entraîner une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi qu'une artificialisation et une imperméabilisation des sols. Cette artificialisation peut se traduire par une altération locale du cycle de l'eau en diminuant l'infiltration et en augmentant le ruissellement. De plus, par la modification des sols elle engendre une perte d'habitats et de végétation entrainant une perte de biodiversité et une fragmentation de la trame verte. Ces impacts restent faibles car les aménagements réalisés sur des sols non artificiels sont peu nombreux et pour la majorité de faible envergure. De potentielles incidences Natura 2000 sont identifiées principalement sur les actions d'aménagement des carrefours routiers pour lesquels une séquence Eviter Réduire Compenser doit être mise en œuvre.

Des impacts très limités sur le milieu urbain

La mise en œuvre du PLM modifiera l'espace public avec le développement des pistes cyclables et d'itinéraires piéton de qualité qui sont des facteurs amplificateurs et accélérateurs de l'amélioration de l'espace public. Cependant, la sécurisation des itinéraires est consommateur d'espace public et peut engendrer des conflits d'usage entre les différents modes. De plus, les aménagements liés à la mobilité sont connus pour augmenter le phénomène d'Ilot de Chaleur Urbain ICU par la minéralisation des sols et l'utilisation de matériaux à fort potentiel de réchauffement global (PRG) (métaux).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

PARTIE 2
PRESENTATION DU PLM DE RAMBOUILLET TERRITOIRES

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

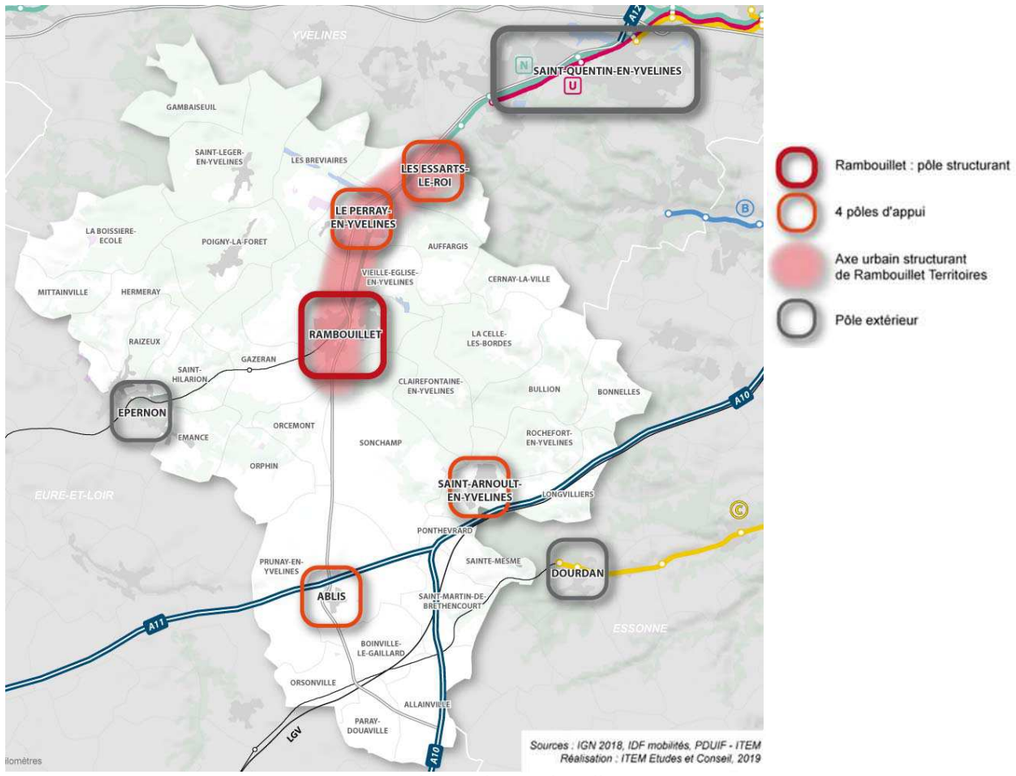
1 CARACTERISATION & PRATIQUES DE DEPLACEMENTS SUR RAMBOUILLET TERRITOIRES

1.1 CONTEXTE ET PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

1.1.1 Organisation territoriale de la population

L'axe urbain structurant dominé par Rambouillet concentre l'essentiel de l'activité et des services. Il est desservi par le Transilien. Quelques communes constituent des pôles d'appui économique de faible envergure (commerces, équipements, services). Dominé par la forêt et peu équipé, le reste du territoire comporte un habitat diffus où le recours au véhicule personnel est quasiment systématique et où l'offre alternative reste limitée, avec peu de lignes régulières de TC notamment.

- La population de Rambouillet Territoires présente une **forte disparité spatiale** et les **densités de population sont très inégales,** particulièrement la partie Nord-ouest plus rural avec seulement 47 hbts/km².
- Rambouillet concentre à elle seule 32% de la population et les 4 pôles d'appui (Les Essart-le-Roi, Le Perray-en-Yvelines, Saint-Arnoult-en-Yvelines et Ablis) regroupe 30% de la population. Les autres communes comptent moins de 2000 habitants, dont 23 moins de 1000 habitants.
- Présentant globalement un niveau de vie élevé, les habitants du territoire n'hésitent pas à consacrer une part significative de leur budget dans la mobilité et l'usage de la voiture.



Armature urbaine de Rambouillet Territoires

1.1.2 Mobilité des actifs et des scolaires

Actifs

- <u>Déplacements majoritairement orientés sur l'extérieur du territoire</u>

  L'EGT2010 (Enquête Globale de Transport) a révélé que 40,8% des trajets quotidiens des habitants de Rambouillet Territoires sont liés au travail : Domicile-Travail, trajets liés au travail et Domicile-Etudes (nouvelle EGT en cours).

  Le taux d'activité est élevé et homogène sur le territoire (91,8%). Le ratio emploi par actif occupé du territoire est seulement de 0,7, marquant un **fort déficit local d'emplois**. Avec 22 des 36 communes ayant un ratio emploi par actif occupé inférieur à 0,5, une partie du territoire présente un caractère « dortoir ».

  Ce contexte induit une **forte mobilité des actifs ailleurs que sur leur lieu de vie.**

- <u>Convergence des déplacements sur la RN10</u>

  Outre l'attractivité des pôles économiques situés en dehors du territoire, 65% des emplois du territoire sont situés sur l'axe urbain Rambouillet / Le Perray-en-Yvelines / Les Essarts-le-Roi. La ville de Rambouillet et les 10 zones d'activités présentes sur le territoire, essentiellement situées autour de la RN10 et près des échangeurs des autoroutes A10 et A11 concentrent l'activité et constituent des pôles générateurs de déplacements.

  Rambouillet concentre de plus toutes les administrations structurantes de Rambouillet Territoires.

  Ces conditions génèrent globalement un très fort rabattement des actifs mais aussi de toute la population sur l'axe RN10-RN191.

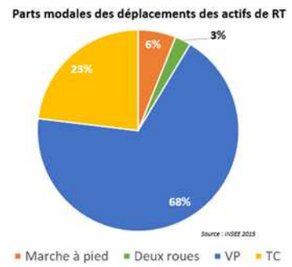
- <u>Forte prédominance de l'automobile dans les trajets des actifs</u>

  Plus de 2 actifs sur 3 sont automobilistes et l'ensemble des modes actifs ne représentent que 8,2 %.

  La voiture est également majoritaire dans la mobilité intra-communale.

  Seulement 26,5% des trajets sont effectués en modes actifs alors que les distances souvent inférieures à 3 km.

  En dehors de Rambouillet, peu d'usage des TC à l'échelle communale (8%) car les communes sont encore majoritairement rurales et de faible taille.



Scolaires

On compte près de 45 000 trajets de scolaires sur Rambouillet Territoires.

Avec seulement 4 établissements d'enseignement secondaire en dehors de Rambouillet, les scolaires constituent un **public « captif », dépendant des déplacements VP (accompagnement) et des TC**. Cette situation est nettement moins sensible pour les plus jeunes (seulement 3 communes sans école primaire).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.1.3 Flux entrants et sortants

La polarisation des flux d'entrée sortie du territoire s'effectue sur la RN10 et autour de l'axe ferroviaire Rambouillet-Paris : le Transilien.

L'étude des flux « OD » (Origine-Destination) montre que les 4 OD les plus fortes sont internes. Elles concernent les flux d'échange entre Le Perray-en-Yvelines et Rambouillet et entre Gazeran et Rambouillet.

En termes de répartition modale, bien qu'une majorité de communes concernées se trouvent le long de l'axe ferroviaire structurant, il s'avère que la voiture est majoritaire dans les OD structurantes, à l'exception de celles au départ ou à destination de Paris.

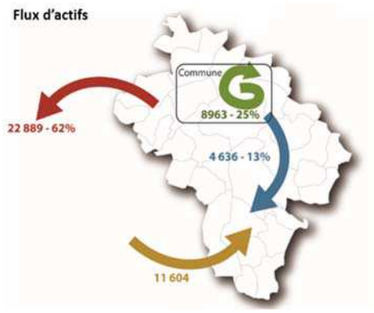
A titre d'exemple la part modale des TC ne dépassent pas les 13% entre Rambouillet et Gazeran alors que les deux communes sont reliées par l'offre ferroviaire.

Actifs

- Pour les actifs, la mobilité interne au territoire reste minoritaire (25% en intra-communale et 13% entre communes).
- Seulement 38% des actifs résident et travaillent sur Rambouillet Territoire

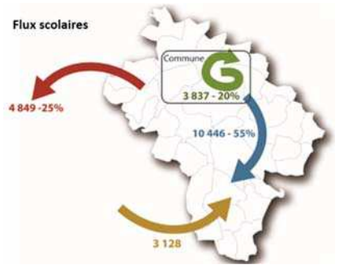
  62 % des actifs quittent le territoire pour travailler représentant 23000 déplacements/jour. 15,8% d'entre eux travaillent à Paris.

  1 actif sur 4 travaille toutefois dans sa commune de résidence, révélant le potentiel important de développement des modes actifs.
- **Ajout de plus de 11000 déplacements/jour d'actifs extérieurs venant travailler sur Rambouillet Territoires ou se rendant en direction de Paris**.



Scolaires

- 75 % des élèves habitent et étudient à Rambouillet Territoires mais seulement 20% étudient dans leur commune.
- Les 25% qui étudient en dehors du territoire génèrent près e 5000 déplacements/jour.
- Même phénomène pour scolaires extérieurs au territoire qui génèrent plus de 3000 déplacements/jour pour venir étudier sur Rambouillet Territoires



Place des transports en commun dans les flux entrants et sortant

- Flux sortants : L'utilisation des TC est croissante à mesure que l'on s'approche de Paris. Ils sont très majoritaires pour les directions Paris (80%) et Versailles (54%).

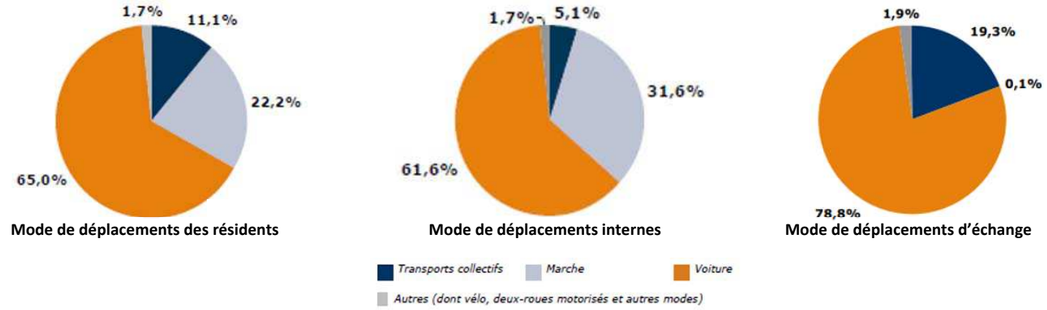
  Leur place reste minoritaire pour les autres destinations, même le long de l'axe ferroviaire et quasi inexistante en direction de l'Eure-et-Loir.
- Flux entrants : Même type d'utilisation des TC qu'en flux sortant. Voiture privilégiée même dans les déplacements de proximité. Part modale des TC plus élevée sur l'axe di Transilien N mais restant faible jusqu'à Trappes

Place de la voiture au sein de la population de Rambouillet Territoire

La voiture est le mode privilégié par les résidents pour leurs déplacements (65%).

- Mobilité interne : La place des TC reste anormalement faible. C'est la marche qui constitue quasiment la seule alternative à la voiture individuelle.
- Mobilité d'échange : structurée par la voiture mais aussi par les TC, partage de plus en plus marqué à mesure que l'on se rapproche de Paris.

  En moyenne, les flux d'échange s'effectuent à 78,8% en voiture et 19,3% en TC. Comme les distances sont plus importantes, les modes actifs sont logiquement délaissés pour ces déplacements, avec 2% de part modale cumulée pour la marche et autres modes.



- Très forte polarisation de la population sur Rambouillet et seulement quelques autres communes. Organisation territoriale des pôles démographiques le long de la RN10. Distances intercommunales importantes ne favorisant pas l'alternative au véhicules personnel
- Faible ratio local d'emploi par actif occupé du territoire et forte attractivité des pôles d'emploi externes donnant une dimension « dortoir » au territoire
- Valeurs élevées du Taux de motorisation (1,42). 44% des ménages disposant de 2 véhicules ou plus. Nombre moyen de déplacements/jour (3,93) conforme à la moyenne nationale.
- Forte mobilité des actifs vers l'extérieur de l'agglomération et très fort rabattement des actifs et de l'ensemble de la population sur l'axe RN10-RN191 et sur Rambouillet.
- Effet supplémentaire de rabattement induit par les entrées sur le territoire d'actifs extérieurs (travail sur Rambouillet Territoires ou à proximité de Paris)
- Omniprésence des VL dans les déplacements des résidents mais aussi 10% des ménages sans voiture.
- Utilisation croissante des TC à mesure que l'on s'approche de Paris. Hormis les trajets intra-communaux, leur usage est essentiellement réservé aux trajets au départ ou à destination de Paris.

→ Les pratiques de déplacement sont parmi les informations les plus utiles pour caractériser les principaux enjeux stratégiques du PLM et définir sur le plan opérationnel les actions et mesures à mettre en place

→ La prépondérance des véhicules particuliers donne la mesure du potentiel des mesures du PLM sur le plan environnemental pour réduire notamment les émissions de GES et la consommation de carburants.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.2 ORGANISATION DU RESEAU VIAIRE ET CONDITIONS DE CIRCULATION

Hiérarchisation du réseau viaire

La hiérarchisation apparait adaptée aux fonctionnalités et aux spécificités locales.

- Le réseau viaire de Rambouillet Territoire est organisé autour de la RN10, selon un axe Nord-Sud, qui assure les liaisons avec les agglomérations voisines. La N10 forme une véritable colonne vertébrale sur Rambouillet Territoires et pour le Sud Yvelines. Elle assure la connexion entre l'A11 au sud et la N12 au nord.

  Son gabarit à 2x2 voies, à l'exception du contournement de Rambouillet à 2x1 voie, permet de capter le trafic de transit entre l'Ouest francilien et les autoroutes A11 et A10. La N10 est prolongée au Sud par la N191 et permet un accès direct à l'A10 via l'échangeur n°11.

  Sur ce réseau magistral PDU-IF, les autoroutes A10 et A11 assurent les liaisons avec les polarités franciliennes.

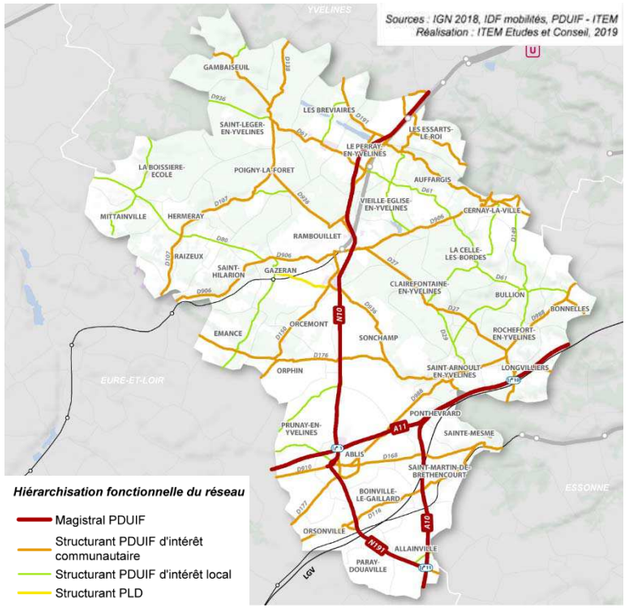
- L'accessibilité à ces voiries s'effectue à travers un réseau structurant de voiries radiales et transversales, convergeant vers Rambouillet et qui maille essentiellement la partie Nord du territoire. Ce réseau supporte les flux locaux d'échanges entre les communes du territoire. Les voies départementales assurent la connexion du territoire aux principales polarités régionales.

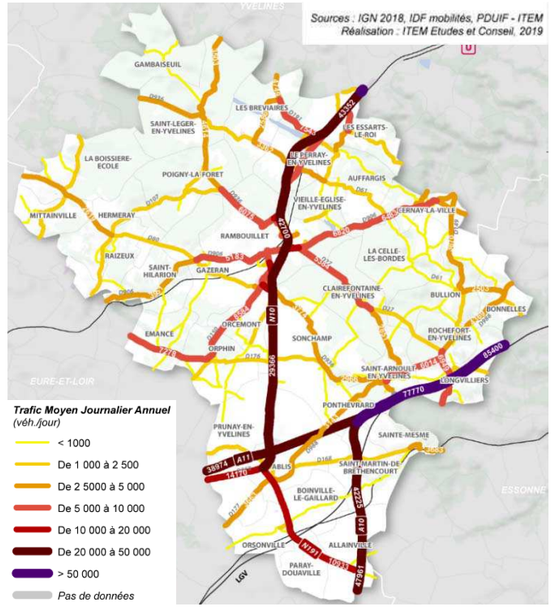
- Le réseau de desserte locale assure la desserte fine et le rabattement sur les axes structurants.

Trafics et conditions de rabattement

L'organisation et la hiérarchisation du réseau viaire, avec une **forte convergence vers l'axe Rambouillet-Les Essarts-le-Roi, se traduit par une densification du trafic, mal supportée par les voiries actuelles** avec quelques points de congestion. Des hausses de trafic apparaissent sur plusieurs axes structurants (+1,6%/an sur la N10 et +5,3% à Rambouillet). Hormis ces quelques phénomènes ponctuels, le trafic reste relativement fluide sur l'ensemble du réseau viaire du territoire.

Le territoire supporte également un trafic de poids lourds importants qui se déploie parfois en dehors des principaux axes structurants sur des voiries mal adaptées.



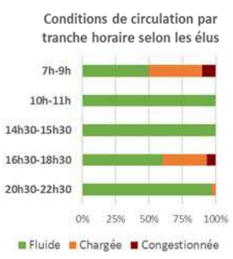


L'axe N191-N10 se charge progressivement au fur et à mesure que l'on se rapproche de Paris avec un premier de chargement au Sud au niveau d'Ablis (jonction D910 + N191 + A11, puis un second à Rambouillet.

Le territoire offre globalement de bonnes conditions de circulation. Les **difficultés sont surtout sensibles aux heures de pointe sur la portion de la RN10 la plus proche de Paris**.

Le **principal point de congestion reste la traversée de Rambouillet** où, en l'absence de contournement Ouest, apparaissent des dysfonctionnements en centre-ville avec du trafic de shunt sur des voiries non adaptées

A l'égard de la stagnation démographique sur le territoire, les évolutions de trafic traduisent l'origine extraterritoriale de la hausse de par le dynamisme économique de l'Ile-de-France.





Source : Google Trafic, situation au 26 mars 2019 à 18h.

Accidentologie / Intersections accidentogènes

Les accidents se concentrent principalement sur les axes structurants du territoire (autoroutes A10 et A11, RN10) et dans la périphérie de Rambouillet.

Malgré une forte présence de la voiture (65% des parts modales), l'accidentologie sur le territoire recule depuis plusieurs années. Si, à l'échelle régionale, le nombre d'accidents a diminué de 12% environ, sur le territoire, cette baisse atteint les 47%.

- Hiérarchisation PDU-IF du réseau viaire adaptée aux fonctionnalités et aux spécificités locales
- Trafic relativement fluide sur l'ensemble du réseau viaire du territoire. Dysfonctionnements limités à quelques points de congestion. Baisse notable et continue du nombre d'accidents sur le territoire.
- Rabattements massifs d'origine extraterritoriale sur les N191 et N10 conduisant à des hausses de trafics sur ces axes structurants. Contexte à forte incidence sur les conditions de déplacement sur l'axe Nord-Sud en direction ou provenance de Paris. Incidence surtout sensible sur les conditions de circulation à Rambouillet

→ Le PLM doit essentiellement répondre au contexte particulier d'une concentration très marquée du trafic sur la N191 et la N10, principalement à Rambouillet et sur la section Nord en direction de Paris.

→ Les axes opérationnels porteront notamment sur la sécurité, la place des PL

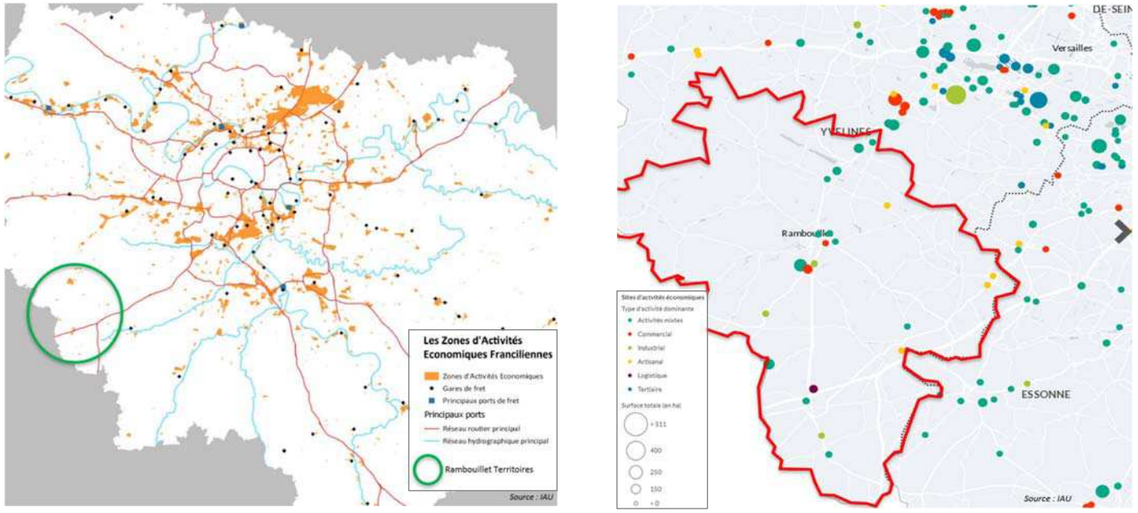
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.3 TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'Île-de-France génère annuellement près de 220 millions de tonnes de marchandises soit 10,5% de ce que le territoire national génère. La Région réalise la majeure partie de ses échanges avec elle-même (52,8 %). Sur ces flux, plus de la moitié (56 %) sont des flux intra-départementaux.

En termes de parts modales, 89 % des marchandises sont transportées par le mode routier, contre 6,5 % déplacées par voie fluviale et 4,5 % par la voie ferrée.

Le territoire se caractérise par l'absence de gare de fret et l'absence de réseau hydrographique ne permettant pas de faire évoluer le transport de marchandises vers d'autres modes de transport que les PL.



Zones d'activités économiques sur Rambouillet Territoires

Les zones d'activités sont peu nombreuses sur le territoire et sont principalement situées sur l'axe urbain à Rambouillet ou à proximité des échangeurs autoroutiers. On dénombre seulement 4 zones d'activité au Nord du territoire et 7 sites d'activité autour de Rambouillet. Bien qu'aucune activité de e-commerce ne soit identifiée sur le territoire, son expansion a toutefois fortement impacté les trafics générés par les livraisons

La circulation des poids lourds sur le territoire génère quelques difficultés ponctuelles de circulation, particulièrement sur les axes non adaptés (Cf. §1.2).

Concernant les livraisons, les véhicules utilisés sont essentiellement des véhicules utilitaires légers. A ce jour, il n'y a pas de réglementation des livraisons à l'échelle de Rambouillet Territoires et la réglementation sur la commune de Rambouillet est devenue obsolète.

- Contexte local révélant des enjeux sensiblement moins importants que sur le reste du territoire régional
- Situé en bordure Ouest de la région Ile-de-France, Rambouillet Territoires apparait particulièrement éloigné de l'activité logistique régionale en direction de la Capitale

→ Le contexte local met en évidence la nécessité d'améliorer le jalonnement PL sur les axes structurants et de mettre en place dans les communes commerçantes une réglementation des livraisons et d'agir sur les conditions de stationnement.

1.4 TRANSPORTS COLLECTIFS

1.4.1 L'offre TC

Par le réseau ferroviaire

Le territoire dispose d'une offre adaptée avec deux offres structurantes, situées sur le même fuseau de déplacement mais ayant des logiques de desserte et de fonctionnement distinctes :

→ Le Transilien N, avec une offre en desserte directe de Paris, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles, comptant 3 gares sur le territoire (Rambouillet, Le-Perray-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi)

→ Le TER Centre-Val-de-Loire Le Mans <> Chartres <> Paris-Montparnasse, qui propose une offre rapide pour Versailles-Chantier et Paris, avec 2 gares (Rambouillet et Gazeran)

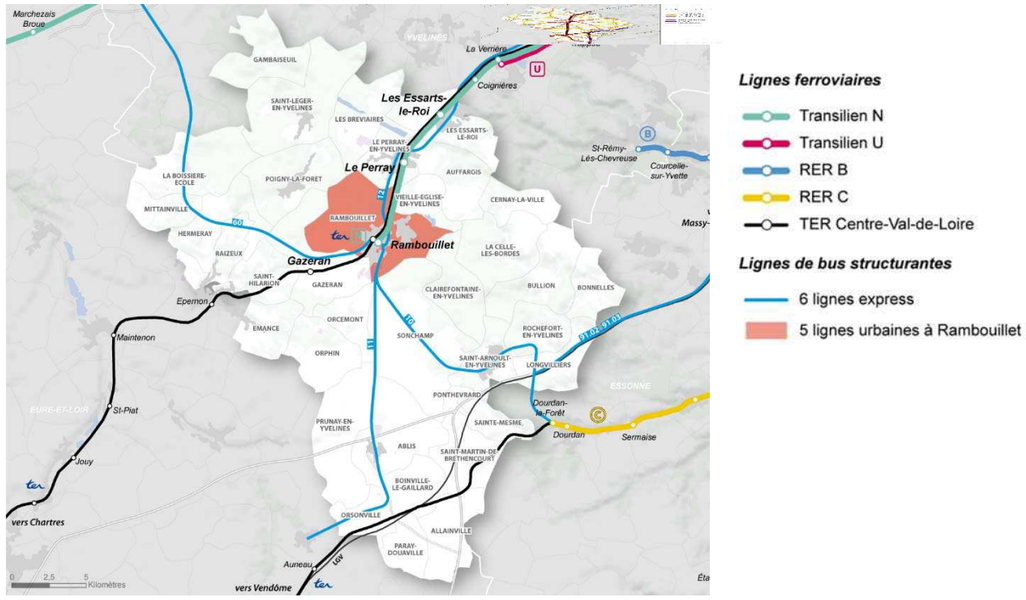
Par le réseau routier

L'offre de transport collectif routier de Rambouillet Territoires s'organise selon 3 niveaux de desserte :

→ 6 lignes de bus express structurantes

→ 37 lignes interurbaines complémentaires sur le reste du territoire.

→ 5 lignes urbaines à Rambouillet



Offre TC structurante de Rambouillet Territoire

Environ 11% des déplacements des résidents du territoire sont effectués en transport collectif, tous motifs confondus. Ce taux grimpe à 23% pour les déplacements domicile-travail. Avec 22% des habitants qui possèdent un abonnement de transport, l'usage des transports en commun semble ancré dans les pratiques de mobilité des habitants.

Pour que les Transports Collectifs (TC) constituent une réelle alternative à l'automobile, ils doivent être rapides par rapport aux temps de parcours en voiture, confortables, pratiques et peu coûteux.

Des arbitrages doivent donc être réalisés entre un maillage trop fin qui rend possible les TC pratiques mais coûte cher en démultipliant les arrêts et en ralentissant les véhicules. De même sur l'information voyageur et les équipements des véhicules qui amènent un vrai confort de voyage mais peuvent représenter des investissements onéreux.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.4.2 Le niveau de service

Offre ferroviaire

→ Transilien N : 84 services quotidiens les jours ouvrés, 74 le Samedi et 64 le Dimanche.

→ TER Centre-Val-de-Loire Le Mans <> Paris-Montparnasse : 58 services quotidiens les jours ouvrés, 35 le Samedi et 33 le Dimanche.

Les actifs situés plus au Sud ou en Eure-et-Loir se rendent en Ile-de-France depuis Epernon (Eure-et-Loir) ou Gazeran.

L'offre TER permet une **réduction significative des temps de parcours** vers Paris et assure Rambouillet d'une **offre élevée** (158 services/jour vers Paris).

Cette **offre est globalement suffisante** et permet à 96% de la population de revenir sur le territoire après 18h, dont 85% sur Rambouillet.

Nota : ***Dysfonctionnement du fait de la double desserte Transilien/TER*** *: Problème des billets TER depuis la Région Centre qui nécessitent une contremarque Transilien pour passer les contrôles d'accès installés dans les gares d'IDF, contremarque manquante si achat de e-billet SNCF ou via un distributeur.*

Offre de transport routier

- Lignes de bus express : 4 lignes Transdev organisées en étoile autour de Rambouillet, relient Rambouillet aux principales polarités internes et externes au territoire. 2 lignes d'autocar express Albatrans offrent une alternative crédible à l'automobile pour des déplacements vers Massy et Orsay (rapidité du trajet)

  Nombre important de services en jours ouvrés mais 4 fois plus faible le samedi et pas de service le dimanche

- Lignes interurbaines : Elles relient les différentes communes aux polarités internes du territoire ou externes, avec des rabattements sur les gares et les établissements scolaires. Elles révèlent une vocation prioritairement scolaire et sont peu adaptées aux actifs. Elles offrent toutefois une solution de mobilité pour les actifs non motorisés.

- Lignes urbaines de Rambouillet : Ces lignes présentent de bonnes conditions de lisibilité : départ à la même minute, mais avec des différences entre heures creuses et heures de pointe. La ville de Rambouillet dispose d'un réseau urbain attractif qui permet l'accessibilité de tous les quartiers à la gare et au cœur de ville avec des fréquences de passage adaptées Un maillage fin de lignes urbaines permet à 93 % de la population d'être située dans l'aire de chalandise des TC. La quasi-totalité des pôles générateurs est desservie.

La gare de Rambouillet constitue le point nodal de l'ensemble du réseau TC routier réseau où s'articulent l'ensemble des lignes express en correspondance avec les lignes interurbaines. _Plus largement, Rambouillet, ville-centre du territoire, concentre l'offre avec 696 services quotidiens assurés par 22 lignes différentes.

Malgré le niveau de service atteint en semaine, l'offre TC routier est jugée globalement insuffisante. Elle diminue fortement en heures creuses, limitant la mobilité des populations captives. 31% des services sont assurés le samedi par rapport à un jour de semaine et quasiment pas de service le dimanche (0,9%)

La desserte après 22h n'apparait pas comme enjeu majeur pour les élus.

1.4.3 L'offre complémentaire de transport à la demande

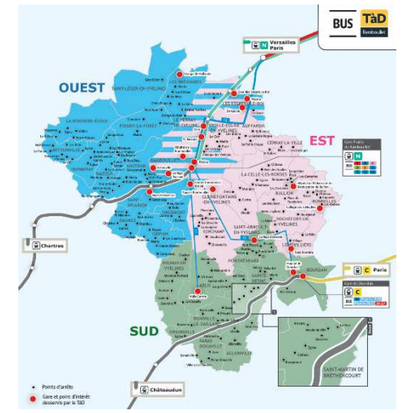
La forte diminution de l'offre en heures creuses et le dimanche

En moyenne sur Rambouillet Territoires, 27 % des services sont en fonctionnement en heures creuses par rapport à l'heure de pointe. En début de soirée (20h30-21h30), l'offre diminue encore pour atteindre seulement 21 % de l'offre constatée entre 7h30 et 8h30.

On relève de plus une forte différenciation spatiale entre l'Est du territoire, concentrant les communes les plus importantes avec une offre présente toute la journée, et l'Ouest où l'offre est faible en HP et inexistante en HC.

L'absence totale de service le dimanche empêche toute idée de report modal sur cette journée.

Le projet TAD



En collaboration avec Rambouillet Territoires et la société Transdev, exploitante du réseau, le projet TAD a été élaboré par Île-de-France Mobilités. La création de ce service de Transport à la Demande permet de développer l'offre de transport sur le territoire de la communauté d'agglomération.

Ce service entre dans le cadre du grand plan d'amélioration des réseaux de bus sur l'ensemble de la Région Île-de-France. **L'objectif est de répondre à la demande de mobilité en heures creuses**, période marquée par l'absence d'offre sur les lignes régulières.

Il fonctionne du lundi au vendredi, de 9h à 15h35, ainsi que le samedi, de 9h à 18h50, et vient compléter l'offre des lignes de bus régulières déjà existantes. Le service est accessible exclusivement sur réservation via la plateforme régionale mise en place par Île-de-France Mobilités.

La réponse aux faiblesses du réseau Bus reste partielle puisque le service n'est à ce jour pas proposé le dimanche.

1.4.4 Les dysfonctionnements constatés

Plusieurs dysfonctionnements limitant l'efficacité du réseau de transports en commun sont observés :

Faiblesse du service en heures creuses et le dimanche : Le principal écueil relève de l'organisation du réseau de bus très clairement orienté sur les migrations pendulaires et très peu adapté aux personnes inactives (retraités, etc.).

Des aménagements de voiries insuffisants : Le dimensionnement de la voirie est souvent peu adapté, source de difficulté pour la circulation des bus. Aucune ligne ne dispose d'aménagement en site propre qui garantit le maintien d'une vitesse commerciale quelles que soient les conditions de circulation.

32 points durs ont été identifiés par les exploitants des réseaux, dont 10 correspondent à un dimensionnement de la voirie.

Des problèmes fréquents de stationnement illicite, principalement devant des arrêts de transports en commun et en heures de pointes, qui perturbent la circulation des véhicules.

Des intersections dangereuses, au Sud du territoire (Rue du Moulin/RD988 à Rochefort-en-Yvelines, Rue des grands meurgers/RD936 à Saint-Arnoult-en-Yvelines et Chemin de la grande plaine/RD988 à Ablis).

- Le réseau ferré est totalement dédié à un accès rapide à Paris. Le niveau de service répond aux besoins locaux
- Le réseau Bus est fortement orienté sur les besoins des actifs. Il présente des carences en termes de niveau de service en heure creuses et dimanches. Les aménagements de voiries le concernant sont à améliorer.
- L'hypercentralisation du réseau routier TC sur la commune de Rambouillet pose à elle-seule plusieurs problématiques de déplacement sur le territoire et conditionne fortement la capacité du territoire à faire évoluer significativement les pratiques actuelles :
  → Qualité du rabattement des TC et des modes actifs
  → Qualité des aménagements pour faciliter l'accès et permettre une intégration efficace des modes actifs
  → Niveau de l'offre et conditions de stationnement à proximité des pôles d'échange

→ L'amélioration des services proposés repose sur une meilleure intégration des TC routiers sur la voirie mais aussi des PMR et modes actifs à proximité des pôles. Action qui conduira nécessairement à des aménagements de voirie. L'attente de service en HC et Dimanches génèrera des consommations supplémentaires.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.5 STATIONNEMENT

1.5.1 Politiques de stationnement sur Rambouillet Territoires

Seules 9 communes, sur les 36 que compte l'agglomération, ont mis en place une politique de stationnement :

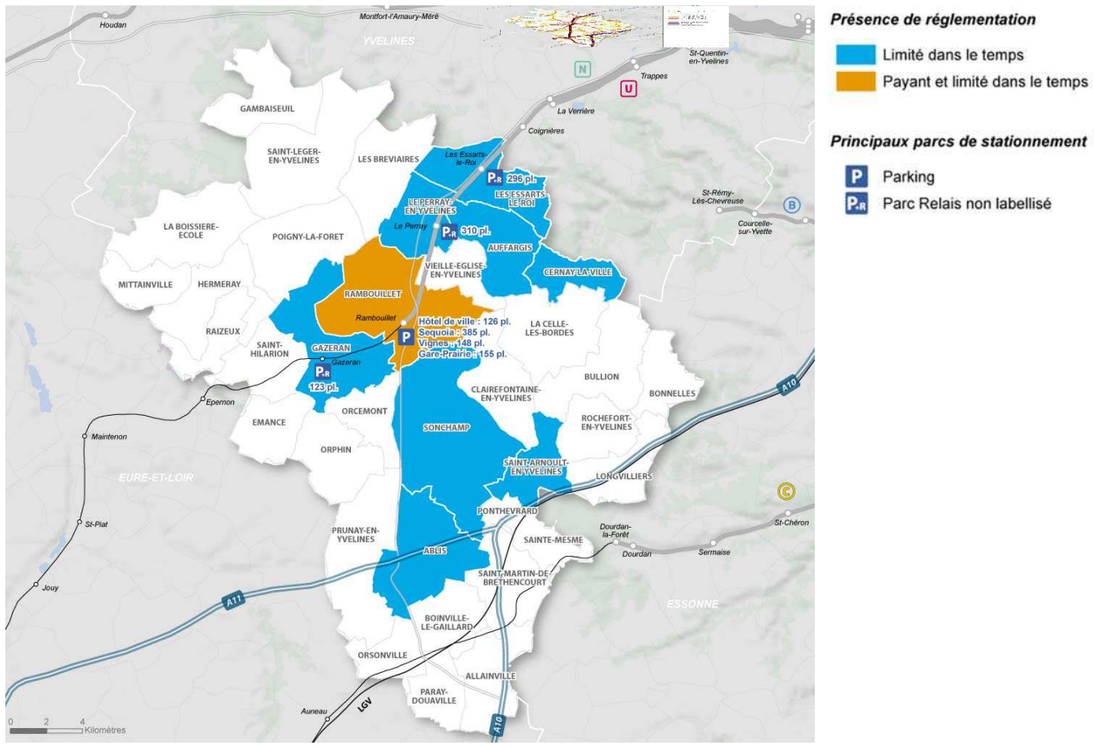
- Rambouillet est la seule commune à avoir mis en place du stationnement payant

  1150 places payantes réparties sur 2 secteurs : Un secteur commerçant sans possibilité d'abonnement résidents et un secteur mixte, à tarification identique à la différence qu'il permet aux résidents de souscrire à un abonnement.

  Dans le secteur commerçant, la durée maximale de 4h apparait trop élevée pour assurer une rotation optimale. La lisibilité des politiques de stationnement est parfois compliquée et peu de stationnements dédiés aux 2 roues motorisés sont matérialisés.

- 8 communes ont mis en place des zones bleues ou zone de stationnement à durée limitée à disque : Ablis, Auffargis, Cernay-la-Ville, Gazeran, Le-Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi, Saint-Arnoult-en-Yvelines et Sonchamp.

- Les 27 autres communes n'ont pas mis en place de politique de stationnement. Pas d'enjeu majeur sachant que 23 des 36 communes comptent moins de 1000 habitants.



Visualisation des politiques de stationnement de Rambouillet Territoires

Ces politiques visent à contrôler le stationnement sur des communes disposant de parkings relais, en lien avec le réseau ferroviaire, ou bien proche des autoroutes A10 et A11.

1.5.2 Difficultés de stationnement sur Rambouillet Territoires

La problématique « Stationnement » ne concerne qu'un nombre limité de communes. Il n'y a pas de réelle problématique de congestion sur Rambouillet Territoires.

L'enquête de stationnement menée en février 2019 sur 6 communes (Rambouillet, Gazeran, Le Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi, Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines) montre qu'il n'y a pas de saturation du stationnement sur voirie. L'offre de stationnement couvre la demande quel que soit l'horaire.

- Rambouillet : Un stationnement payant et un système efficace puisque le centre-ville ne souffre pas de congestion. L'offre de stationnement sur le secteur payant couvre les besoins du centre-ville
- Gazeran : Seule commune où l'offre apparait sous-dimensionnée par rapport aux besoins, notamment à proximité de la gare. Stationnements illicites fréquents.
- Le-Perray-en-Yvelines : saturation ponctuelle de l'offre réglementée l'après-midi. Forte disparité de la demande entre la journée et la nuit : Stationnements illicites constatés cependant, le parking du Planit surdimensionné.
- Les Essarts-le-Roi : Offre en adéquation avec les besoins du secteur en journée. Peu de besoins la nuit.
- Ablis : Les besoins de stationnement sont couverts par l'offre avec cependant des disparités selon les secteurs
- Saint-Arnoult-en-Yvelines : Au plus fort de la fréquentation, un nombre important de places restent inoccupées

- Il n'y a globalement pas de congestion sur le territoire en termes de stationnement.
- La réglementation s'avère efficace à Rambouillet qui affiche un taux de congestion particulièrement bas. Les quelques communes concernées par une forte demande restent sans problématique lourde hormis Gazeran
- Une organisation et gestion harmonisée du stationnement apparaissent manquantes sur le territoire. Le peu de places réglementées (Rambouillet seulement) permet une réelle marge de manœuvre pour harmoniser les règles et conduire à un changement de comportement de la part des usagers.

→ Le diagnostic montre qu'il n'y a pas d'enjeu majeur en termes de stationnement sur Rambouillet Territoire.

→ Sur le plan stratégique, les actions du PLM n'auront pas pour vocation d'augmenter l'offre dans des proportions importantes mais plutôt d'optimiser l'offre existantes. La mise en place sur plusieurs communes d'un stationnement réglementé répondra avec pertinence aux conflits d'usage et dysfonctionnements localisés.

→ Dans ce contexte, peu de craintes sont à prévoir en termes d'incidences environnementales des mesures prises (consommation d'espace, imperméabilisation)

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

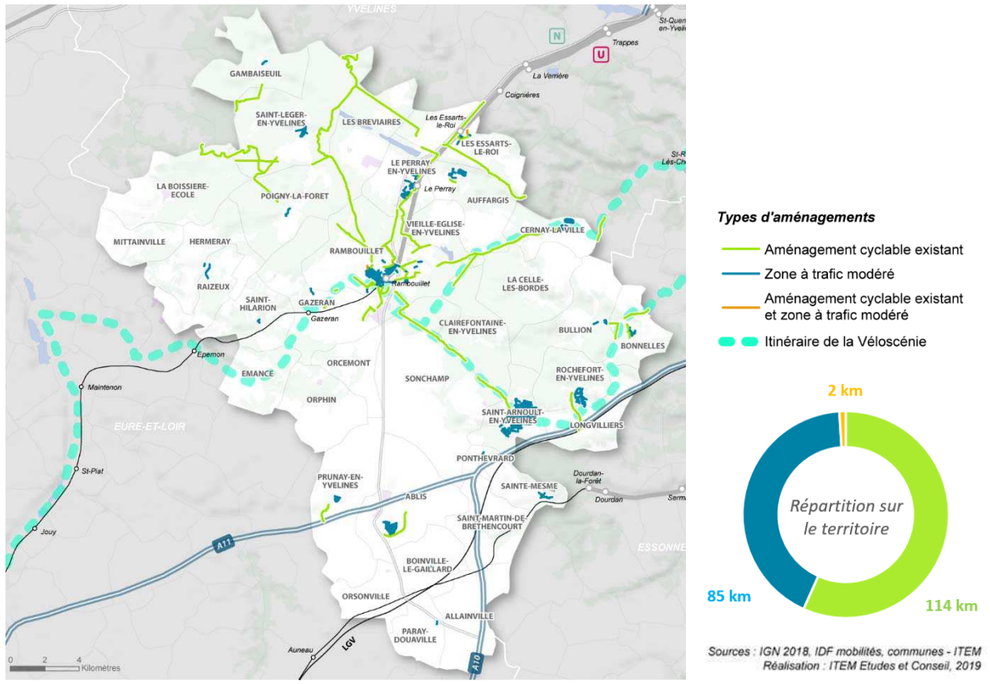
1.6 MODES ACTIFS

Rambouillet Territoires dispose d'un réseau cyclable conséquent, avec près de 16% de la voirie aménagée pour la pratique du vélo. En tout, sont comptabilisés environ 87 km de zones pacifiées et 117 km d'aménagements cyclables.

Maillage cyclable

Ce maillage est en cours de développement, en particulier sur le quart Nord-Ouest de Rambouillet Territoire, où un véritable réseau cyclable s'amorce, permettant des liaisons intercommunales comme entre Rambouillet et Le-Perray-en-Yvelines ou entre Rambouillet et Cernay-la-Ville. L'étendue de la forêt permet de disposer de nombreux cheminements qualitatifs, amorçant des liaisons intercommunales.

Toutefois, la densité d'aménagements cyclables à l'échelle de Rambouillet Territoires reste hétérogène : absence évidente d'infrastructure sur la moitié Sud-Ouest. De plus, le réseau cyclable souffre d'un manque de continuité des itinéraires, notamment entre les sections urbaines et interurbaines au Sud et à l'Ouest du territoire.



Le réseau cyclable de Rambouillet Territoires

Aménagement des communes

Les aménagements urbains sont très hétérogènes. La part de voies aménagées varie dans des proportions importantes suivant les communes.

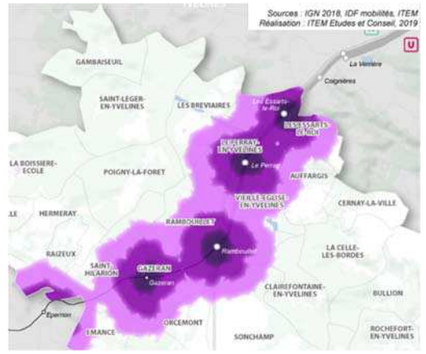
La part de de voiries aménagées pour les modes actifs est élevée pour 6 communes de la collectivité : Saint-Arnoult-en-Yvelines 55,7%, Saint-Léger-en-Yvelines 48,4%, Cernay-la-Ville 31,4%, Rambouillet 27,3%, Rochefort-en-Yvelines 25,2% et Bonnelles 20,6%. Valeurs élevées révélatrices d'une prise en compte des déplacements en cycles sur la ville. Le réseau cyclable autorise sur ces communes une pratique utilitaire et quotidienne du vélo.

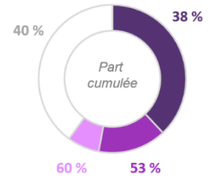
En revanche, 14 communes ne comptent aucun aménagement cyclable. Elles présentent toutes une population inférieure à 1000 habitants.

Potentiel de rabattement cycle sur les gares

Le territoire dispose d'un fort potentiel de rabattement en cycle sur les gares ferroviaires. Près de 60% de la population de Rambouillet Territoire se situe à moins de 15 minutes à vélo d'une gare. Environ 10% de report de la part modale vélo est atteignable pour le rabattement en gare, et jusqu'à 15% sur la commune de Rambouillet.

L'offre en stationnement cycles est correctement dimensionnée pour les gares de Perray-en-Yvelines et Essarts-le-Roi mais sous-dimensionnée pour la commune de Rambouillet.





Conditions de déplacement

Cycles : Les aménagements cyclables sont de qualité irrégulière. Ils sont globalement de bonne qualité, à l'exception de la piste cyclable le long de la RN10, au Perray-en-Yvelines et aux Essart-le-Roi, où elle est parfois étroite, avec un revêtement dégradé et sujet à du stationnement de poids lourds.

Ces aménagements restent sources de conflits, en particulier lorsque les aménagements sont mixtes (conflits avec les piétons) ou lorsque le stationnement des véhicules légers est effectué le long de bandes cyclables entrainant des situations de danger.

Marche : Les conditions de déplacements à pied sont globalement bonnes. Les aménagements piétons dans les centres-bourgs des communes principales et de Rambouillet sont récents et de bonne qualité. En complément, plusieurs communes ont mis en place des zones à vitesse modérée, de qualité et équipées de plateaux piétons.

Trois communes disposent d'un pédibus pour desservir les écoles : Bonnelles, Le Perray-en-Yvelines et Gambaiseuil.

Que ce soit pour les piétons ou pour les cyclistes, le territoire est dépourvu de jalonnement directionnel hormis jalonnement local sur certaines communes ? Contexte ne favorisant pas le report modal.

- Marche : Place importante dans les déplacements (22% des déplacements journaliers). Toutefois quasi exclue des déplacements Domicile-Travail (4% de ces déplacements)
- Cycle : Des aspects positifs (rabattements vers les pôles gares, part de voiries aménagées des communes) mais les aménagements cyclables restent de qualité irrégulière (discontinuités, sécurité) et nécessitent des interventions pour résorber les dysfonctionnements.
- Jalonnement cycles et piétons encore très rare et carences en stationnement cycles. Aménagements nécessaires à prévoir en milieu urbain et sur le réseau cyclable.

→ Les enjeux révélés par le diagnostic portent sur la limitation de l'usage des VP et l'intégration des modes actifs dans l'organisation du réseau routier.

→ Avant la réduction des impacts environnementaux, les objectifs du PLM sur la thématique des modes actifs seront définis en premier lieu pour répondre aux objectifs de pacification de la voirie, de résorption des coupures urbaines et d'aménagement de l'espace public en faveur des cycles et de la marche (stationnement, zones de pacification).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2 LE PLM

2.1 LE CONTEXTE D'ELABORATION

Prenant en compte les spécificités de la Région Île-de-France et notamment l'impossibilité de définir à l'échelle locale l'ensemble des éléments contenus dans un Plan de Déplacements Urbains (PDU), le législateur a introduit dans la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) une modification de la LOTI prévoyant l'élaboration de documents précisant le PDU Île-de-France sous la forme de Plans Locaux de Déplacements (PLM).

Un certain nombre de territoires ont été déclarés comme pertinents pour élaborer un Plan Local de Mobilité qui est donc une déclinaison locale des orientations du PDU-IF auquel il fait référence. Il a pour objet de préciser localement, dans un objectif général de développement durable, les moyens et les actions envisageables à mettre en œuvre dans les cinq ans pour répondre aux orientations retenues dans le PDU-IF

C'est dans ce cadre que Rambouillet Territoires a choisi d'engager en janvier 2019 la démarche de PLM.

Bien que révélateur à l'échelle de Rambouillet Territoires des orientations du PDU-IF, le plan d'actions opérationnelles du PLM a été élaboré à partir des enjeux spécifiques révélés par le diagnostic des déplacements du territoire.

Ce dernier révèle plus précisément sur Rambouillet Territoires les enjeux suivants :

- L'enjeu de circulation en termes de sécurité des usagers, de fluidification des flux et de cohabitation modale,
- L'enjeu de la place des modes actifs au sens large (vélo et marche à pied),
- L'enjeu d'adaptation des transports collectifs en termes d'adaptation aux besoins des communes les moins desservies et de qualité de rabattement aux pôles d'échanges (rationalisation et optimisation des accès),
- L'enjeu du stationnement en tant que levier de report modal et d'amélioration de l'offre pour les cycles,
- L'enjeu du rapport à la voiture et de l'intégration des nouvelles mobilités (véhicules partagés, covoiturage, véhicules autonomes, etc.)

Pour y répondre et apporter une vision stratégique adaptée au territoire, le plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires s'articule autour de cinq axes opérationnels :

→ La nécessaire hiérarchisation, sécurisation du réseau viaire et mise en œuvre de sa pacification

→ Une affirmation de la pratique des modes actifs, tant sur le plan de l'organisation des déplacements que dans la politique d'aménagement

→ Rendre les transports en commun plus attractifs

→ Une gestion plus ambitieuse du stationnement sur le territoire intégrant plus de réglementation et contrôles et s'appuyant sur de nouvelles opportunités

→ Une améliorer du transport et des conditions de livraison des marchandises.

2.2 L'AMBITION DU PLM DE RAMBOUILLET TERRITOIRES

Déclinaison du PDU-IF, les ambitions du PLM de Rambouillet Territoires s'inspirent de ses grandes orientations (Cf. §3.3) et dessinent la vision de la collectivité sur chacune des thématiques. Elles fournissent un cadre des conditions de circulation sur le territoire : le réseau viaire, les transports en commun et les modes actifs, le stationnement et les déplacements PL.

Le plan d'actions opérationnelles à l'horizon 2026 est décliné selon cette vision.

2.3 STRUCTURE DU PLAN D'ACTIONS OPERATIONNEL

Le plan d'action s'organise autour de 6 actions générales déclinée selon 22 mesures opérationnelles

Actions	Mesures
ACTION 1 – Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification	
Action 1.0 (socle)	Conforter la hiérarchisation du réseau viaire
Action 1.1	Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours
Action 1.2	Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités
ACTION 2 – Affirmer la pratique des modes actifs	
Action 2.1	Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs
Action 2.2	Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires
Action 2.3	La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM
Action 2.4	Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires
Action 2.5	Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable
ACTION 3 – Rendre les transports en commun plus attractifs	
Action 3.1	Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers
Action 3.2	Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges
Action 3.3	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires
Action 3.4	Déployer des modes de mobilité innovants
ACTION 4 – Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires	
Action 4.1	Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux
Action 4.2	Mieux contrôler le stationnement
Action 4.3	Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement
Action 4.4	Encourager un nouveau rapport à la voiture
ACTION 5 – Améliorer le transport et la livraison des marchandises	
Action 5.1	Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds
Action 5.2	Optimiser les conditions de livraisons
ACTION 6 – Communiquer, sensibiliser, observer	
Action 6.0 (socle)	Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires
Action 6.1	Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires
Action 6.2	Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire
Action 6.3	Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.4 STRATEGIE DU PLAN D'ACTION

2.4.1 Action 1 - Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification

Mesure Socle : Conforter la hiérarchisation du réseau viaire

Le réseau viaire du territoire est d'une manière générale cohérent au regard du contexte urbain et du PDU-IF. La classification des axes routiers permet une lecture cohérente du réseau viaire et s'inscrit dans une logique de hiérarchisation globale.

La croissance du trafic, généré notamment par la traversée du territoire par des actifs situés en dehors de la région IDF, augmente toutefois anormalement le trafic des grands axes. Malgré la faible congestion routière sur l'ensemble du territoire et la faible problématique PL hors axes structurants, plusieurs dysfonctionnements subsistent sur les grands axes (essentiellement RN10), provoquant une traversée problématique de Rambouillet aux heures de pointe et des situations dangereuses sur de nombreux carrefours.

L'amélioration de la hiérarchisation servira de base pour déterminer les principes d'aménagements sur le réseau viaire en termes de sécurisation, de cohabitation modale, de liaisons cyclables, etc.

Cet axe opérationnel vise plutôt à adapter localement les caractéristiques des voiries et à effectuer des adaptions ponctuelles au niveau des pôles à enjeux, essentiellement la traversée de Rambouillet mais aussi l'accès à la zone d'activités de Bel Air, vers Gazeran. Il se traduira également par la mise en place d'un jalonnement adapté notamment pour la circulation des PL en transit sur Rambouillet Territoires (Cf. mesure 5.1).

Deux intersections structurantes ont été aménagées et seront prises en compte dans la hiérarchisation du réseau viaire sur le territoire :

→ L'échangeur A11/RN10 sur la commune d'Ablis ;

→ Le nouvel échangeur d'accès sur la RN10 sur la commune de Perray-en-Yvelines.

Mesure 1.1 – Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours

Certains carrefours sur le territoire génèrent d'importantes difficultés de circulation. L'enjeu est d'apporter une meilleure fluidité du trafic sur les axes structurants et de liaisons intercommunales afin d'éviter l'usage de la voirie locale par des itinéraires de shunt. La résorption de ces points durs n'a pas pour objet de faciliter le trafic automobile mais d'adapter ce trafic à l'axe, en fonction de la hiérarchisation proposée.

Les interventions sur voiries prévues par le PLM portent sur :

→ L'étude de 14 carrefours en vue de la création de giratoires

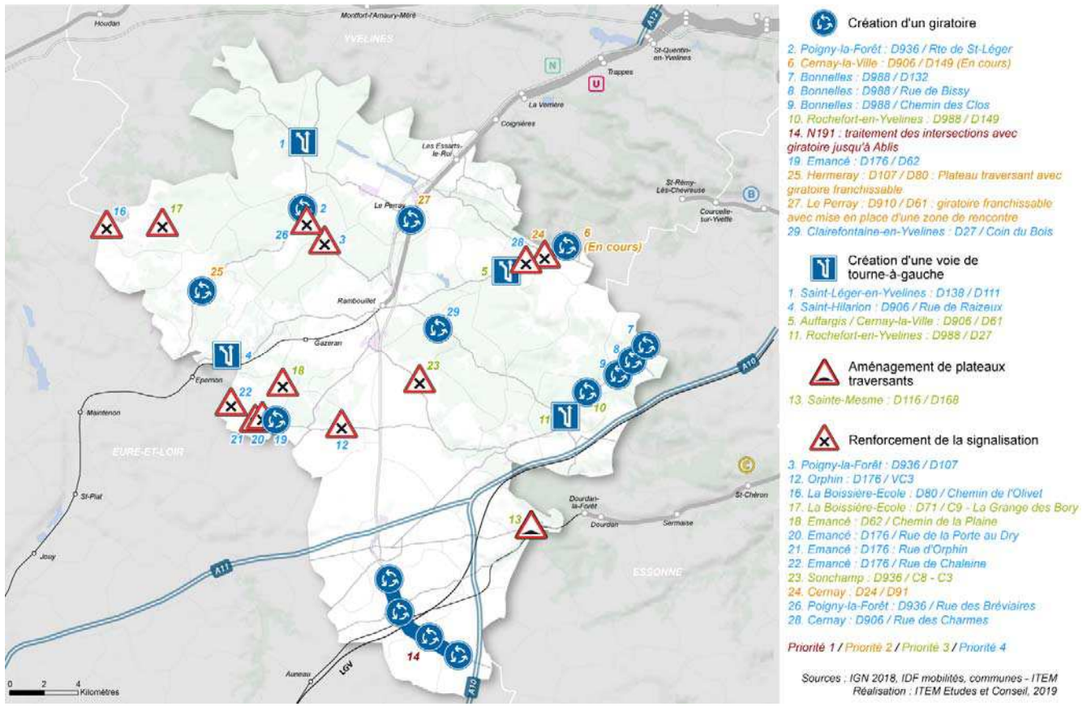
→ L'étude de 4 carrefours en vue de la mise en place d'un tourne-à-gauche

→ Le traitement par des aménagements plus restreints de 13 carrefours (plateau traversant, signalisation)

Une hiérarchisation a été établi selon 4 niveaux de priorité.

Les interventions prioritaires portent sur la création de 4 giratoires sur la N491 entre Ablis et Allainville.

			Priorité
Saint-Léger en Yvelines	D138/D111	Création d'une voie de Tourne-à-Gauche	4
Poigny-la-Forêt	D936/D108	Création d'un giratoire	4
Poigny-la-Forêt	D936/D107	Renforcement de la signalisation	4
Saint-Hilarion	D906/Rue de Raizeux	Création d'une voie de Tourne-à-Gauche	4
Auffargis / Cernay-la-Ville	D906/D61	Création d'une voie de Tourne-à-Gauche	3
Cernay-la-Ville	D906/D149	Création d'un giratoire	2
Bonnelles	D988/D132	Création d'un giratoire	4
Bonnelles	D988/Rue de Bissy	Création d'un giratoire	4
Bonnelles	D988/Chemin des Clos	Création d'un giratoire	4
Rochefort-en-Yvelines	D988/D149	Création d'un giratoire	3
Rochefort-en-Yvelines	D988/D27	Création d'une voie de Tourne-à-Gauche	3
Orphin	D176/VC3	Renforcement de la signalisation	4
Saint-Mesme	D116/D168	Aménagement de plateaux traversants	3
N191	**Traitement des intersections jusqu'à Ablis**	**Création de 4 giratoires**	**1**
La Boissière-Ecole	D80/Chemin de l'Olivet	Renforcement de la signalisation	4
La Boissière-Ecole	D71/C9 La Grange de Bory	Renforcement de la signalisation	3
Emancé	D62/Chemin de la Plaine	Renforcement de la signalisation	3
Emancé	D176/D62	Création d'un giratoire	4
Emancé	D176/Rue de la Porte au Dry	Renforcement de la signalisation	4
Emancé	D176/Rue d'Orphin	Renforcement de la signalisation	4
Emancé	D176/Rue d'Orphin	Renforcement de la signalisation	4
Sonchamp	D936/C8-C3	Renforcement de la signalisation	3
Cernay-la-Ville	D24/D91	Renforcement de la signalisation	2
Hermeray	D107/D80	Création d'un giratoire	2
Poigny-la-Forêt	D936/Route de Bréviaires	Renforcement de la signalisation	4
Le Perray-en-Yvelines	D910/D61	Création d'un giratoire	2
Cernay-la-Ville	D906/Rue des Charmes	Renforcement de la signalisation	4
Clairefontaine-en-Yvelines	D27/Route du Coin du Bois	Création d'un giratoire	4



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Mesure 1.2 - Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

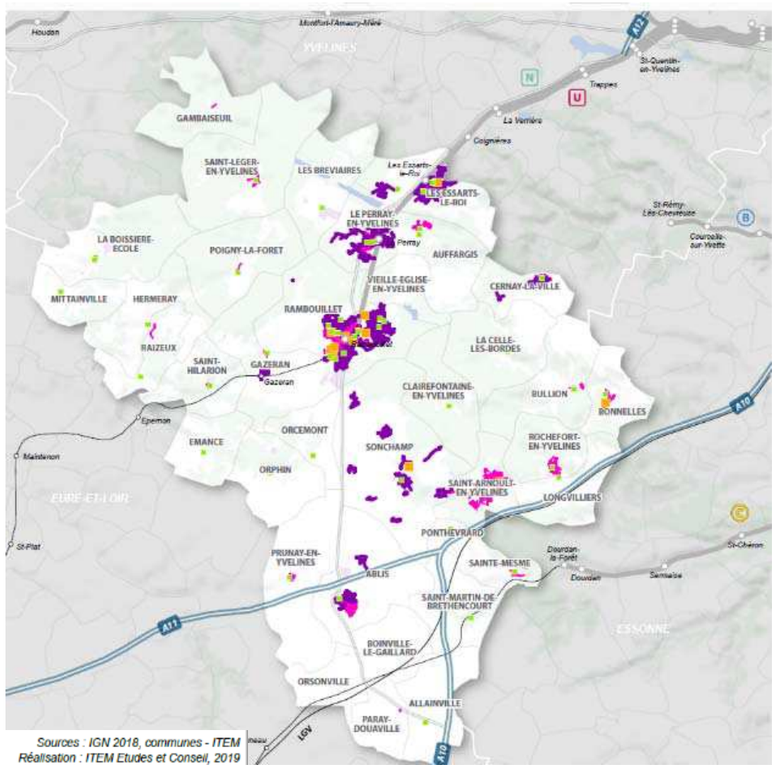
Les communes de Rambouillet Territoires ont déjà développé des voies limitées à 30 Km/h, des zones 30 ou des zones de rencontre. Plus de 150 Km sont déjà règlementés à 30 Km/h ou moins sur Rambouillet Territoires.

Le PLM a pour objectif d'intensifier les secteurs où la cohabitation modale deviendra effective. Les interventions sur voirie se traduiront par de nombreux aménagements de type « plateaux piétons », « ralentisseurs » ou « coussins berlinois » dont les effets attendus portent autant sur la sécurisation que sur la qualité des itinéraires piétons et le développement du réseau cyclable.

Un volet spécifique concerne les établissements scolaires qui devront tous être sécurisés d'ici à 5 ans (aménagements au niveau des entrées de type plateau piéton, mise en place de zone 30 ou zone de rencontre.

Les linéaires d'aménagement proposés par les communes dans le cadre du PLM permettraient à 5 communes d'être considérées comme à 30km/h : Rambouillet, Ablis, Les essart-le-Roi, Le Perray-en-Yvelines et Saint-Arnoult-en-Yvelines.

D'autres communes pourront également mettre en place des aménagements permettant de pacifier les centralités (développement de zones 30, en particulier au niveau des principales centralités).



Sources : IGN 2018, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

<u>Zone 30</u> : correspond à des espaces publics où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons. Les piétons n'ont pas de priorité particulière et sont tenus d'utiliser les trottoirs lorsqu'ils existent. La vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée. En l'absence de passages piétons, ces derniers peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants. Leurs cheminements s'en trouvent donc facilités.

Aménagement favorable aux cyclistes dans la mesure où la vitesse inférieure à 30 km/h pour tous permet aux vélos et aux modes motorisés de cohabiter sur la chaussée sans nécessairement recourir à des bandes ou des pistes cyclables. En outre, toutes les rues des zones 30 doivent être mises à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par le maire

<u>Zone de rencontre</u> :

La zone de rencontre se définit sur le plan réglementaire comme une zone à priorité piétonne ouverte à tous les modes de circulation. Les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways). Pour assurer cette cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées y sont à double-sens pour les cyclistes. Le stationnement des véhicules n'y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet.

- Le PLM de Rambouillet Territoires préconise une meilleure hiérarchisation du réseau viaire sur l'ensemble du territoire, en cohérence avec la circulation des poids lourds. A cette fin, il traite un nombre important de carrefours dans un souci de sécurisation et de cohabitation modale. Le PLM souhaite développer ces mesures sur le territoire en s'adaptant au cas par cas en fonction des voiries concernées et des problématiques rencontrées. Les aménagements seront réalisés en cohérence avec la hiérarchisation du réseau viaire et en synergie avec les actions entreprises dans l'action 2, en faveur des modes actifs.
- L'objectif de pacification au niveau des principales centralités des communes poursuit, à ce titre, la démarche globale engagée sur la cohabitation modale.

→ Le traitement de ce volet assure une meilleure cohérence des flux avec les infrastructures et la baisse des nuisances associées dans les secteurs inadaptés qui seront délestés.

→ Cette orientation favorise des aménagements avec des effets d'emprise limités mais possibles sur des espaces naturels ou agricoles, dans le respect de la règlementation en vigueur. Elle permet une fluidification du trafic sur l'ensemble du réseau viaire et une maîtrise de la vitesse et des nuisances associées dans les secteurs définis. La création de carrefours giratoires s'accompagne possiblement d'une reprise (ou création) de dispositifs d'assainissement des eaux pluviales pour une maîtrise des ruissellements et un traitement des pollutions.

→ La réappropriation/pacification des centres-bourg se traduira par une recomposition qualitative de l'espace public et par une réduction des vitesses de circulation des véhicules motorisés et donc des nuisances associées, dans des secteurs sensibles et denses.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.4.2 Action 2 - Affirmer la pratique des modes actifs

Alors que seulement 22% des déplacements tous modes sur Rambouillet Territoires sont réalisés à pied, l'espace public reste largement dédié aux modes motorisés, laissant peu de place aux modes actifs. L'objectif est d'encourager la pratique de la marche pour les déplacements de courtes distances en améliorant la qualité des cheminements piétons.

Mesure 2.1 - La génération d'itinéraires qualitatifs

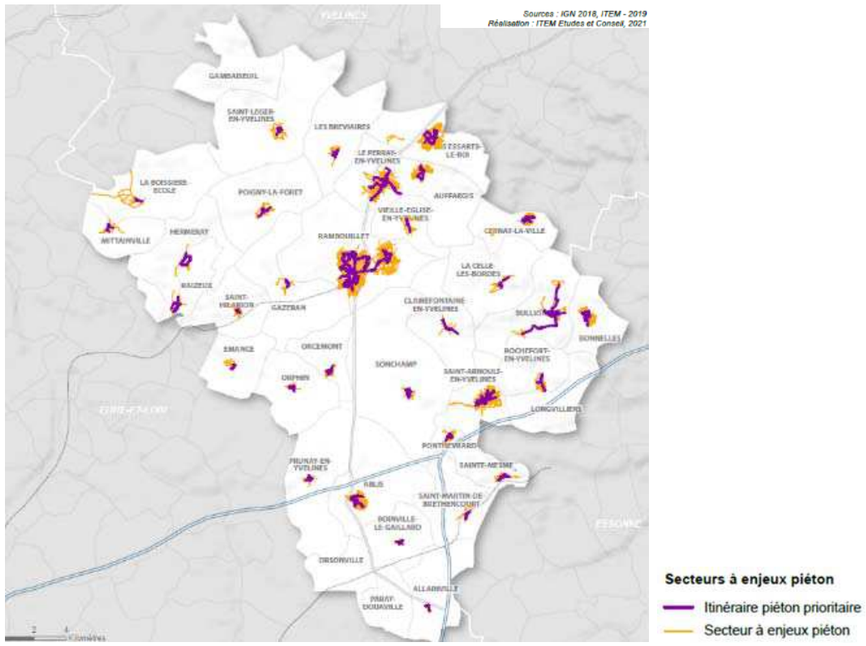
La plupart des communes sont concernées. **Les secteurs à enjeux piétons forts représentent 400km de voirie dont 128km à Rambouillet. Les itinéraires prioritaires à traiter représentent 71,8km de voiries dont 20,5km à Rambouillet**.

Il s'agit d'aménager des cheminements piétons de qualité aussi bien en termes l'aménagement (revêtement en bon état, sécurité des traversées piétonnes) qu'en termes d'agrément (verdure, proximité de la circulation automobile).

L'enjeu n'est pas tant de créer de nouveaux aménagements mais de s'appuyer sur l'existant pour :

- → Définir des itinéraires structurants et des secteurs prioritaires à traiter : centralités urbaines, gares et arrêts majeurs de TC, équipements scolaires, etc.
- → Créer ou réaménager des itinéraires piétons qualitatifs : Suppression du stationnement en amont des traversées, systématisation des avancées de trottoirs aux intersections, aménagements de plateaux piétons et trottoirs traversants
- → Mettre en place un plan de jalonnement des modes actifs sur les itinéraires prioritaires

Ces actions reprennent pour partie l'action 1.2 sur la pacification des centralités urbaines (sur les 5 communes où la généralisation du 30 km/h est proposé)



Itinéraires piéton prioritaires et secteurs à enjeux piéton

Mesure 2.2 - La garantie d'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires

L'objectif du PLM est de corriger les dysfonctionnements constatés : discontinuités de cheminement au niveau des traversées, dévers, largeur du cheminement, etc. L'action concerne 48,8km d'itinéraires piétons, essentiellement Rambouillet (39,7km) mais aussi Les-Essarts-le-Roi, Le-Perray-en-Yvelines, Saint-Arnoult-en-Yvelines et Gazeran.

Concrètement, le PLM s'attachera à :

- → Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons prioritaires,
- → Réaliser un audit d'accessibilité dans un rayon de 200m autour des arrêts prioritaires de TC

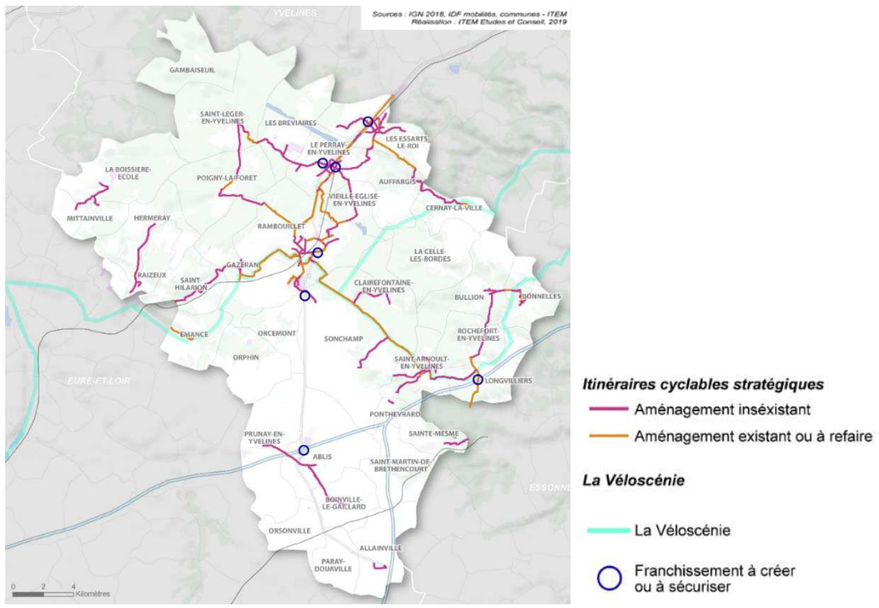
Mesure 2.3-Réalisation d'un schéma directeur cyclable/déploiement des aménagements au cours du PLM

Le PLD de Rambouillet Territoires souhaite développer le réseau d'itinéraires cyclables sur le territoire en s'appuyant sur les aménagements déjà réalisés puisqu'il comporte d'ores et déjà 201km de voies favorables aux cycles, dont 117km comportant des aménagements spécifiques. Ce réseau est, par contre, pénalisé par une absence de continuité globale.

Il s'agit de proposer un maillage cyclable complet et sans discontinuités pour des déplacements quotidiens entre les communes et vers les principales centralités. L'objectif étant de faire de la pratique cyclable une alternative crédible à l'automobile, et non pas seulement un outil de loisir. Il sera élaboré en s'appuyant sur la Véloscénie (itinéraire balisé entre Paris et le Mont-Saint-Michel) en développant plus particulièrement l'aspect utilitaire et en s'appuyant sur les 72 km du réseau structurant cyclable défini dans le cadre du PLM.

La création du schéma directeur cyclable nécessite la création et la sécurisation des franchissements des modes actifs au niveau des voies ferroviaires, de l'A11 à Ablis et de la RN10 à Rambouillet. Le réseau cyclable se base sur :

- → Les itinéraires principaux qui constituent le cœur du Schéma Directeur cyclable, permettant le rabattement vers les principaux pôles générateurs et d'intermodalité du territoire,
- → Les itinéraires secondaires assurant un maillage plus complet et garantissant une continuité cyclable dans les zones urbaines proches.



Proposition de réseau cyclable à valider dans le schéma directeur cyclable en cours

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

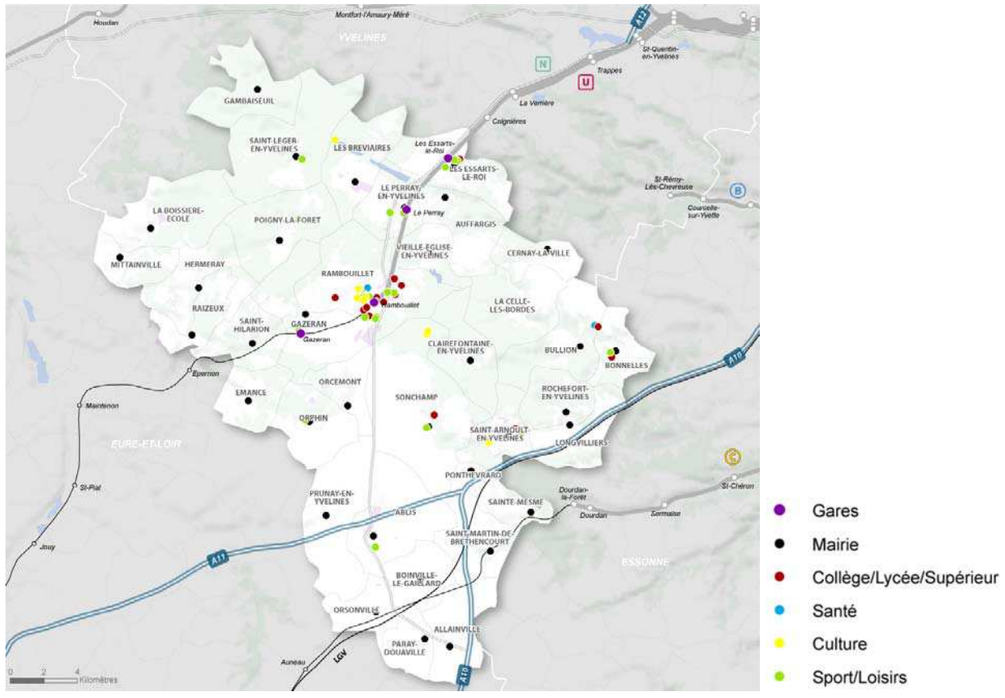
Mesure 2.4 - Augmentation du stationnement cycle sur Rambouillet Territoires

La carence en stationnement est un des paramètres limitant l'usage du vélo à d'autres objet que le loisir. Sur la base du diagnostic réalisé notamment au niveau des gares, 460 stationnements seraient manquants et moins d'une commune sur deux disposent de stationnement sur l'espace public.

Dans ce contexte, le PLM propose :

→ Le développement de l'offre de stationnement des cycles dans les secteurs stratégiques devant disposer de stationnement vélo et répondant à 3 critères : sécurité, commodité, proximité aux lieux à desservir.

Lieux concernés : Les 4 gares + le futur pôle d'échanges de Longvilliers, les 36 mairies car leur position centrale permet d'offrir du stationnement cycle en cœur de bourg / ville, les 8 principaux pôles culturels, les 16 établissements scolaires du secondaire et les 22 pôles de sports et loisirs



Localisation des lieux

→ De favoriser l'implantation de stationnement vélo au niveau des traversées piétonnes

Cette mesure anticipe le développement de la sécurisation des traversée piétonnes par la généralisation d'un espace sanctuarisé de 5m en amont afin de permettre une bonne covisibilité au 31 décembre 2026 (loi LOM du 24 Décembre 2019). Pas d'emprise supplémentaire envisagée : suppression de places de stationnement dans la plupart des cas.

→ La mise en place au sein des PLU des communes de normes de stationnement pour les vélos

Le PDU-IF prescrit des normes minimales en matière de places de stationnement dédiées aux cycles dans les bâtiments. Le PLM ira au-delà des prescriptions du PDU-IF en imposant dans l'article 12 des PLU des normes plus ambitieuses pour les logements collectifs et les établissements scolaires.

Mesure 2.5 - Développement des outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable

En informant sur les possibilités d'itinéraires, les outils serviciels participent au développement de la pratique cyclable tous types (loisirs et hors loisirs). Ils rendent pertinent l'usage du vélo en milieu urbain en facilitant la circulation du cycliste au cours de son trajet.

Pour y parvenir, le PLM propose :

→ La mise en place d'un jalonnement adapté aux cycles pour favoriser la pratique en reprenant la signalétique mise en place par le département des Yvelines,

→ Le réaménagement des carrefours en prenant en compte les cycles (Cf. Action 1.1),

→ L'organisation du déploiement du service Véligo sur le territoire en s'appuyant sur le développement attendu des vélos à assistance électrique (VAE) en location en lien avec le projet de déploiement régional mené par IDFM,

→ La communication sur les itinéraires et stationnements cyclables via les outils numériques et plans dédiés.

- Pour les piétons, il s'agit de favoriser la pratique de la marche en réduisant les contraintes qui pèsent sur les déplacements piétons (en particulier sur les PMR) par la définition des cheminements piétons prioritaires, secondaires et mineurs, principalement à Rambouillet, Le-Perray-en-Yvelines et Les- Essarts-le-Roi.
- Action rendu concrète par la création ou réaménagements d'itinéraires piétons qualitatifs, y compris dans les nouveaux projets immobiliers et par un jalonnement des modes actifs sur les itinéraires prioritaires.
- Pour les cycles, la démarche porte sur l'évolution de l'usage du vélo et en le libérant de sa simple fonction de loisir via l'élaboration d'un Schéma Directeur cyclable (densification et une mise en synergie du réseau cyclable existant) accompagnée d'une série d'actions complémentaires crédibilisant l'usage du vélo en milieu urbain (stationnement et outils serviciels).

→ Concernant les interventions sur les trottoirs, le PLM engendre une recomposition de l'espace public par la mise en place d'aménagements légers et ponctuels accompagnés d'une végétalisation des centralités.

→ Les orientations proposées pour les cycles sont de nature à favoriser un report modal vers des modes de transport n'engendrant pas de nuisances et à réduire l'autosolisme pour tous types de déplacements. Ces actions peuvent entrainer l'aménagement de voies vertes ou l'aménagement de voies de circulation existantes avec des effets d'emprise très localisés.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.4.3 Action 3 - Rendre les transports en commun plus attractifs

Mesure 3.1 - Renforcer l'offre de transport en commun

Mesure 3.1 - Le réseau de transport collectif sur Rambouillet Territoires a été restructuré en 2016 et ne sera pas fondamentalement modifié par le PLM. Il s'agit de travailler avec Ile-de-France-Métropole, autorité compétente en matière de transports en commun sur Rambouillet Territoires pour l'optimiser.

La principale mesure du PLM porte sur la liaison de toutes les communes du territoire à une gare en heure de pointe. En particulier vers la gare de Rambouillet (présence de trains plus directs vers Paris).

D'autres évolutions sont proposées par le PLM à Ile-de-France-Métropole :

→ Restructuration du réseau de Rambouillet pour améliorer les secteurs à l'écart de l'offre TC actuelle et augmentation d'amplitude horaire, voire offre de service le dimanche.

→ Création de liaisons structurantes gare à gare sous forme de lignes Express s'appuyant sur des lignes existantes

→ Intensification de la mise en œuvre du service de transport à la demande (TAD) en heures creuses sur les communes non desservies du territoire (mises en place de services réguliers en heures creuses, nouvelles destinations, ouverture le dimanche)

→ Intensification de certaines dessertes : Renforcement de la desserte en heures de pointes pour Saint-Léger-en-Yvelines et Poigny-la-Forêt en direction des gares de Rambouillet et Montfort-l'Amaury, renforcement de la ligne Express 10 à Sonchamp, déploiement d'une nouvelle ligne Express Rambouillet/Les Essarts/Chevreuse/Saint-Rémy, renforcement et développement d'une offre de TC attractive sur la zone d'Ablis.

Mesure 3.2 - Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles déchange

L'amélioration de la correspondance entre 2 réseaux d'amplitude différentes s'appuie sur les conditions d'accessibilité de tous modes aux différents pôles d'échange du territoire. En complément du renforcement de l'offre en transport en commun et des mesures prises pour le stationnement, cette action vise à faciliter, pacifier et rendre plus attractif les conditions d'accès des piétons, vélos et TC à ces pôles d'échanges.

Pour cela, le PLM propose les interventions localisées suivantes :

→ Gare de Rambouillet : Améliorer la circulation des bus autour de la gare

→ Gare routière d'Arbouville à Rambouillet : Travailler sur une meilleure organisation de ce secteur d'établissements scolaires

→ Gare de Gazeran : Amélioration du rabattement Bus. Réglementation du stationnement et définition d'une nouvelle politique de stationnement

→ Gare des Essart-le-Roi : meilleur partage de la voirie et meilleur rabattement bus

→ Gare du Perray-en-Yvelines : meilleur partage de la voirie

→ Longvilliers : Sécurisation des rabattements en modes actifs et amélioration de la desserte bus (renforcement de la ligne Express 10)

→ Ablis : Création d'un pôle multimodal en lien avec la ligne de bus Express 11 (secteur arrêt Libération à proximité de la N191)

Mesure 3.3 - Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus

A travers cette action, le PLM offre un déplacement jusqu'à son arrêt de transport en commun accessible à toutes les personnes à mobilité réduite, le rendant également plus confortable pour les personnes valides. Il s'agit :

→ D'aller vers une mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires, conformément à la loi,

→ De prioriser les arrêts à rendre accessibles au plus vite selon une programmation basée sur l'agenda élaboré par le département. Le PLM propose d'ici à 2023, la mise en accessibilité des lignes prioritaires inscrites à l'AD'AP, les lignes A & B du réseau urbain et les lignes Express 10,11,12, 60, 91.02 et 91.03.

Mesure 3.4 - Déployer des modes de mobilité innovants

S'appuyant sur le projet Tornado qui est un projet mis en service en 2017 visant à faciliter les déplacements en milieux peu dense/rural par la mise à disposition de véhicule autonome entre Gazeran et le centre commercial Bel-Air, la mesure consiste à proposer le déploiement ponctuel de véhicules autonomes.

Il s'agit d'offrir à la population du territoire ainsi qu'aux touristes une intermodalité train / véhicule autonome pour éviter l'utilisation des véhicules personnels et ainsi de réduire l'utilisation des véhicules personnels thermiques. Elle vise plus particulièrement :

→ La desserte de lieux touristiques (Etangs de Hollande, de l'espace Rambouillet, Château de Rambouillet, maison Triolet à St-Arnoult-en-Yvelines…,

→ La gestion des trajets sur le dernier kilomètre depuis et vers les gares

- Sans bouleversement de fond du réseau de transport collectif de Rambouillet Territoires, les actions portées par le PLM envers les Transports favorise l'usage de ce moyen de transport.
- Le plan améliore la desserte de l'ensemble des communes et améliore l'accès aux gares, en particulier celle de Rambouillet. Certaines lignes pourront voire leur fréquence de desserte renforcée. Le transport à la demande sera plus efficient et répondra mieux aux besoins de mobilité alternative des communes non desservies par les TC.
- En partenariat avec Ile-de-France-Métropole, le PLM génère l'amélioration des conditions de rabattements vers les pôles d'échanges existants (organisation, partage de la voirie, stationnement) et va procurer de nouvelles capacités de rabattement sur les communes de Longvilliers et Ablis.
- La poursuite de l'expérimentation des véhicules autonome traduit la volonté d'élargir le champ des possibles pour améliorer l'efficience des pôles d'échange.

→ En termes d'offre, les orientations n'entrainent pas de nouveaux aménagements mais agissent sur le niveau de service. Elles favorisent la réduction de l'utilisation de véhicules personnels aux heures de pointe mais aussi heures creuses et dimanche. Aucune nouvelle infrastructure ou élargissement de voirie existante n'est inscrite dans le PLM.

→ L'amélioration du rabattement participe à l'accentuation du report modal et agit sur une diminution des nuisances engendrées par l'utilisation des véhicules personnels. Elles pourront amener à des reconfigurations localisées de l'espace public.

→ L'action du PLM pour améliorer l'accessibilité répond aux exigences réglementaires et peut se traduire par des aménagements très localisés, essentiellement dans le tissu déjà artificialisé.

→ Le déploiement de véhicules autonome reste à vocation expérimentale. La mesure proposée vise à définir les solutions et technologiques nécessaires du véhicule et de l'infrastructure pour permettre à plus long terme l'arrivée de véhicules connectés en zone rurale.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.4.4 Action 4 - Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires

Les communes actuellement concernées par le stationnement réglementé sont : Ablis, Auffargis, Cernay-la-Ville, Les Essarts-le-Roi, Gazeran, Le Perray-en-Yvelines, Rambouillet, Saint-Arnoult-en-Yvelines, Sonchamp.

Mesure 4.1 - Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux

Le stationnement gratuit a tendance à faciliter l'usage de l'automobile et favorise el stationnement longue durée sur voirie. L'attractivité des secteurs commerçants en est réduite de par des pratiques de stationnement non adaptées. L'augmentation de la rotation des véhicules en stationnement améliore l'attractivité économique des secteurs commerçant. Il convient ainsi de s'assurer d'un niveau de rotation des véhicules adapté à l'offre de stationnement des secteurs concernés.

Dans ce contexte, la gestion du stationnement agit comme un levier en matière de régulation de la circulation, d'amplification du report modal et recours aux modes actifs ou au covoiturage. Le principal objectif étant de réduire le stationnement longue durée aux abords de certains pôles d'échange.

Le PDU-IF rappelle à ce titre que « les politiques de stationnement, en agissant sur la disponibilité et le tarif des places publiques mais aussi sur le stationnement dans les espaces privés, sont un levier essentiel pour favoriser les changements de comportement lorsque des alternatives à l'usage de la voiture existent »

Sur le territoire, le PLM envisage la mise en place des mesures suivantes :

→ **Adapter les tarifications du stationnement sur Rambouillet** avec une tarification progressive calée sur les recommandations du PDU-IF

→ Rendre **cohérent, homogène et compréhensible le libellé des appellations des zones de stationnement** en fonction de la durée sur l'ensemble des communes disposant d'une règlementation,

→ **Adapter la politique tarifaire publique** au sein des parkings en ouvrage,

→ Favoriser les **abonnements résidentiels au sein des parkings publics payant**,

→ **Mettre en place une politique de stationnement payant sur Gazeran**,

Chaque commune de Rambouillet Territoires conserve le choix de la règlementation du stationnement qu'elle souhaite mettre en place. Cas particulier pour Rambouillet qui fait l'objet de préconisations du PDU-IF, au titre de son secteur Centre-ville et de son secteur Gare sujets à des conflits d'usage.

Mesure 4.2 - Mieux contrôler le stationnement

Ces contrôles d'espaces réglementés ont pour objet d'éviter les risques d'un stationnement inadapté et de favoriser le stationnement des résidents.

Dans l'optique de faire appliquer la réglementation, le PLM prévoit :

→ D'avoir un nombre **d'agents de contrôle en nombre suffisant** pour faire respecter la réglementation et atteindre les objectifs de rotation **sur les 9 communes disposant d'une réglementation du stationnement**.

→ De mener plus largement, à l'échelle de Rambouillet Territoires, des **actions de communication** contre le stationnement illicite.

→ D'**ouvrir les aires de livraisons au stationnement des résidents**. Ces aires (hors zones livraisons matinales) deviennent ainsi des zones partagées ouvertes au stationnement de 20h à 7h.

Mesure 4.3 - Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement

La rareté des espaces ne permet pas une extension du parc de stationnement sur espace public. Aucune création de places de parking sur espace public n'est donc prévue par le PLM. L'amélioration de l'offre de stationnement repose essentiellement sur une mutualisation du stationnement privé. Le PLM s'appuie sur :

→ Une **mutualisation de l'espace de stationnement privé** au sein d'un même espace dans le cadre des nouveaux projets d'aménagement afin d'être utilisé par plusieurs usagers fréquentant les différents équipements du secteur. L'objectif est une diminution de l'emprise foncière réquisitionnée et la limitation des besoins sur voirie.

Le PLM recommande une **prise en compte** de cette **mutualisation au sein des documents d'urbanisme**.

→ La mise en place de conventions entre Rambouillet territoires et centre commerciaux pour une **utilisation des parkings de CC comme parcs relais** avec le réseau bus (Rambouillet).

Mesure 4.4 - Encourager un nouveau rapport à la voiture

L'automobile reste le mode de déplacement privilégié sur le territoire. Dans ce contexte, le PLM souhaite mettre en place des dispositifs qui favoriseront une utilisation plus rationnelle de la voiture, en visant notamment une baisse significative de l'autosolisme.

L'évolution du rapport à la voiture se traduira opérationnellement par :

→ La création et/ou matérialisation d'aires de covoiturages aux abords des échangeurs de la RN10, si possible en lien avec l'offre de TC. Ces emplacements réservés au covoiturage sont prévus sur des parkings existants.

→ Des avantages tarifaires aux covoitureurs au sein des parkings de la gare de Rambouillet et de Gazeran une fois qu'elle sera réglementée

→ Une communication efficace autour de la pertinence du covoiturage et de la création des aires dédiées

- L'enjeu du PLM en termes de stationnement est de définir une règlementation adaptée aux différentes communes de Rambouillet Territoires. **Une nouvelle commune sera concernée par le stationnement payant : Gazeran**
- La politique mise en place est axée sur une amélioration du fonctionnement des secteurs commerçants et pôles gares et sur une meilleure gestion des espaces de stationnement privés. Elle favorise les changements de comportement en agissant notamment sur la réduction des durées de stationnement.
- En réduisant l'autosolisme, le report modal et covoiturage induits permettront d'infléchir le trafic supporté par les infrastructures de Rambouillet Territoires et agiront sur les nuisances générées, en particulier dans les centralités.

→ Préconisé par le PDU-IF, le levier sur les réglementations de circulation et de stationnement est clairement intégré au PLM. Les orientations prévues pour le stationnement **s'appuient exclusivement sur l'optimisation du parc de stationnement existant**. Elles permettent de s'affranchir de toute opération d'aménagement pour augmenter le parc. L'amélioration de l'offre prévue dans le cadre du PLM ne conduit à **aucune création de places de parking sur espace public**.

→ L'organisation et l'intensification du contrôle du stationnement apparaissent comme des conditions nécessaires à la réussite des mesures proposées.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.4.5 Action 5 - Améliorer le transport et la livraison des marchandises

Il s'agit de de répondre au contexte local d'un trafic PL particulièrement important sur la RN10 mais aussi sur des axes secondaires voire de dessertes locales, conduisant à des nuisances et perturbation du flux sur le réseau routier et dans les communes concernées (stationnement illicite en double file / trottoirs / aménagements cyclables).

L'action 5 comporte deux volets portant respectivement sur :

→ Les itinéraires PL au regard de la hiérarchisation du réseau routier

→ L'intégration nécessaire des PL au cœur des communes

Mesure 5.1 - Mieux prendre en compte la circulation des PL

Cette prise en compte se traduit par **la création d'un schéma itinéraires PL** sur l'ensemble des voiries structurantes de Rambouillet Territoires avec deux volets opérationnels :

→ La **mise en place d'un jalonnement** au niveau des différentes sorties des axes magistraux et structurants du territoire, **pour indiquer l'interdiction de transit**,

→ **L'aménagement d'un centre routier pour les PL le long de la RN10** afin de limiter le stationnement anarchique sur l'ensemble du réseau de la RN10 et sur les axes et parkings à proximité.

Mesure 5.2 - Optimiser les conditions de livraison

L'amélioration recherchée repose sur des orientations prises à plusieurs échelles :

→ La **mise en place sur la commune de Rambouillet d'une réglementation des livraisons** calquée sur le modèle parisien c'est-à-dire basée sur la surface du véhicule (interdiction de livraisons pour les véhicules les plus encombrants de 7h à 9h et de 16h30 à 19h). Elle permettra de favoriser la circulation des bus à Rambouillet aux heures de pointe.

→ La **mise en place d'aire de livraisons** dans le but de consolider le maillage existant des communes les plus commerçantes. Mesure **complétée par un dispositif de contrôle des aires** avec disques horaires.

→ **L'inscription dans les PLU des normes de créations d'aires** de livraison au sein des **espaces privés** de constructions nouvelles.

- Le PLM met en place une politique d'encadrement de la circulation des PL sur les voiries structurantes de Rambouillet Territoires et génère les conditions permettant d'éviter l'usage d'itinéraires inadaptés.
- Au cœur des communes, l'amélioration des conditions de circulation se traduit par plusieurs dispositifs permettant de réduire la perturbation des flux induite par la présence des PL (livraisons)
- Rambouillet : Mise en place d'une réglementation des livraisons pour répondre au cas particulier de cette commune

→ L'action sur l'armature logistique proposé comme levier préconisé par le PDU-IF, est bien intégrée au PLM.

→ Les orientations stratégiques proposées permettront un encadrement du stationnement des poids lourds le long de la RN10, facilitant la circulation des autres véhicules sur cette infrastructure, dont les transports en commun.

→ Dans les communes, les orientations ont pour objectif de libérer l'espace public, d'optimiser les conditions de livraisons et de s'adapter à l'augmentation des livraisons sur espace privé.

→ Ces mesures contribueront globalement à favoriser les reports modaux et à réduire les nuisances générées au cœur des communes, en particulier dans Rambouillet.

→ L'absence de réseau hydrographique sur Rambouillet Territoire ne permet pas au PLM d'intégrer ce 3eme levier d'action préconisé par le PDU-IF

2.4.6 Action 6 - Communiquer, sensibiliser, observer

A travers cette action, le PLM de Rambouillet Territoires s'assure d'une observation/évaluation qui offrira des capacités de mesure en continue de l'avancement du PLM et d'analyse de ses effets. Ce suivi de l'évolution des différents paramètres relatifs aux déplacements permettra de réagir aux évolutions constatées.

Cette démarche globale de gouvernance vise à amplifier le potentiel des actions engagées et repose sur les trois mesures suivantes :

Mesure 6.1 - Mettre en place une stratégie de communication et d'information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires.

→ L'objectif étant de communiquer sur les efforts réalisés dans le but d'offrir des conditions de déplacements améliorées pour les modes alternatifs à l'automobile et de favoriser une meilleure pratique des TC, du vélo et de la marche.

Cette mesure se traduira concrètement par le recrutement d'un poste de 2023 à 2025 qui aura un rôle de coordinateur de l'ensemble de l'action 6.

Mesure 6.2 - Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire

→ S'effectuera via le développement de Plans de Mobilité Employeurs (PDMe). L'objectif étant d'inciter à l'usage des alternatives à la voiture sur les trajets domicile-travail et trajets professionnels, afin de limiter les besoins de déplacements et de stationnements de tous types de personnes liées à un établissement (personnel, visiteurs, livreurs, clients, etc.)

Rambouillet territoires aura un rôle de Conseil en Mobilité auprès des entreprises de plus de 50 salariés qui n'auraient pas trouver un accord avec les partenaires sociaux pour la réalisation de leur PDMe.

Mesure 6.3 - Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles

→ Concrètement, cette action concerne le déploiement des bornes électriques de chargement, l'évolution des motorisations des TC vers le GNV (100% diesel à ce jour) et le développement local de bio carburant (1 fournisseur déjà sur le territoire) pour les flottes captives (collecte OM, transporteurs, etc.).

- Le PLM vise toutes les facettes de la mobilité sur le territoire. Il s'efforce d'agir sur le report modal via une politique qui sera prolongée jusqu'à l'échelle de l'entreprise

→ La création d'un poste de suivi et de coordination des actions du PLM traduit l'ambition de la collectivité de faire du PLM un outil opérationnel agissant efficacement sur les conditions de circulation sur le territoire.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.5 TEMPORALITE DU PLAN D'ACTIONS

Le scénario d'amélioration des conditions de déplacements sur le territoire s'appuie sur une hiérarchisation des actions à engager. L'échéancier proposé apparait comme une feuille de route révélant cette priorisation des actions.

	Action	2022	2023	2024	2025	2026	Au-delà de 2026
ACTION 1 – Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification							
Action socle	Conforter la hiérarchisation du réseau viaire	Action réalisée dans le cadre du PLM					
1.1	Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours	Identification des carrefours à étudier	Lancement des études et des éventuels aménagements				
1.2	Développer des secteurs apaisés	Sécurisation de 40 % des établissements scolaires + 1/3 des zones de modérations de vitesses préconisés			2/3 des zones de modérations de vitesses préconisés jusqu'à 2031 et sécurisation des 60 % d'établissements scolaires à échéance 2024.		
ACTION 2 – Affirmer la pratique des modes actifs							
2.1	Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs	Réalisation de 30 % des aménagements pour les piétons					Réalisation des 70% restants
2.2	Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires	50 % des itinéraires piétons prioritaires rendus accessibles					Réalisation des 50% restants
2.3	La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM	Réalisation du schéma directeur et 30 % des aménagements cyclables programmés					Réalisation des 70% restants
2.4	Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires	Mise en place de 500 arceaux + 4 parcs vélos sécurisés					
2.5	Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable	Au fur et à mesure de la mise en place des aménagements cyclables					
ACTION 3 – Rendre les transports en commun plus attractifs							
3.1	Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers	Mise en place des projets IDFM et étude des propositions du PLM		Mise en place des propositions du PLM suite à l'examen et arbitrage par IDFM			
3.2	Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges	Mise en place du stationnement cycle et politique de stationnement		Fin des aménagements en ZMV et cyclable aux abords des pôles d'échange			
3.3	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires	Mise en accessibilité des arrêts					
3.4	Déployer des modes de mobilité innovants	Définition du programme		Mise en place du programme			
ACTION 4 – Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires							
4.1	Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux	Mise en place par les communes des recommandations d'extension des zones réglementées de stationnement					
4.2	Mieux contrôler le stationnement	Mise en œuvre des moyens humains et matériels pour mieux contrôler le stationnement et Campagne de communication tous les 2 ans sur le stationnement illicite					
4.3	Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement	Réunion pour intégration dans les PLU					
4.4	Encourager un nouveau rapport à la voiture	Diminution de l'offre en voirie et détermination des besoins de places pour le covoiturage					
ACTION 5 – Améliorer le transport et la livraison des marchandises							
5.1	Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds	Déterminer l'implantation d'un centre routier le long de la RN 10	Aménagement du centre routier				
5.2	Optimiser les conditions de livraisons	Définition des réglementations de livraisons	Mise en place des réglementations				
ACTION 6 – Communiquer, sensibiliser, observer							
Action socle	Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires	Rythme annuelle : Collecte des différents indicateurs et réalisation d'enquêtes de suivi pour l'établissement d'un tableau de bord du PLM					
6.1	Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires	Campagne de communication tout au long du PLM					
6.2	Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire	Rôle du Conseil en mobilité					
6.3	Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles	A définir					

2.6 VUE D'ENSEMBLE DES SECTEURS OPERATIONNELS DU PLM

2.6.1 Voiries

Les actions sur les voiries concernent essentiellement l'axe Nord-Sud que constituent la N10 et la N191 ainsi que des voiries du réseau structurant défini par le PDU-IF (Cf. action 1 §2.4.1).

2.6.2 Communes

Même si l'ensemble du territoire est concerné par des actions, on remarque que la majeure partie porte sur les pôles majeurs du territoire (Rambouillet, Les Essart-le-Roi, Le Perray-en-Yvelines, Saint-Arnoult-en-Yvelines et Ablis) ainsi que quelques pôles secondaires comme Bonnelles, Gazeran, Cernay-la-Ville et Sonchamp.

Communes concernées par les actions localisées

	Réseau Viaire		Modes actifs				TC	Stationnement		PL	
Actions	1.1	1.2	2.1	2.2	2.3	2.4	3.2	4.1	4.2	5.1	5.2
	Nb sites	Km	Km	Km	Km	Nb sites					
Ablis		**9,2**	**2,5**		**4,7**	**2**	X	X	X	X	X
Allainville			0,5		1,4	1					
Auffargis	1		1,8		**4,5**	1		X	X		
Boinville-le-Gaillard			0,7		**2,6**	1					
La Boissière-École	2		0,7		**3,4**	1					
Bonnelles	3	0,3	2,4		**2,6**	**3**					
Les Bréviaires			1,2		**4,2**	1					
Bullion			**8,1**		**4,2**	**3**					
La Celle-les-Bordes			1,0			1					
Cernay-la-Ville	4	7,9	1,9		**3,6**	1		X	X		
Clairefontaine-en-Yvelines	1		1,4		**3,8**	1					
Émancé	5		0,4			1					
Les Essarts-le-Roi		**30,8**	**4,0**	4,5	**11,7**	**6**	X	X	X	X	X
Gambaiseuil						1					
Gazeran		2,3	0,7	0,6	**5,1**	3	X	X	X		
Hermeray	1		1,1		**4,3**	1					
Longvilliers			0,4		**2,3**	1	X				
Mittainville			1,0		0,9	1					
Orcemont			1,1		0,1	1					
Orphin	1		1,0			1					
Orsonville						1					
Paray-Douaville						1					
Le Perray-en-Yvelines	1	**22,9**	**7,3**	1,9	**10,0**	**5**	X	X	X	X	X
Poigny-la-Forêt	3		1,6		**4,2**	1					
Ponthévrard			0,9		0,3	1					
Prunay-en-Yvelines			0,8		1,6	1					
Raizeux			3,3		1,5	1					
Rambouillet		**72,5**	**20,5**	39,7	**12,6**	**22**	X	X	X	X	X
Rochefort-en-Yvelines	2		1,0		**3,1**	1					
Saint-Arnoult-en-Yvelines			5,5	2,0	**8,9**	3		X	X	X	X
Saint-Hilarion	1		0,5		**5,0**	1					
Saint-Léger-en-Yvelines	1		1,2		**3,3**	**2**					
Saint-Martin-de-Bréthencourt			0,8			1					
Sainte-Mesme	1		1,4		1,7	1					
Sonchamp	1	**16,4**	1,4		**4,5**	**5**		X	X		
Vieille-Église-en-Yvelines			0,9		**2,8**	1					

Les mesures non présentées sont diffuses Rambouillet Territoires ou constituent des mesures de suivi et de communication

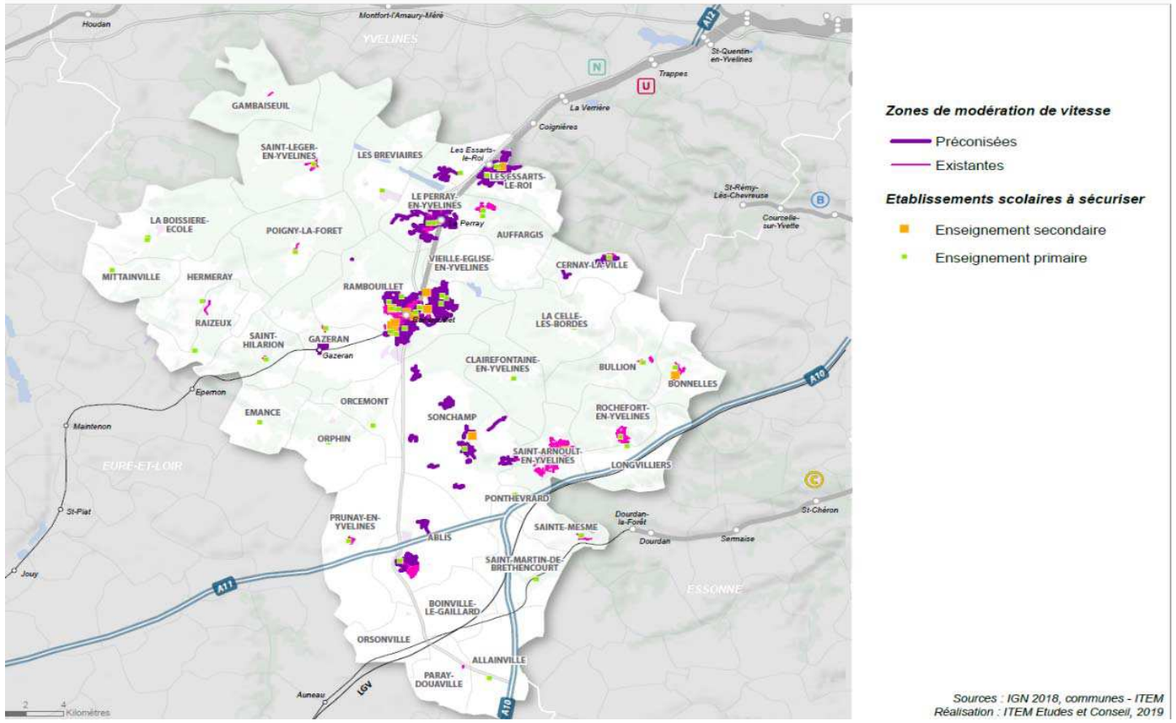
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

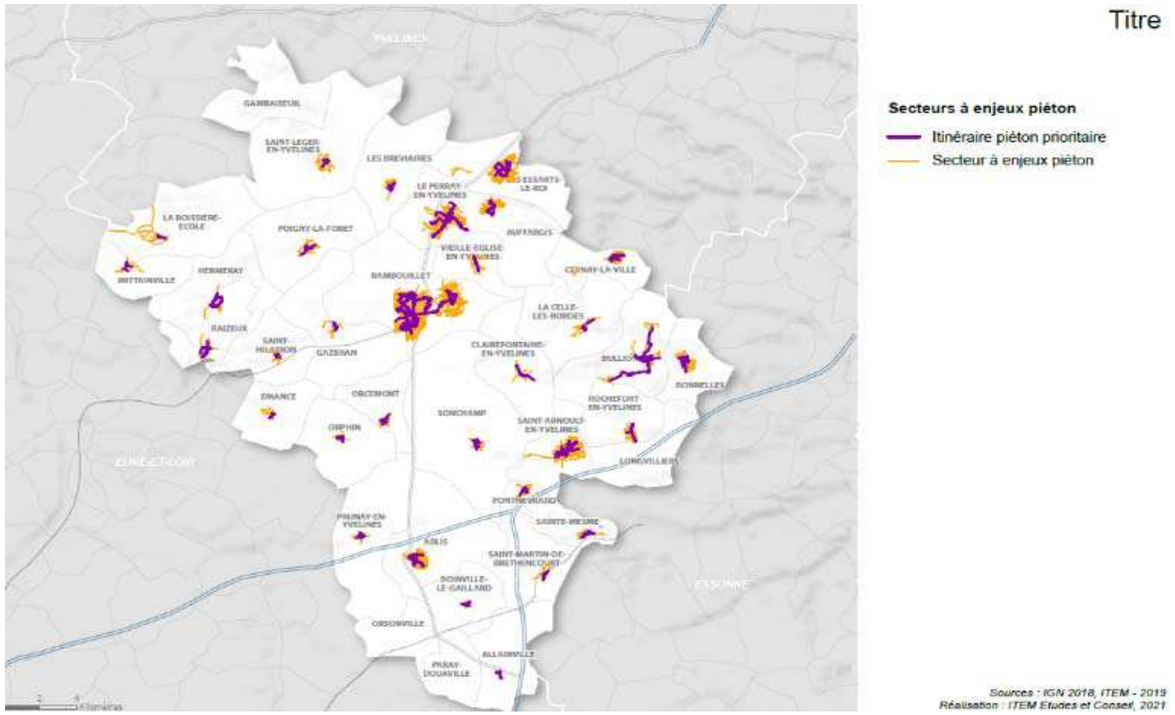
2.7 CRITERES D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

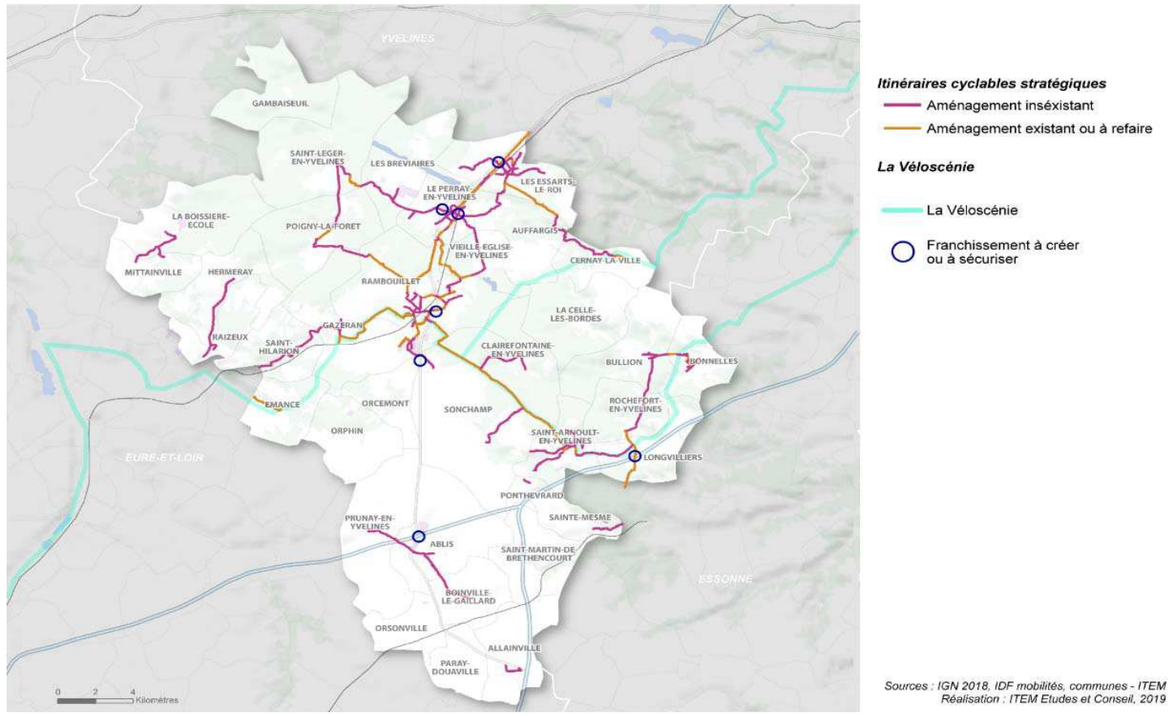
Sur le plan méthodologique, l'évaluation environnementale des actions du PLM a été menée sur les volets opérationnels selon 3 répartitions :

- Actions localisées ou localisables qui se traduiront par des aménagements sur Rambouillet Territoires
- Actions diffuses appliquée sur l'ensemble de Rambouillet Territoires
- Actions de gouvernance et de communication permettant d'assurer une meilleure efficience du plan

Cartes des aménagements de voiries préconisés par le PLM soumis à la validation des autorités compétentes pour leur réalisation







Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2 COMPATIBILITE ET ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

3.1 PRESENTATION GENERALE DU PDU ILE-DE FRANCE

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDU-IF) est un document stratégique relatif aux modes de déplacements des franciliens et des marchandises. Il a été élaboré par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF, nouvellement Île-de-France Mobilités), autorité organisatrice des transports en Île-de-France, à l'horizon 2020, en charge de son animation et de son évaluation.

Le PDU-IF a été approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional d'Île-de-France.

Ce document vise à instaurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, qui connaissent une croissance évaluée à 7% d'ici 2020, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie, tout en tenant compte des contraintes financières. Il fixe le cadre de la politique de mobilité pour l'ensemble de la région Île-de-France. Il définit, à l'horizon 2020, les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour les déplacements tant des personnes que des biens.

Afin de répondre aux enjeux de sécurité, y compris en matière de qualité de l'air et de diminution des émissions de gaz à effet de serre, les objectifs en matière d'évolution des pratiques de mobilité des personnes sont à l'horizon 2020 :

Un accroissement de 20 % des déplacements en transports collectifs,

Un accroissement de 10 % des déplacements en modes actifs (vélo et marche),

Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et 2 roues motorisées.

La mise en œuvre des actions du PDU-IF repose sur de nombreux acteurs et particulièrement les départements, les intercommunalités et les communes. Afin de garantir cette mise en œuvre, le STIF et la Région Île-de-France accompagnent financièrement et techniquement les collectivités territoriales sur l'ensemble des thématiques du PDU-IF.

Le PDU-IF 2014-2020 est structuré autour de 9 défis qui recoupent un total de 30 actions. L'ensemble de ces actions couvre l'intégralité des modes de déplacements et porte tant sur les mesures d'aménagement du territoire que sur des mesures immatérielles d'accompagnement des acteurs et de communication.

Le PDU-IF a fait l'objet d'une évaluation environnementale complète. Cette évaluation environnementale, ainsi que le projet de PDU-IF avant adoption, ont reçu un avis de l'autorité environnementale représentée par le préfet de la région Ile de France, rendu en date du 25 Mars 2013.

Défi	Actions
Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs	Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture
Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs	Action 2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant Action 2.2 Un métro modernisé et étendu Action 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif Action 2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité Action 2.6 Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs Action 2.7 Faciliter l'achat des titres de transport Action 2.8 Faire profiter les usagers occasionnels du pass sans contact Navigo
Défis 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement	Action 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs Action 3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines Action 3.1 Aménager la rue pour le piéton
Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo	Action 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs Action 3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines Action 4.1 Rendre la voirie cyclable Action 4.2 Favoriser le stationnement des vélos Action 4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics
Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés	Action 5.1 Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière Action 5.2 Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable Action 5.3 Encadrer le développement du stationnement privé Action 5.4 Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion routière Action 5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage Action 5.6 Encourager l'autopartage
Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement	Action 6.1 Rendre la voirie accessible Action 6.2 Rendre les transports collectifs accessibles
Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train	Action 7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique Action 7.2 Favoriser l'usage de la voie d'eau Action 7.3 Améliorer l'offre de transport ferroviaire Action 7.4 Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison Action 7.5 Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises
Défi 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDU-IF	Sans action sous-jacente
Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements	Action 9.1 Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations Action 9.2 Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires Action 9.3 Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

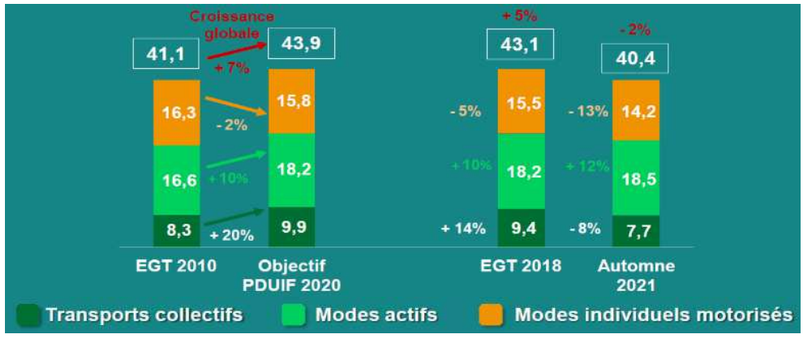
3.2 BILAN 2021 DU PDU ILE-DE-FRANCE

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDU-IF) a posé des objectifs pour l'évolution des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2020 et a défini les actions pour les atteindre. Au terme de sa période d'action, une évaluation de la mise en œuvre du PDU-IF a eu lieu en 2021 (*PDUIF - DRIEAT Île-de-France*, 2022).

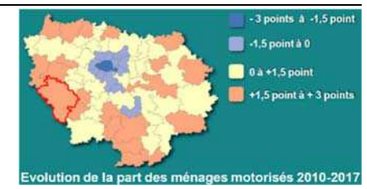
Les acteurs ayant contribué à la réalisation de cette évaluation sont Les collectivités IDF, les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (transports collectifs, routes, réseaux d'énergie, fluvial, logistique, portuaire), les partenaires régionaux (Institut Paris Région, Atelier Parisien d'Urbanisme, DRIEAT et SDES) et la Région Île-de-France. Cette évaluation fait également office de diagnostic pour le prochain Plan, qui couvrira la décennie 2020 et dont l'élaboration sera initiée en 2022.

Les éléments suivants permettent de prendre la mesure de l'atteinte des objectifs du PDU-IF en termes de report modal et du niveau de réalisation des mesures engagées sur les différents volets Déplacements.

Sur la base des constats effectués, le PLM exploite les forces et faiblesses du PDU-IF révélées dans le cadre du bilan 2021 pour ajuster les mesures à mettre en œuvre sur Rambouillet Territoires et améliorer l'efficacité des actions du PLM sur la mobilité locale. Il est nécessaire pour cela d'évaluer le poids stratégique de Rambouillet Territoires sur les différentes actions déployées dans le PDU-IF (Cf.§3.3 et §3.4)



Atteinte des objectifs de mobilité du PDU-IF- Nombre de déplacements en jour ouvrable (en millions)

Bilan 2021 du PDU-IF	
▪ Mobilité globale	- L'EGT 2018, soit 2 ans avant la date de fixation des objectifs, a mis en évidence **jusqu'en 2018 une croissance de la mobilité conforme aux valeurs prévues** par le PDU-IF (+5%/2010). Inflexion sensible entre 2018 et 2021 conduisant finalement à une **réduction de la mobilité : -2% en 2021/2010** alors qu'il était attendu une hausse de 7%. **Conséquence plutôt positive de la crise sanitaire**
▪ Qualité de l'air & Emissions de GES	- Le PDU-IF avait pour objectif une baisse des émissions de GES de -20%/2010. La **baisse constatée de -13% est un résultat encourageant, toutefois inférieur aux attentes**. - **L'incidence positive des actions du PDU-IF reste délicate à évaluer du fait de la baisse de la mobilité entre 2018 et 2020**
▪ Sécurité	- **Amélioration constante de la sécurité routière**. Nette diminution de la gravité des accidents pour les piétons et les cyclistes - Des **attentes encore insatisfaites** : Entre 2005-2009 et 2015-2019. **Diminution de 24% des tués et blessés hospitalisés alors que l'objectif du PDU-IF est de -50%**
▪ Voiries	- **Constat négatif en termes de congestion des flux : forte évolution à la hausse entre 2008 et 2017des km de bouchons sur le réseau national en Île de France, même en heures creuses** - Peu d'évolution du linéaire de voirie - **Diversification de ses usages réduisant la place de la voiture et conduisant localement à une augmentation de la congestion**
▪ Usage des modes individuels motorisés	- Usage : **Des conditions d'usage de la voiture qui évoluent indépendamment des politiques de mobilité franciliennes : évolution du prix des carburants, baisse du taux de possession du permis de conduire et évolution du rapport à la voiture chez les jeunes.**
	- L'EGT2018 indique que la **décroissance souhaitée a été largement atteinte dès 2018 avec -5% en 2018/2010** au lieu des -2% attendu en 2020. - Effet positif accentué entre 2018 et 2021 mais dépendant probablement de facteurs non liés aux actions du PDU-IF et conduisant à une baisse imprévisible de -13% de l'usage des véhicules personnels entre 2010 et 2021
▪ PL - Logistique et livraisons	- Constat d'une **fragilisation de l'armature logistique** qui nécessite d'être préservée - **Logistique insuffisamment prise en compte dans les documents d'urbanisme**
▪ Politique de stationnement	- **Volet perfectible** : L'objectif ambitieux du PDU-IF de mettre en place du stationnement payant dans 153 communes n'est pas réalisé. 95 communes ont instauré du stationnement payant en IDF mais **peu de changement depuis 2010** - Amélioration des taux de rotation mais **constat de fortes hausses des tarifs**
▪ Transports collectifs	- Usage : **L'objectif de +20% ambitionné par le PDU-IF n'a pas été atteint**. Tendance correcte jusqu'en 2018 avec +14% mais forte régression entre 2018 et 2021 se traduisant par une **baisse de -8% de l'usage des TC en 2021/2010**. Probable effet négatif de la crise sanitaire. - Offre : **Objectif fixé de +25% de l'offre entre 2010 et 2020 partiellement atteint**. Situation 2020 : augmentation de 22% de l'offre théorique. 30% des projets d'infrastructures en services et 27% en travaux. - Qualité de service : **Ponctualité encore fragile sur le réseau ferré. Problème de vitesse commerciale sur le réseau bus entretenu par les la difficulté de partage de la voirie** - Parc : renouvellement en cours. 22% du parc propre - Apparait comme un volet complexe et nécessitant de fortes dépenses (investissements, fonctionnement
▪ Modes actifs	- Usage : Progression des modes actifs entre 2010 et 2018 conforme aux objectifs du PDU-IF (+10%). **Progression de +12% en 2021/2010 supérieure aux attentes** - Marche : **Peu d'actions concrètes pour favoriser la marche** pourtant en développement depuis la crise sanitaire (télétravail). Des **évolutions attendues en lien avec la rigueur sur le stationnement et les conditions d'accessibilité** - Cycles : Constat d'une **accélération sensible (km de voies et aménagements)** dopés par les « coronapistes » et le développement des vélos électriques. - Qualité des aménagements perfectibles (continuités, stationnement cycle)
▪ Accessibilité	- Voirie : **Loin d'être réalisée malgré les efforts engagés**. Pris en compte insuffisante de tous les publics concernés (40% des usagers) : personnes handicapées, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et parents avec enfants - TC : Satisfaisant sur Métro-RER mais **encore perfectible sur le réseau Bus** où **seulement 64% des lignes de bus prioritaires sont accessibles et même 48% en grande couronne**
▪ Franciliens acteurs responsables de leurs déplacements	- **Evolutions différenciées de la part des ménages motorisés selon les territoires franciliens** : de -3 points à Paris à +3 points en périphérie de l'IDF - Essor encore très limité du covoiturage - Transition vers l'électrique : Pas de données pertinentes sur l'évolution vers ce vecteur  Evolution de la part des ménages motorisés 2010-2017

EGT : Enquête Globale de Transport

Nota :

L'analyse des indicateurs chiffrés nécessite la prise en compte de facteurs extérieurs au plan d'actions. Il apparait relativement délicat d'interpréter l'évolution des indicateurs chiffrés et de les corréler aux actions mises en œuvre par le PDU-IF. La crise sanitaire de 2019-2020 a pu sur certains volets brouiller les tendances enregistrées entre 2010 et 2018 et masquer ou amplifier l'effet des mesures engagées par le PDU-IF.

Ces facteurs extérieurs, indépendants de la stratégie déployée par le PDU-IF ou de toutes préoccupations environnementales, induisent des variations des comportements dont l'ampleur est parfois significative. La crise sanitaire de 2019-2020 en a été un exemple.

Dans un contexte socio-économique tendu, l'évolution du prix des carburants est un autre paramètre extérieur à forte incidence. Il pourra toutefois donner lieu, pour de futurs plans, à de orientations nouvelles intégrant ce levier (recours aux biocarburants pour les TC ou pour les PL, aménagement de stations de carburants alternatifs, etc.)

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.3 RAMBOUILLET TERRITOIRES DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PDU ILE-DE-FRANCE

La possibilité d'élaborer à l'échelle de chaque territoire d'Ile-de-France un document précisant le PDU-IF sous la forme de Plans Locaux de Déplacements (PLM) montre que le niveau d'implication de chacun d'eux sur les défis stratégiques proposés par le PDU-IF n'est pas identique et qu'il nécessite une lecture prenant en compte les spécificités locales selon les volets opérationnels traités.

En déclinant les orientations du PDU-IF, le PLM de Rambouillet Territoires s'appuie également sur le contexte local (situation géographique et spécificités de déplacement). Il hiérarchise ainsi ses références au PDU-IF selon l'adéquation du territoire aux défis qu'il défend et aux actions qu'il propose.

Les éléments ci-après, établis à partir du bilan 2021 du PDU-IF, rendent compte du niveau d'adéquation de Rambouillet Territoires aux mesures opérationnelles proposées par le PDU-IF. Ils permettent de mieux comprendre la cohérence du futur PLM avec le PDU-IF et les choix opérés sur les leviers à exploiter pour répondre avec pertinence aux problématiques du territoire tout en s'assurant d'une fidélité aux orientations retenues par le PDU-IF

A la lecture de la localisation des actions du PDU-IF, il s'avère que Rambouillet Territoires ne porte pas certains des enjeux définis à l'échelle d'Ile-de-France, notamment du fait de sa localisation excentrée et de son éloignement de Paris. Le rabattement sur la N10 du trafic local et externe pour se diriger vers Paris conditionne également fortement les mesures à appliquer (Cf. §1).

Volet d'action du PDU-IF	Actions du PDU-IF et leur déclinaison sur Rambouillet Territoire
Sécurité	- Sécurisation de la voirie : **Sur Rambouillet Territoires, de nombreux carrefours sont encore dangereux ou génèrent d'importantes difficultés de circulation**. Enjeux prioritaires concentrés sur la N191
Voirie	- Amélioration de la voirie : **Une seule opération ciblée par le PDU-IF sur Rambouillet Territoires : la section de la N10 située entre Rambouillet et l'autoroute A11** – (fig.1) **Ce réaménagement de voirie a été réalisé et mis en service** - Réservation de voies pour les bus et taxis sur les autoroutes : **ne concerne aucune voirie de Rambouillet Territoires** – (fig.2)
Usage des modes individuels motorisés	- Proposés par le PDU-IF, la **règlementation du stationnement** et le **partage de la voirie plus favorable aux autres modes** sont **applicables et adaptés aux communes les plus commerçantes de Rambouillet Territoires – essentiellement Rambouillet** - Deuxième axe du PDU-IF, le **développement de l'autopartage** et du **covoiturage** incontournable sont **exploitables sur Rambouillet Territoires notamment à proximité des pôles d'échange**
PL – Logistique et Livraisons	- Préservation de sites multimodaux existants et de leur potentiel de développement : Concerne principalement Paris et la première couronne. **Aucun site sur Rambouillet Territoires** – (fig.14) - Report vers d'autres modes de transport (voies d'eau et transport ferroviaire) : **En l'absence de gare de fret et d'un réseau hydrographique, Rambouillet Territoires n'est pas concerné par cette mesure**.
Stationnement	- Réforme du stationnement sur voirie : La principale mesure du PDU-IF consiste à mettre en place du stationnement payant sur 153 communes. 95 communes ont instauré du stationnement payant. Les tarifs pratiqués sont le plus souvent au-dessus des recommandations et en forte augmentation. **Rambouillet Territoires est directement concerné puisqu'à ce jour et le PDU-IF ne vise que la commune de Rambouillet** qui **dispose déjà d'une règlementation.** La règlementation y est d'ailleurs obsolète et nécessite une mise à jour - (fig.13) - Respect des normes de stationnement pour les constructions neuves : **Comme toutes les collectivités, Rambouillet Territoires devra s'attacher au respect de ces normes**
Transports collectifs	- Projets de transports collectifs : Les projets de transports collectifs menés dans le cadre du PDU-IF concernent majoritairement la Petite couronne. **Rambouillet Territoires ne participe pas à l'augmentation de l'offre prévue par le PDU-IF** - (fig.8) - Trains-TER : La participation de Rambouillet Territoires de renforcement du réseau se résume au seul tronçon de la ligne TER Centre-Val-de-Loire Le Mans <> Chartres <> Paris-Montparnasse. Le **renforcement est effectif (158 services/jour à Rambouillet) grâce à la double desserte Transilien/TER** - (fig.9) - Métro/Tramway : **ne concerne pas Rambouillet Territoires**. La modernisation du métro et l'offre structurante de tramway se situe plus près de Paris. - Bus : **Le souhait de rendre le réseau plus attractif est largement atteint, notamment en Grande couronne (+41%)** - (fig.10). Pour exemple, sur Rambouillet Territoires, la fréquentation sur le réseau Transdev connait **depuis 2012 une hausse continue de sa fréquentation de 4,6%/an**. - Pôles d'échanges : Leurs amélioration est annoncée comme effective dans le bilan 2021 mais aucune référence n'est faite à Rambouillet Territoires.
Modes actifs	- Pacification de la voirie : Moins impactée que la plupart des autres collectivités. **Toutefois concernée par cette problématique malgré l'éloignement** de **Rambouillet Territoires à Paris** - (fig.3) - Coupures urbaines : Cette problématique ne touche guère Rambouillet Territoires avec **seulement quelques coupures à traiter – 7 franchissements sont repérés comme à créer ou à sécuriser**- (fig.4). - Réseaux et aménagements cyclables : Densité du réseau cyclable de Rambouillet Territoires proportionnée à sa densité urbaine – (fig. 5). **Son extension, le niveau d'aménagement et la capacité à rendre la voirie urbaine cyclable font partie des problématiques locales. Contexte moins contraignant sur ce secteur géographique**– (fig.6). - Développements du stationnement et des services : La réservation de places de stationnement et l'inscription dans les PLU des normes de places à construire concerne toutes les collectivités. **Quelques communes concernées sur Rambouillet Territoires**. - Zones de rencontre : Niveau d'implantation de ce type de zone proportionnel à la densité urbaine. **Sur Rambouillet Territoires, leur présence sera faible mais reste pertinente sur les communes les plus denses, notamment Rambouillet** – (fig.7).
Accessibilité	- Levée à 80% des situations bloquantes : **L'accès au réseau bus reste une carence globale** en Ile-de-France, **surtout en Grande couronne** - (fig.11). Sujet à traiter pour les communes les plus denses de Rambouillet Territoires, que ce soit pour l'amélioration des bandes passantes piétons ou pour les conditions d'accès aux transports collectifs. - Mise en œuvre du SD'Ap : **Sur la ligne N du Transilien, seule la gare de Rambouillet est accessible.** Les autres gares de Rambouillet Territoires (Le Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi, Gazeran) ne sont pas désignées par le PDU-IF comme « à rendre accessible ». - (fig.12)
Franciliens acteurs responsables de leurs déplacements	- Développer les usages partagés de la voiture : Action « sans frontière particulière » sur l'Ile-de-France visant à une utilisation plus rationnelle de la voiture. **Concerne l'intégralité de Rambouillet Territoires (réduction de l'autosolisme) mais plus directement les abords de la N10 en lien avec l'offre TC.** - Transition énergétique du parc de voitures : le PDU-IF poursuit l'objectif de déploiement d'infrastructures de charge publiques (bien que la fermeture d'Autolib en 2018 ait entraîné l'inactivation de 6 000 points de charge) et développe les zones à faibles émissions (ZFE). **Plutôt axées sur Paris et les communes proches de la capitale, ces mesures ne concernent pas en priorité Rambouillet Territoires**. - Plan De Mobilité Employeur : Concernée comme toutes les collectivités d'Ile-de-France par cette mesure, aucune commune de **Rambouillet Territoires n'a encore lancé de plan de ce type alors que l'objectif du PDU-IF est d'y inclure 30% des personnes travaillant en entreprise ou en administration -** (fig.15)

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Fig.1 - Avancement des projets routiers



Fig.2 -Voies réservées sur autoroute



Fig.3 -Villes à 30km/h

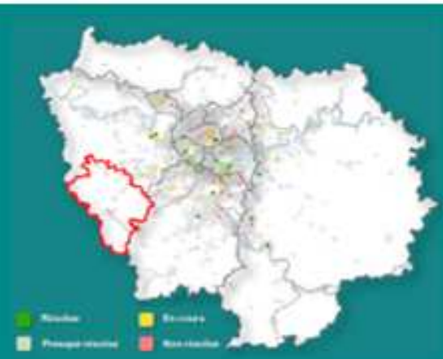


Fig.4 -Coupures urbaines

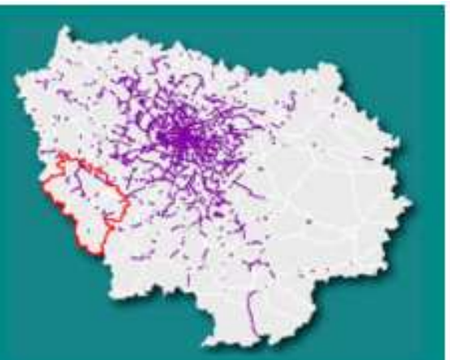


Fig.5 -Réseau cyclable structurant

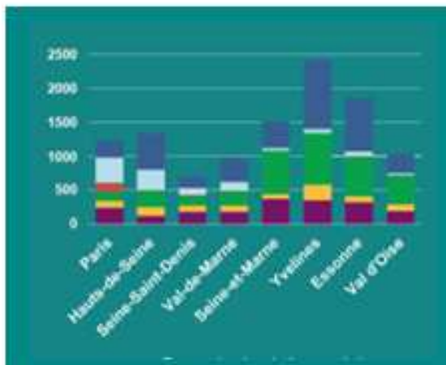


Fig.6 -Aménagements cyclables

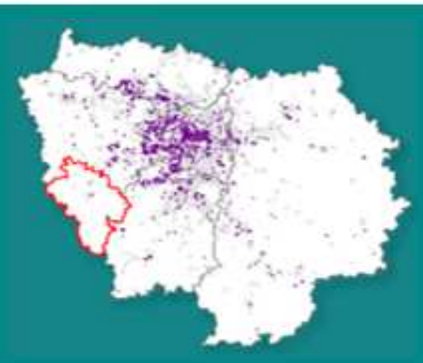


Fig.7 - Zones de rencontre



Fig.8 - Projets de transports collectifs



Fig.9 – Evolution 2010-2020
du nombre d'arrêts en gare par jour



Fig.10 - Offre Bus (milliers de véhicules)

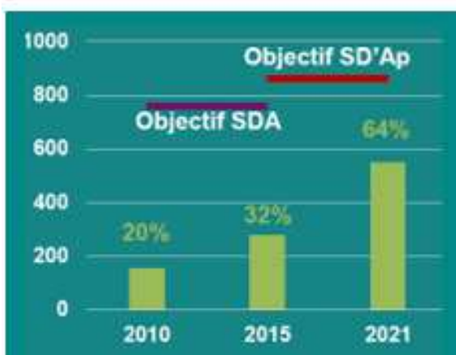


Fig.11 - Accessibilité des lignes de Bus



Fig.12 - Accessibilité des Gares

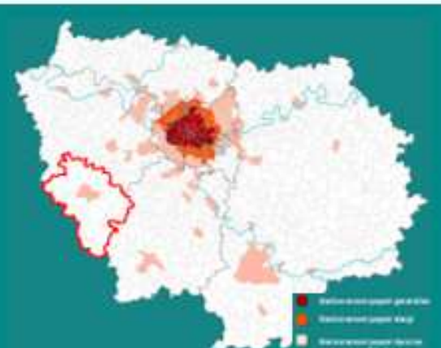


Fig.13 - Recommandations Stationnement

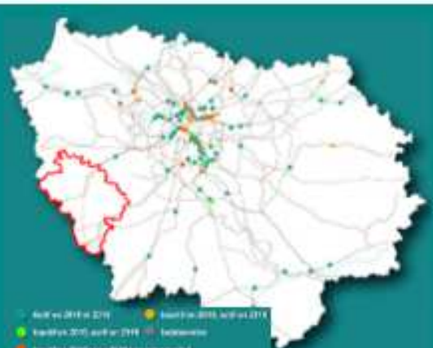


Fig.14 - Evolution sites à vocation logistique



Fig.15 -Nb Plans de mobilité par commune

Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) - DRIEAT Île-de-France, 2022

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.4 LEÇONS DU BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDU-IF POUR LE PLM DE RAMBOUILLET TERRITOIRES

Comme le prévoit le législateur, le PDU-IF propose un ensemble d'actions dont l'application n'est pas toujours possible à l'échelle locale. Déclinaison locale des orientations du PDU-IF auquel ils font référence, les Plans Locaux de Mobilité (PLM) permettent cette adaptation au contexte du territoire concerné.

Les pratiques Déplacement de Rambouillet Territoires ont révélé les contextes locaux et enjeux spécifiques de la collectivité. En cohérence avec les enjeux révélés sur son territoire, le PLM a ainsi adapté sa stratégie pour répondre plus spécifique à ses propres enjeux et ne peut relayer intégralement les orientations opérationnelles du PDU-IF.

Malgré ces adaptations, le PLM reste fidèle au PDU-IF dont le bilan 2021 a permis d'en révéler les réussites et faiblesses. Le tableau suivant apporte quelques précisions révélant leurs prises en compte pour rendre le PLM plus pertinent et efficace.

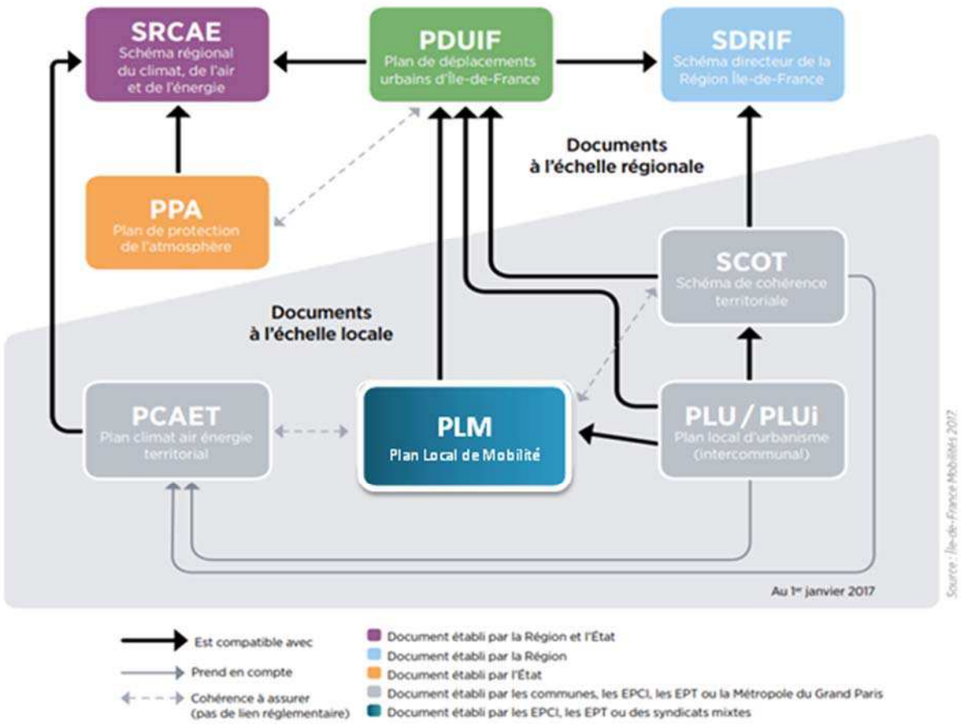
PDU-IF	Niveau d'intégration du PDU-IF et de son bilan 2021 dans le PLM
Qualité de l'air Emissions de GES	- Le bilan 2021 montre que la baisse des émissions de GES propres à la mobilité s'est révélée en deçà des attentes. Le PLM doit faire de cette baisse des émissions un objectif de fond - Le report vers des carburants moins émissifs (mesure 6.3) est un levier efficace. L'usage d'Oléo 100 par des opérateurs de flotte captive (transporteurs, collecte de OM) est une piste porteuse du PLM - Le niveau de déploiement des bornes électriques questionne : seulement 50 bornes soit 1,4 borne par commune (15 à Rambouillet). On peut déplorer l'absence d'objectif opérationnel dans le PLM sur ce point
Sécurité	- Dédiée à fournir une meilleure sécurisation des carrefours, la mesure 1.1 est la mesure opérationnelle la plus marquante du PLM avec pas moins de 28 carrefours ou intersections repérés conduisant à 14 créations de giratoires - Le PLM priorisera la création de 4 giratoires sur la N191
Voirie	- La principale exigence du PDU-IF est remplie : mise à 2x2 voies de la N10 - Sur ce volet, il n'y a pas d'autres actions du PDU-IF à réaliser
Usage des modes individuels motorisés	- Le bilan du PDU-IF met en avant une évolution des usages de la voiture très dépendante de facteurs extérieurs au plan d'action - Contexte local défavorable (communes éloignées des centres urbains = rabattement inévitable sur Rambouillet et la N10 pour se diriger sur Paris maintient la place prépondérante - Levier stationnement bien exploité par le PLM pour limiter l'usage des VL (révision de la règlementation sur Rambouillet et la mise en place d'une règlementation sur Gazeran)
PL - Logistique et livraisons	- L'éloignement de la capitale et l'absence de gare de fret et d'un réseau hydrographique permettent pas au PLM Rambouillet Territoires d'intégrer les leviers d'action proposés par le PDU-IF - Le PLM prévoit l'aménagement d'un centre routier pour les PL le long de la RN10 - La mise en place d'aire de livraison reprend l'action 7.4 du PDU-IF de contribution à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et d'optimisation des conditions de livraison - Rien n'est prévu dans le PLM pour permettre une accélération du déploiement de réseaux d'avitaillement à l'électricité et au GNV
Politique de stationnement	- S'appuyant sur les caractéristiques du territoire, les propositions faites en la matière dans le PLM restent la traduction des recommandations du PDU-IF en termes de politique de stationnement - La commune de Rambouillet suivra les préconisations du PDU-IF, au titre de son secteur Centre-ville et de son secteur Gare sujets à des conflits d'usage - PLM en phase avec la vision du PDU-IF le PLM : exploite « l'outil stationnement » pour une meilleure mobilité favorisant le report modal et l'optimisation de l'espace public - Le PLM demande de respecter les recommandations du PDU-IF pour le stationnement privé en logement collectifs pour les 5 communes les plus peuplées et la mise en œuvre des prescriptions du PDU-IF concernant les normes de stationnement de bureaux
Transports collectifs	- Le PLM cible le réseau Bus - Pôles d'échanges : L'amélioration annoncée n'est pas effective sur Rambouillet Territoires sur lequel un travail reste à engager (qualité de rabattement, stationnement, accueil modes actifs. Le PLM s'attachera à la poursuite opérationnelle des projets d'amélioration de ces pôles - Offre : Bien que Rambouillet Territoires ne fasse pas partie des secteurs ciblés par le PDU-IF, le PLM s'attache à améliorer le contexte local via le développement de l'offre TAD (transport à la demande) pour pallier aux carences en heures creuses, Samedis et Dimanche. - Qualité de service : Le dysfonctionnement induit par la double desserte Transilien/TER à Rambouillet devrait être traité dans le cadre du PLM : contremarque Transilien manquante pour passer les contrôles d'accès si achat de billets TER sous forme de e-billet SNCF ou via un distributeur
Modes actifs	- Marche : Pour répondre aux carences relevées dans le bilan 2021 du PDU-IF, le PLM recommande la création/aménagement d'itinéraires piétons qualitatifs et génère les conditions de pacification de la voire Zone de rencontre déjà présentes sur plusieurs communes et confortées dans le cadre de la pacification prévue par le PLM - Cycles : Les coupures urbaines repérées seront traitées dans le cadre du PLM. Stationnement cycle également ciblé par le PLM en lien avec la sécurité : anticipation des opérations de sécurisation des traversée piétonnes exigible au 31 décembre 2026 par la généralisation d'un espace sanctuarisé de 5m en amont afin de permettre une bonne covisibilité Au-delà du constat positif sur les km de voies cycles, le PDU-IF prescrit des normes minimales en matière de places de stationnement dédiées aux cycles dans les bâtiments. Le PLM ira au-delà de ces prescriptions en préconisant 1,05 emplacement vélo par logement contre 0,7 pour le PDU-IF. Ainsi, les communes de Rambouillet Territoires devront intégrer cette règle de stationnement en adaptant l'article 12 de leur PLU car, actuellement, ces derniers ne définissent généralement pas de quotas chiffrés pour les stationnements vélos.
Accessibilité	- Voirie : Le PLM compte mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons prioritaires soit 71,8km dont 20,5km à Rambouillet. 33 des 36 communes sont concernées - TC : En écho aux constats du bilan 2021 sur le réseau Bus, un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m. autour des arrêts prioritaires de TC sera également réalisé sur la durée du PLM Sur cette thématique, la Ville de Rambouillet s'appuiera sur le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) en cours de validation
Franciliens acteurs responsables de leurs déplacements	- Le PLM de Rambouillet Territoires est un plan qui s'adresse à l'un des territoires franciliens où la part des ménages motorisés a encore augmenté entre 2010 et 2017. - Subissant un contexte de rabattement favorisant le maintien de l'usage des véhicules personnels, Rambouillet Territoires peut se saisir de la transition énergétique du parc pour agir, même à part modales constante, sur plusieurs volets environnementaux (émissions de polluants et de GES, dépendance aux énergies fossiles, etc.). - Le développement de l'usage de biocarburants est prévu dans le PLM mais pas de déploiement planifié de bornes électriques. - Avec la création d'un poste dédié au suivi et coordination des actions du PLM, Rambouillet Territoires pourra jouer un rôle de Conseil en Mobilité auprès des entreprises concernées par les PDMe

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3 ARTICULATION DES COMPATIBILITES DU PLM AVEC LES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES

Les codes de l'urbanisme, des transports et de l'environnement affirment une hiérarchie entre différents documents, plans et programmes, et un rapport de compatibilité entre certains d'entre eux.

Le PLM fait partie des dispositifs de planification de nature stratégique ou réglementaire. Il importe d'en rechercher la cohérence par rapport aux autres documents existants ou prévus (cf. schéma ci-dessous).



Articulation du PLM avec des outils de planification et les documents d'urbanisme réglementaires

Ainsi, le PLM de Rambouillet Territoires doit être :

- En cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale Sud-Yvelines et avec le Plan Climat Air Energie Territorial de Rambouillet Territoire.
- Compatible avec le plan d'actions du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDU-IF)

3.1 COMPATIBILITE DU PLM AVEC LE PDU-IF

La notion de « compatibilité » est explicitée comme suit par l'ADEME :

« Être compatible avec » signifie « ne pas être en contradiction avec les options fondamentales ».

Dans la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) une modification de la LOTI prévoit l'élaboration de documents précisant le PDU Île-de-France sous la forme de Plans Locaux de Déplacements (PLM).

Rambouillet Territoires fait partie des territoires déclarés comme pertinents pour élaborer un Plan Local de Mobilité. Son PLM apparait de fait comme une déclinaison locale des orientations du PDU-IF auquel il fait référence et les mesures proposées localement traduisent sur le plan opérationnel les orientations générales du PDU-IF.

Le tableau suivant reprend l'intégralité des actions du PDU-IF et indique les mesures correspondantes du PLM Rambouillet Territoires. Il rend compte de leur très forte corrélation et des rares ajustements effectués. Les précisions sur le niveau d'intégration des actions du PDU-IF et sur les ajustements opérés ont été mis en évidence et justifiés au §3.3.

La seule mesure plus spécifiquement proposée dans le PLM concerne la mutualisation du stationnement. Ce levier offre des opportunités de stationnement supplémentaire sans consommation d'espace sur voirie. Le PLM précise que, dans le cadre des PLU, il sera nécessaire de prévoir dans les dispositions générales du stationnement, la possibilité d'avoir recours à un parking mutualisé. La mise en œuvre de conventions entre Rambouillet Territoires et les centres commerciaux permettra notamment l'utilisation des parkings des centres commerciaux comme des parcs relais avec le réseau de bus urbain de Rambouillet.

Il n'y a pas de mesures du PLM qui ne sont pas évoquées dans le PDU-IF.

Compatibilité du PLM Rambouillet Territoires avec le PDU-IF :

- **L'analyse de ce tableau indique les objectifs et mesures du PLM sont compatibles avec ceux du PDU-IF.**

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.2 COHERENCE DU PLM AVEC LE SCOT SUD-YVELINES

3.2.1 Présentation du SCoT Sud-Yvelines

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Sud Yvelines, approuvé le 8 décembre 2014, est un document de planification stratégique intercommunale. Il couvre les 36 communes de Rambouillet Territoires.

Le SCoT a fait l'objet d'une évaluation environnementale complète. Cette dernière, ainsi que le projet de SCoT avant adoption, ont donc reçu un avis de l'autorité environnementale représentée par le préfet de la région Ile de France.

Le SCoT, est le plan d'aménagement et de développement durables qui oriente le développement de Rambouillet Territoires à l'horizon 2023 - 2030. Il définit, sans les figer totalement, les espaces qui accueilleront des nouveaux logements, des entreprises ou des aménagements publics (routes, équipements de loisirs, transports en commun, etc.) et les conditions de cette urbanisation future. Il identifie les lieux qui doivent être protégés ou valorisés pour les loisirs ou le respect de l'environnement.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) présente 7 grands chapitres regroupant plusieurs orientations, dont certaines peuvent présenter un lien avec le PLM :

- Maitriser le développement des communes
- Assurer une répartition équilibrée des équipements et des services du territoire
- Les projets de développement des équipements et des services à la population (conforter et améliorer la desserte des établissements d'enseignement
- Le développement des activités économiques
- Structurer le développement urbain du Sud-Yvelines dans l'optique d'élever la performance de l'offre en transport en commun
- Organiser des transports en commun performants sur l'ensemble du territoire
- Optimiser la gestion des voiries existantes
- Aménager l'espace pour favoriser les modes actifs
- Développer une politique de stationnement économe en espace et articulée avec les dessertes en transports en commun et l'usage du vélo
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et économiser les énergies fossiles

Le SCoT a fait l'objet d'un bilan approuvé par le Conseil communautaire le 16 novembre 2020, conduisant à une révision de ce dernier. Dans le cadre de cette révision, le nouveau SCoT du Sud-Yvelines prendra notamment en compte les études structurantes en cours que sont le projet de territoire, le Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi), le Plan Climat-Air Énergie Territorial (PCAET) et le Plan Local de Mobilité (PLM).

3.2.2 Cohérence du PLM avec les orientations du SCOT Sud-Yvelines

SCoT Sud-Yvelines		Mesure du PLM y répondant
Orientation	**Prescription**	
1.2 Maitriser le développement des communes	- Aménager l'espace de façon à développer les déplacements de proximité par modes actifs, […]	1.2 2.3, 2.4, 2.5
1.3 Assurer une répartition équilibrée des équipements et des services du territoire	- Faciliter et rendre plus agréable les accès aux équipements et aux services pour les piétons et vélos	1.2 2.2, 2.3, 2.4, 2.5
1.4 Les projets de développement des équipements et des services à la population	- Conforter et améliorer la desserte des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, enseignement supérieur, …) par les transports collectifs. - Mettre en place des aménagements de l'espace public de façon à améliorer la sécurité et le confort des piétons et des vélos aux établissements d'enseignement	1.2, 2.1, 2.3, 2.4, 2.5
2.1 Le développement des activités économiques	- Développer les conditions d'une accessibilité aisée du site par les modes de transports alternatifs à la voiture (transport en commun, mode actifs, …)	1.2, 2.1, 2.3, 2.4, 2.5 3.1, 3.2, 3.4 6.3
5.1 Structurer le développement urbain du Sud-Yvelines dans l'optique d'élever la performance de l'offre en transport en commun	- Les gares, les accès au réseau de transport en commun et leurs abords doivent être valorisés par l'aménagement d'espaces publics de qualité, associés éventuellement à des équipements publics ou des commerces. - Le stationnement voitures/vélos/ taxis/ cars doit être prévu dans un souci d'économie d'espace et d'optimisation du fonctionnement de l'espace public et entre ces modes d'accès - Des cheminements piétonniers et cyclistes lisibles et confortables doivent être déterminés - Le besoin d'accessibilité des personnes à mobilité réduite doit être pris en compte	1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 4.1
Organiser des transports en commun performants sur l'ensemble du territoire	- Développer des réflexions intercommunales de type « Plan Local de Déplacement » (PLD) - Améliorer l'accessibilité aux quatre gares du territoire - Agir en faveur du développement du covoiturage - Inciter les grandes entreprises et autres pôles d'emplois locaux à mettre en place des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE)	1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 4.1, 4.4 6.2, 6.3
Optimiser la gestion des voiries existantes	- Améliorer le partage de la voirie pour des transports en commun plus performants et des modes actifs mieux intégrés - Aménager les voiries dans le respect de la hiérarchisation du réseau actuel afin de conserver la performance du transit et du trafic local	1.Socle, 1.2 2.1, 2.3, 2.4, 2.5
Aménager l'espace pour favoriser les modes actifs		1.2 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5
Développer une politique de stationnement économe en espace		3.2, 3.4 4.1, 4.2, 4.3 4.4
Réduire les émissions de gaz à effet de serre et économiser les énergies fossiles	- Cet objectif passe principalement par la réduction des déplacements routiers (automobiles et poids-lourds) et le développement d'autres modes de déplacement des personnes ou de transports des biens	1.2, 1.2 2.1, 2.3, 2.4 3.1, 3.2, 3.4 4.3, 4.4, 6.2, 6.3

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.3 COHERENCE DU PLM AVEC LE PCAET DE RAMBOUILLET TERRITOIRES

3.3.1 Présentation du PCAET de Rambouillet Territoires

Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) de Rambouillet Territoires, adopté le 21 mars 2022, est un outil opérationnel de mise en œuvre et de coordination de la transition énergétique sur le territoire, qui a pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire (volet atténuation) et de préparer l'adaptation du territoire au changement climatique (volet adaptation).

Le PCAET a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique. Cette dernière, ainsi que le projet de PCAET avant adoption, ont donc reçu un avis des Missions régionales d'autorité environnementale Île-de-France en août 2021.

Le PCAET de Rambouillet Territoires, définit des actions à mener sur la période 2022-2028 afin d'atteindre des objectifs de qualité de l'air, de consommation d'énergie et d'adaptation face aux changements climatiques.

Le PCAET présente 9 grands axes stratégiques dont l'axe 1 regroupe plusieurs actions portant sur la mobilité à décliner par le PLM, notamment :

- Encourager les véhicules n'utilisant pas de carburants fossiles
- Faire évoluer l'offre de transports en commun
- Accompagner l'aménagement du pôle gare
- Elaborer un schéma directeur des modes doux
- Déployer des modes de mobilités innovants
- Sensibiliser les acteurs du territoire

3.3.2 Cohérence du PLM avec les actions du PCAET

PCAET Rambouillet Territoires		Actions du PLM y faisant écho
Action	**Sous-Actions**	
1.1 Encourager les véhicules n'utilisant pas de carburants fossiles	- Déployer les bornes électriques - Faire connaître les filiales locales B100 et GNV	6.3
1.2 Faire évoluer l'offre de transports en commun	- Faire connaître l'offre de Transport à la Demande et élargir son déploiement - Renforcer l'offre de transports en commun	3.1
1.3 Accompagner l'aménagement du pôle gare	- Travailler sur les aménagements du pôle gare et sur des aménagements périphériques de manière à décongestionner le centre de Rambouillet - Étendre la réflexion sur les parkings relais de rabattement vers les arrêts les plus stratégiques de la ligne express	1.2, 2.1, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 5.1, 5.2
1.4 Elaborer un schéma directeur des modes doux	- Établir un plan de déploiement de circulation douce sur les voies d'intérêt communautaire - Encourager les trajets entre domicile et écoles par des trajets vélo et piétons sécurisés - Développer l'usage du vélo à usage de loisir et de tourisme sur le territoire	1.2, 2.1, 2.3, 2.4, 2.5
1.5 Déployer des modes de mobilités innovants	S'appuyer sur le projet Tornado pour proposer une desserte des Étangs de Hollande et de l'Espace Rambouillet	3.4
6.2 Sensibiliser les acteurs du territoire	- Mettre en place une charte de l'événement écoresponsable - Planifier un programme de sensibilisation et de mobilisation des acteurs du territoire	6.1

3.3.3 Synthèse de la cohérence entre le PCAET et le PLM

Le PLM de Rambouillet Territoires est cohérent avec le PCAET. En effet, chaque action du PCAET portant sur la mobilité (axe 1) est traduite par une ou plusieurs actions du PLM. Le désir de modifier la mobilité au sein de Rambouillet en limitant la voiture par le développement d'un schéma directeur des modes doux et en améliorant l'offre de transport en commun du PCAET est concrétisé par plusieurs actions du PLM portant sur le renforcement de l'offre en transports collectifs et par la mise en place de nombreuses actions favorisant les modes doux. De plus, le souhait de diminuer la pollution liée à la mobilité par l'utilisation de moyens de déplacement verts (électrique, GNV et véhicules autonome) apparait également dans les deux plans. Enfin, les deux plans insistent sur l'importance de mettre en avant le train pour les déplacements vers l'agglomération parisienne par l'amélioration des pôles gares (rabattement, stationnement vélo, parking relais, covoiturage, Zone à Vitesse Modérée ZVM, etc.).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

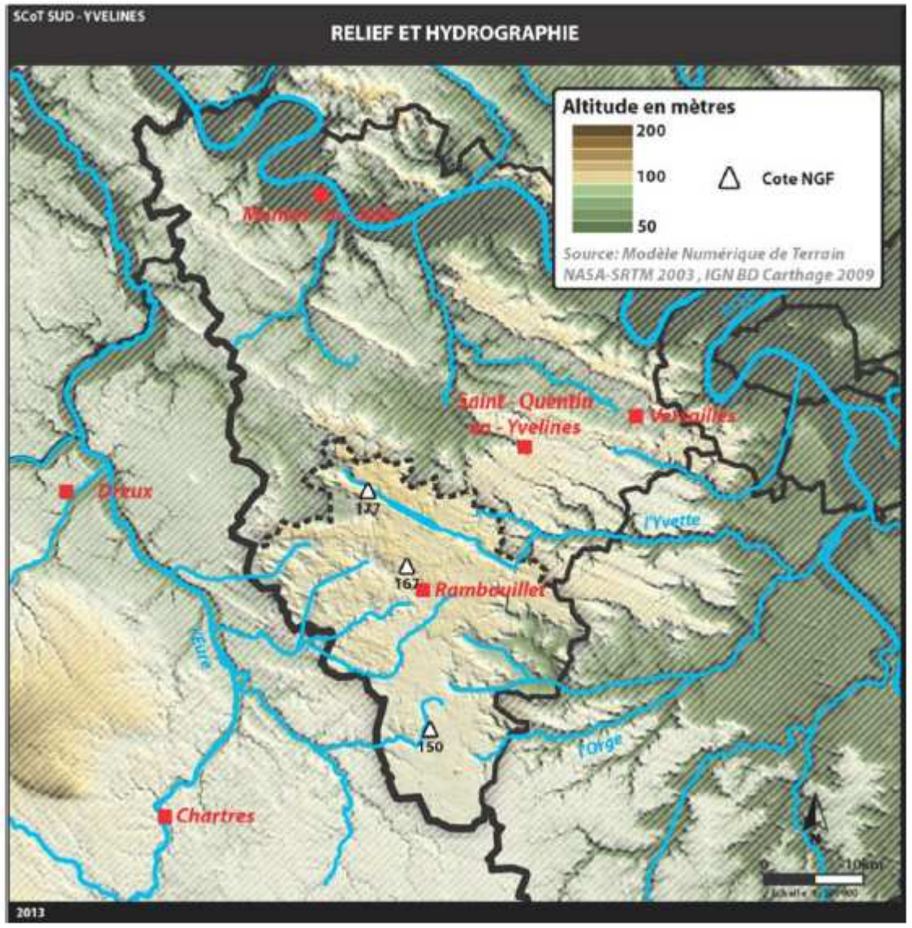
PARTIE 3
ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1. LE CONTEXTE PHYSIQUE

1.1 LA TOPOGRAPHIE

La topographie représente un enjeu faible pour le PLM de Rambouillet Territoires. En effet, en tant que sous-ensemble du bassin parisien, le relief du territoire est léger. Cependant, localement, des reliefs liés au réseau hydrographique peuvent être un obstacle aux déplacements modes actifs comme la Haute vallée de l'Yvette, de la Rémarde ou de l'Orge. Les aménagements susceptibles d'être mis en place constituent des infrastructures légères qui peuvent s'adapter au contexte et ne nécessitent pas de profonds remaniements (terrassements et nivellement, forages, …).



1.2 LA GEOLOGIE

La géologie du secteur de Rambouillet est composée essentiellement de formations oligocènes : calcaires de Beauce et formation argileuse de Meulière de Montmorency. Les argiles à meulière donnent des sols acides et plus humides, favorables à la croissance de massifs boisés, comme pour la Forêt de Rambouillet.

Au sud du territoire, les sables de Fontainebleau sont le plus souvent directement transgressifs sur les formations du Sparnacien ou la craie. Si les formations limoneuses (Limons des plateaux) sont quasiment absentes près de Rambouillet, elles sont beaucoup plus présentes au sud du territoire. En effet, la petite Beauce, bien typique avec son plateau horizontal est recouverte d'une épaisse couverture limoneuse, qui masque un substrat oligo-miocène (de type meulière ou calcaire).

Des formations supplémentaires, tel que du sable de Lozère, viennent accompagner cet ensemble pédo-géologique particulièrement fertile à une agriculture diversifiée.

La géologie peut constituer un enjeu pour le PLM puisque cette dernière a une influence sur la qualité des eaux souterraines. Elle détermine notamment la perméabilité des aquifères face aux pollutions (chimique, bactériologique). Elle peut également avoir un impact sur la stabilité des ouvrages et des infrastructures de déplacements sachant qu'une partie des communes de Rambouillet Territoires sont soumis à un PPR mouvements de terrains (retrait/gonflement des argiles et effondrement de cavités).

1.3 L'EAU

1.3.1 L'hydrogéologie

Les enjeux liés aux eaux souterraines en lien avec les modalités de déplacements concernent principalement les risques de pollution des nappes, des zones de captages pour l'alimentation en eau potable. En effet, d'importantes nappes souterraines sont présentes sur le territoire. Ces nappes, contenues dans un réservoir de formations de l'oligocène (Sables de Fontainebleau), sont utilisées par des forages de 40 à 80 mètres.

Le principal aquifère a la forme d'un dôme centré sur le Perray-en-Yvelines à partir duquel les écoulements divergents sont fortement influencés par le drainage des vallées (Mauldre, Yvette, Rémarde et ses affluents). La nappe se déverse dans ces vallées, soit par ligne de source, soit par l'intermédiaire des éboulis et des colluvions. L'ensemble de ces nappes souterraines particulièrement étendues, s'accompagnent ainsi d'une haute vulnérabilité aux risques de pollution. Cependant, la présence de Sables de Fontainebleau comme d'argiles fins et de limons de plateau constituent un filtre naturel et efficace. Ce filtre peut contrer des pollutions bactériologiques naturelles mais ne présente pas d'effets contre celles d'origine chimique.

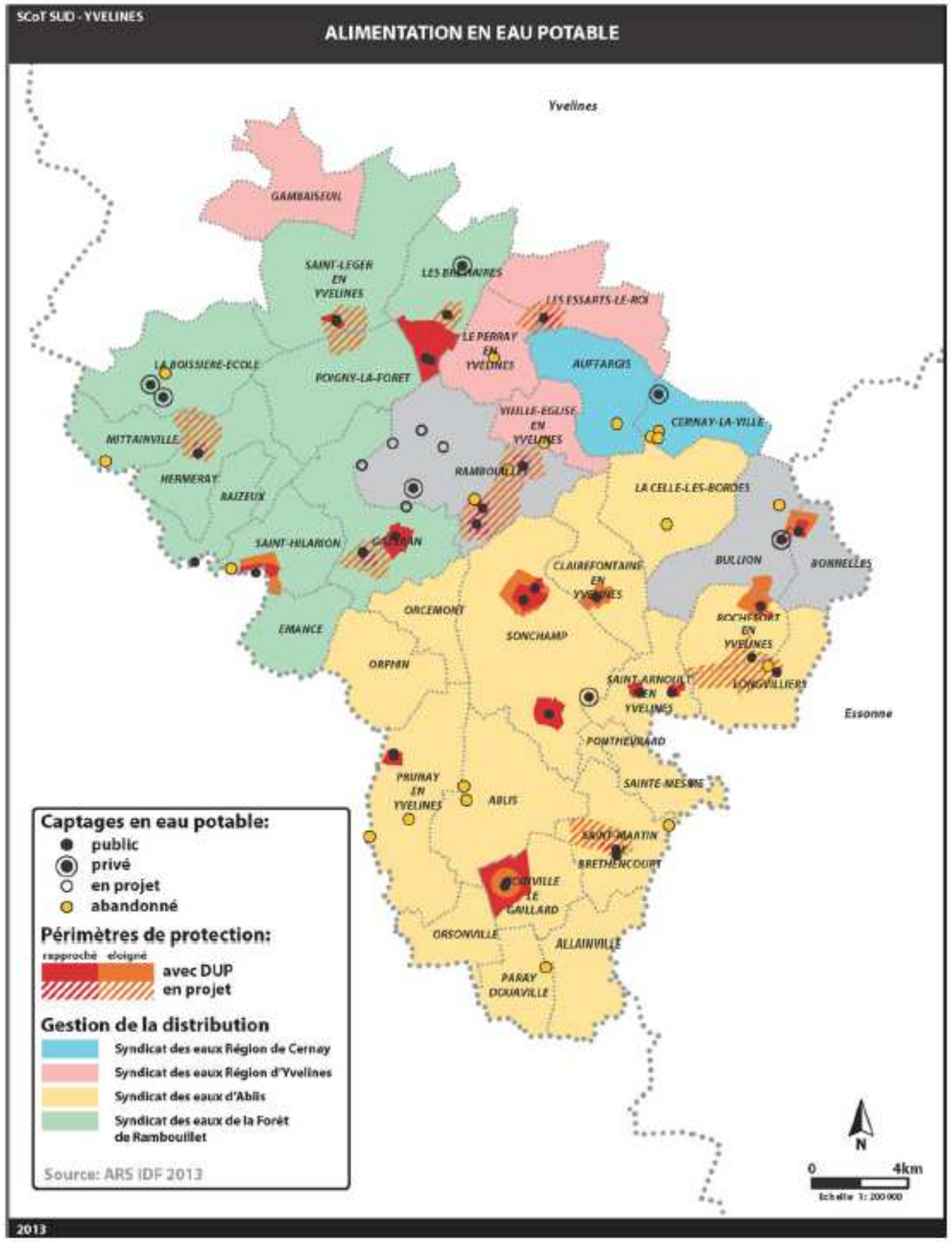
L'essentiel des captages pour l'alimentation en eau potable s'effectue dans la nappe des Calcaires de Beauce. Elle est en effet relativement bien protégée de la pollution par ses épaisses couches superficielles de limon des plateaux.

D'après les données de l'ARS Ile-de-France figurant sur la carte ci-après, sur le territoire se trouvent 55 captages d'eau potable répartis sur l'ensemble du territoire dont 20 ont été abandonnés, soit 35 captages actuellement en fonction. Il faut remarquer que c'est notamment au Sud, dans le secteur d'Ablis, et au Nord dans le secteur de Cernay-la-Ville que de nombreux captages ont été abandonnés. Sur les 35 captages actifs, 25 sont de propriété publique et 10 sont privés. Ces derniers sont principalement localisés à proximité de Rambouillet. Deux nouveaux captages ont été récemment mis en service à Sonchamp et à Boinville-le-Gaillard.

Globalement en 2011, la qualité des eaux de consommation distribuée sur le territoire est de bonne qualité et conforme aux normes. Cependant, les relevés ont montré la présence de dépassement pour deux éléments : les pesticides et le sélénium.

Depuis une dizaine d'années, on observe une nette amélioration des teneurs en nitrates dans l'eau distribuée. Les analyse de 2011 montrent qu'il n'y a aucun dépassement des seuils règlementaires (> 50 mg/l) contrairement à 2005 par exemple, où la quasi-totalité des communes de la petite Beauce était sujettes à dépassement. Cette amélioration peut être mise sur le compte de meilleures pratiques agricoles.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



1.3.2 L'hydrologie

Les enjeux liés aux eaux superficielles en lien avec les modalités de déplacements concernent les risques de pollution des cours d'eau et l'aggravation du risque d'inondations par modification des bassins versants notamment liée à l'imperméabilisation.

Les nombreux cours d'eau du territoire vont tous se jeter dans la Seine, le réseau hydrographique est donc constitué par l'emboitement de différents sous bassins-versants de la Seine, avec une particularité : les différents cours d'eau de ce territoire y prennent tous leur source, et celles-ci se localisent dans un site restreint d'une superficie d'une vingtaine de kilomètres carrés. Ceci s'expliquant par une morphologie locale de plateaux.

Deux cours d'eau principaux sont recensés sur le territoire : l'Orge, long d'une cinquantaine de kilomètres, qui prend sa source à Saint-Martin-de-Bréthencourt, et La Drouette, petite rivière longue de 30 km environ, affluent de rive droite de l'Eure et qui prend sa source à l'Etang d'Or sur la commune de Rambouillet.

1.3.3 L'assainissement

Les enjeux liés aux mobilités concernant le réseau d'assainissement, portent principalement sur la limitation de l'imperméabilisation des sols et la pollution des eaux pluviales. Des enjeux de reprise des réseaux existants ainsi que de déconnexion des eaux pluviales des réseaux existants dans le cas d'aménagement ou de travaux sur les voiries sont également identifiés. Parmi ces derniers, des travaux de modernisation de l'assainissement de la RN10 entre Ablis et Rambouillet prévu par le PDUIF ont été réalisés.

Ainsi, pour l'ensemble des communes du territoire, 90 % des résidences principales sont branchées au tout à l'égout, et 10 % possèdent un système d'assainissement autonome. Le raccordement à un réseau collectif est donc largement majoritaire, et il est presque omniprésent pour les principaux pôles urbains de Rambouillet, d'Ablis, du Perray-en-Yvelines et des Essarts le Roi.

Toutefois, les communes les plus modestes en termes d'habitants gardent une proportion relativement conséquente de résidences principales reliées à une un système d'assainissement autonome.

Les communes du territoire disposent ainsi d'une capacité totale dans ses stations d'épuration d'environ 118 000 équivalent habitants. Avec une population estimée à environ 77 500 habitants en 2009, la capacité des stations d'épuration actuelles peut être jugée suffisante pour les années à venir. Soulignons que plusieurs communes sont reliées à des stations qui sont extérieures au territoire.

Le réseau d'assainissement de Rambouillet Territoires est composé en majeur partie d'un réseau séparatif. En effet, le territoire de l'agglomération est desservi par 372 km de réseaux d'eaux usées, 308 km de réseau d'eau pluviale et seulement 72 km de réseau unitaire.

1.4 Le Climat

Les enjeux climatiques relatif aux modalités de déplacement, s'axent principalement sur l'émission des gaz à effet de serre, l'un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique.

Le climat des Yvelines se situe entre le climat océanique relativement uniforme des côtes de la Manche et le climat continental des régions de l'est. La température moyenne annuelle calculée sur les 30 dernières années est de 10,7°C (elle a augmenté d'un demi-degré par rapport à la moyenne calculée entre 1961-1990).

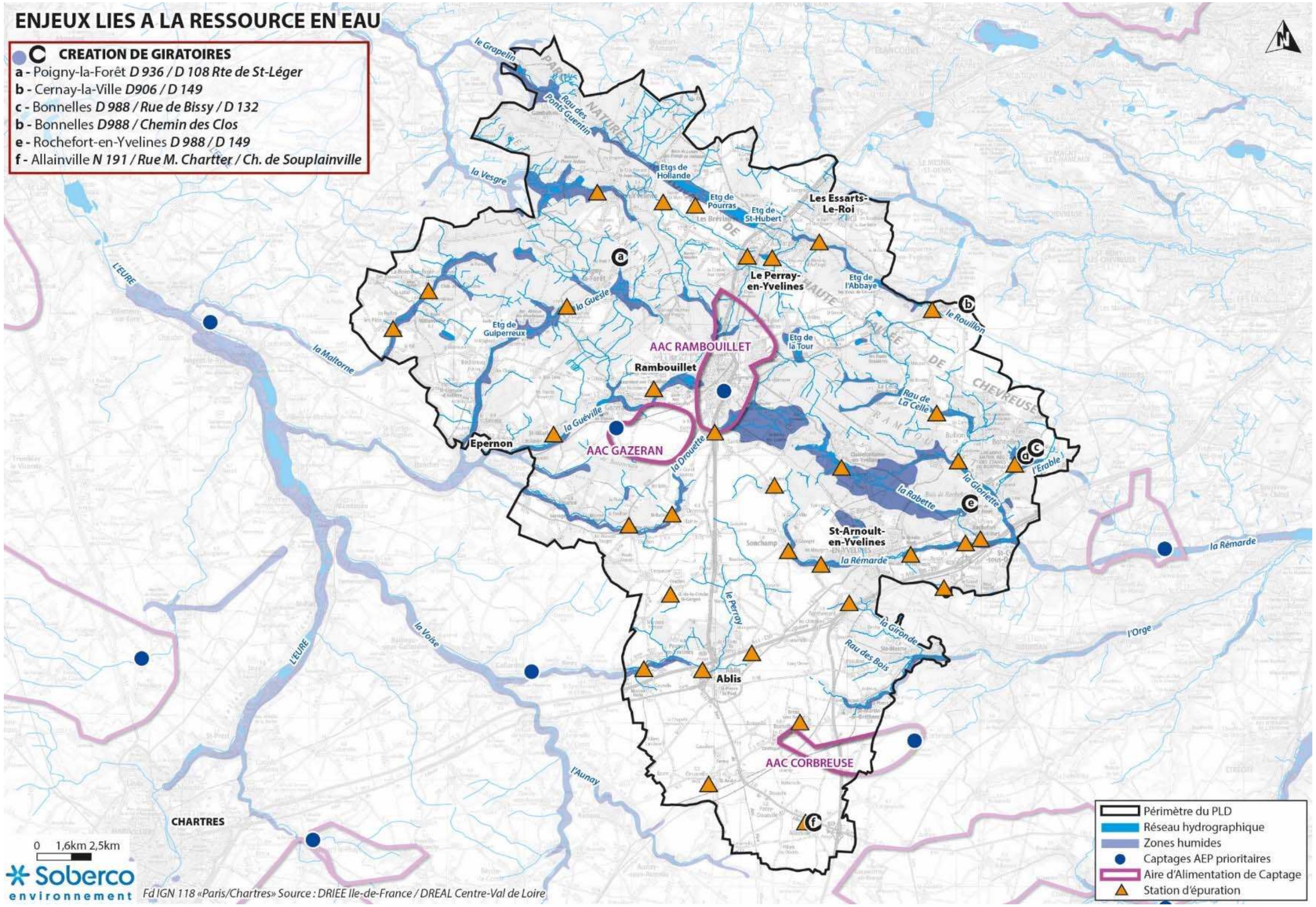
Le climat des Yvelines est ainsi un climat tempéré, soumis aux influences océaniques vers l'ouest, et continentales vers l'est, atténuées toutefois par le réchauffement dû à l'agglomération parisienne. Il n'est pas très humide, avec une moyenne annuelle de précipitations de 600 mm. Les vents dominants du secteur Ouest protègent relativement les Yvelines des pics de pollution venant du centre de l'agglomération. Des épisodes orageux sont assez fréquents en été.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ENJEUX LIES A LA RESSOURCE EN EAU

C CREATION DE GIRATOIRES

a - Poigny-la-Forêt *D 936 / D 108 Rte de St-Léger*
b - Cernay-la-Ville *D906 / D 149*
c - Bonnelles *D 988 / Rue de Bissy / D 132*
b - Bonnelles *D988 / Chemin des Clos*
e - Rochefort-en-Yvelines *D 988 / D 149*
f - Allainville *N 191 / Rue M. Chartter / Ch. de Souplainville*



Soberco environnement

Fd IGN 118 «Paris/Chartres» Source : DRIEE Ile-de-France / DREAL Centre-Val de Loire

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2. LE PATRIMOINE NATUREL

Par sa localisation géographique et son aspect relativement préservé des opérations d'aménagements, le territoire de la communauté d'agglomération comprend une richesse naturelle importante avec de nombreux espaces faisant l'objet d'un zonage réglementaire. Ainsi, pour le PLM de Rambouillet Territoires, les principaux enjeux liés au maintien de la biodiversité sont la préservation des espaces naturels remarquables (éviter les effets d'emprises sur les milieux naturels) et le maintien des corridors écologiques (limiter la fragmentation). En effet, les impacts des transports sur les milieux naturels sont principalement de 4 types :

- La destruction directe de milieux naturels par les infrastructures de transport, les remembrements agricoles connexes ou l'urbanisation induite. Les remembrements qui accompagnent souvent la réalisation d'infrastructures contribuent à accélérer la disparition des zones bocagères et des zones humides, très riches aux plans faunistiques et floristiques,
- La fragmentation du territoire par les infrastructures de transport, qui rendent plus difficile, voire impossible, la connexion des écosystèmes entre eux, est une des causes majeures de l'érosion de la biodiversité. L'impact est dépendant du type d'infrastructure et du niveau de trafic. Le trafic est également à l'origine d'une mortalité animale par collision,
- La dégradation des milieux par les modifications du fonctionnement des écosystèmes générées par les chantiers et trafics :
    - Modification de l'écoulement et des possibilités d'expansion des crues (impacts sur le cycle de l'eau et les milieux naturels)
    - Modification des comportements d'un certain nombre d'animaux lié au bruit et à la circulation,
    - Perturbation de la faune et la flore par l'éclairage nocturne,
    - Pollution de l'eau, des sols et dégradation de la végétation locale liée aux émissions des véhicules (liquides et gazeuses),
- La dispersion d'espèces invasives, une des principales causes d'extinction de la biodiversité à l'échelle mondiale

2.1 LA TRAME VERTE ET BLEUE

Un réseau écologique est constitué par l'ensemble des éléments structurant le paysage (on parle aussi de « mosaïque paysagère ») que les espèces utilisent pour se déplacer entre les habitats naturels qui le composent afin de répondre à leurs besoins vitaux :

- Naitre et croître
- Se nourrir
- Se reposer et se cacher des prédateurs
- Se reproduire

Un réseau écologique est composé de deux éléments :

- Les réservoirs de biodiversité sont les habitats qui permettent aux espèces d'assurer leur cycle de vie. Généralement, les espèces ont besoin de plusieurs habitats pour répondre à leurs besoins vitaux. C'est ce qui amène les espèces à se déplacer plus ou moins loin en fonction de l'éloignement des réservoirs de biodiversité et des capacités de déplacement des espèces.
- Les corridors écologiques permettent la circulation des espèces entre les réservoirs de biodiversité. Ce sont les voies de déplacement de la faune et de la flore. Elles peuvent être ponctuelles, linéaires (haies, chemins, ripisylves, cours d'eau), en pas japonais (espaces relais) ou correspondre à une matrice paysagère (secteur agricole, forêt).

La capacité des espèces à assurer leurs besoins dépend donc de la continuité des réseaux écologiques. Le terme de continuum écologique définit l'ensemble des milieux contigus et favorables qui représentent l'aire potentielle de déplacement d'un groupe d'espèces. Ces continuums appelés trame incluent plusieurs réservoirs de biodiversité et corridors, qu'ils soient aquatiques ou terrestres.

Par sa surface et son état de conservation, le Massif de Rambouillet est un réservoir de biodiversité majeur de l'Île-de-France. De nombreuses continuités écologiques sont identifiées sur le territoire reliant le Massif de Rambouillet aux autres réservoirs de biodiversité.

Il fait notamment partie d'une grande trame verte de l'ouest parisien composée par les forêts de Saint-Germain et Marly, vallées de l'Yvette et de la Bièvre. Il participe également à la continuité d'un axe majeur de biodiversité au sud de l'Ile-de-France. En effet, malgré les fragmentations liées au mitage de nombreuses zones urbaines et à la présence d'infrastructures, la Forêt de Rambouillet s'inscrit dans un grand arc vert, allant de la vallée de l'Epte (Val d'Oise) à la Bassée (Seine-et-Marne) en passant par la forêt de Fontainebleau. Le Massif de Rambouillet et les vallées de L'Essonne et de la Juine sont considérés comme des acteurs de premier ordre dans le fonctionnement des continuités interrégionales et nationales.

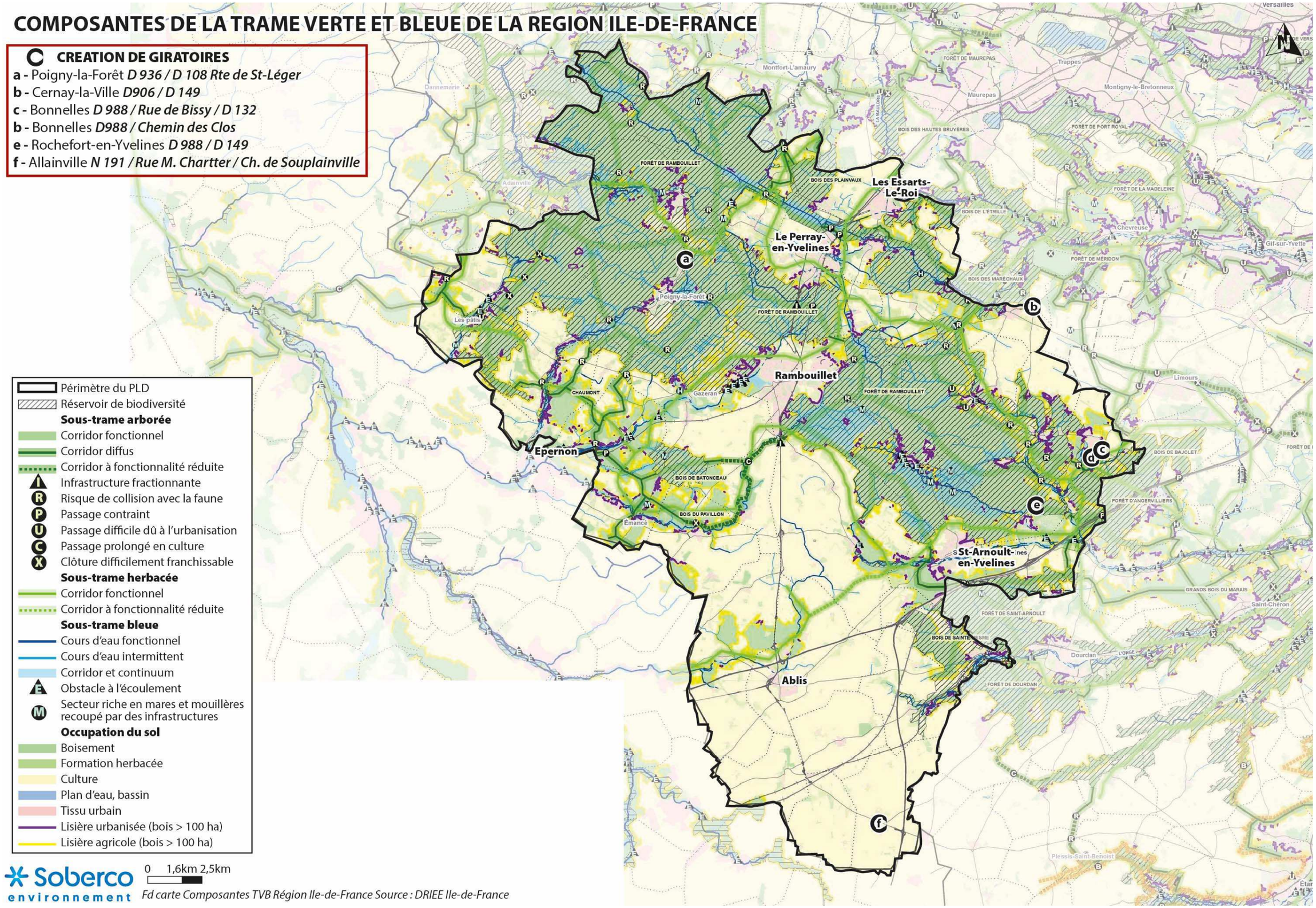
Une attention particulière devra être portée sur le maintien des corridors écologiques tant par les espèces terrestres végétales et animales que pour l'avifaune. En effet, les principaux axes de transports et la forte urbanisation réduisent considérablement la capacité de déplacement de la biodiversité locale et patrimoniale. L'accroissement de la fragmentation fragilise la résilience des écosystèmes déjà mis à mal par l'activité agricole et le développement urbain.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

COMPOSANTES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

C CREATION DE GIRATOIRES

a - Poigny-la-Forêt *D 936 / D 108 Rte de St-Léger*
b - Cernay-la-Ville *D906 / D 149*
c - Bonnelles *D 988 / Rue de Bissy / D 132*
b - Bonnelles *D988 / Chemin des Clos*
e - Rochefort-en-Yvelines *D 988 / D 149*
f - Allainville *N 191 / Rue M. Chartter / Ch. de Souplainville*



- Périmètre du PLD
- Réservoir de biodiversité

Sous-trame arborée
- Corridor fonctionnel
- Corridor diffus
- Corridor à fonctionnalité réduite
- I Infrastructure fractionnante
- R Risque de collision avec la faune
- P Passage contraint
- U Passage difficile dû à l'urbanisation
- C Passage prolongé en culture
- X Clôture difficilement franchissable

Sous-trame herbacée
- Corridor fonctionnel
- Corridor à fonctionnalité réduite

Sous-trame bleue
- Cours d'eau fonctionnel
- Cours d'eau intermittent
- Corridor et continuum
- E Obstacle à l'écoulement
- M Secteur riche en mares et mouillères recoupé par des infrastructures

Occupation du sol
- Boisement
- Formation herbacée
- Culture
- Plan d'eau, bassin
- Tissu urbain
- Lisière urbanisée (bois > 100 ha)
- Lisière agricole (bois > 100 ha)

Soberco environnement

0 1,6km 2,5km

Fd carte Composantes TVB Région Ile-de-France Source : DRIEE Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.2 LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES

2.2.1 Le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de la Chevreuse

Le territoire est couvert en partie par le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de la Chevreuse. 19 communes du territoire sont concernées. Dans le cadre de la charte du PNR, les espaces naturels remarquables ont également été repérés.

Le PNR est régit par une charte approuvée par décret qui définit les orientations et mesures à mettre en œuvre. Elle a fait l'objet d'une révision entre 2007 et 2011. La charte 2011-2023 est aujourd'hui en application. Ce document, dont les orientations s'imposent aux documents d'urbanisme, s'applique sur 16 des 36 communes du territoire.

Le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse a également signé la « Charte Régionale de la Biodiversité et des Milieux Naturels d'Ile-de-France ». Cette charte a été élaborée avec l'ensemble des acteurs de l'Ile-de-France et approuvée par la Région en 2004. Les signataires s'engagent à intégrer la biodiversité dans les différentes politiques locales d'aménagement et de définir des plans d'actions coordonnées en faveur de la biodiversité.

La réserve naturelle régionale des étangs de Bonnelles classée depuis 1990 (dernier renouvellement 2016) est intégrée au PNR. Cette dernière s'étend sur 22 ha et est catégorisée par une variété de milieux naturels (ses étangs, ses sources, sa roselière, ses bois et ses prairies). Plusieurs Espaces Naturels Sensibles (ENS) sont également inclus dans le PNR.

2.2.2 La forêt de protection

La forêt de Rambouillet a été classée en « forêt de protection » par décret du 11 septembre 2009 et en accord avec les dispositions du statut de « forêt de protection » codifiées aux articles L 411-1 à 413 1 et R 411-1 à 413-4 du Code Forestier. Il s'agit du statut le plus protecteur pour une forêt en France. Ce périmètre couvre 25 280 ha de forêt dont 55% correspond à la forêt domaniale et 42% à des forêts privées.

Les deux principales caractéristiques de ce statut sont :

- Une forte protection du foncier puisque la loi précise que le classement en forêt de protection interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation des sols de nature à compromettre la conservation ou la protection des boisements et garantit ainsi la pérennité de l'état boisé.
- Un régime forestier spécial, qui fixe les conditions de gestion des forêts dans le cadre des motivations qui ont conduit au classement et propose, dans la notice de gestion, une série de recommandations aux propriétaires privés, en particulier sous forme de fiches-conseil.

L'objectif du classement est donc de protéger un ancien massif royal, historique, et qui a encore toutes les caractéristiques et le fonctionnement d'un vrai grand massif forestier.

2.2.3 Les ZNIEFF

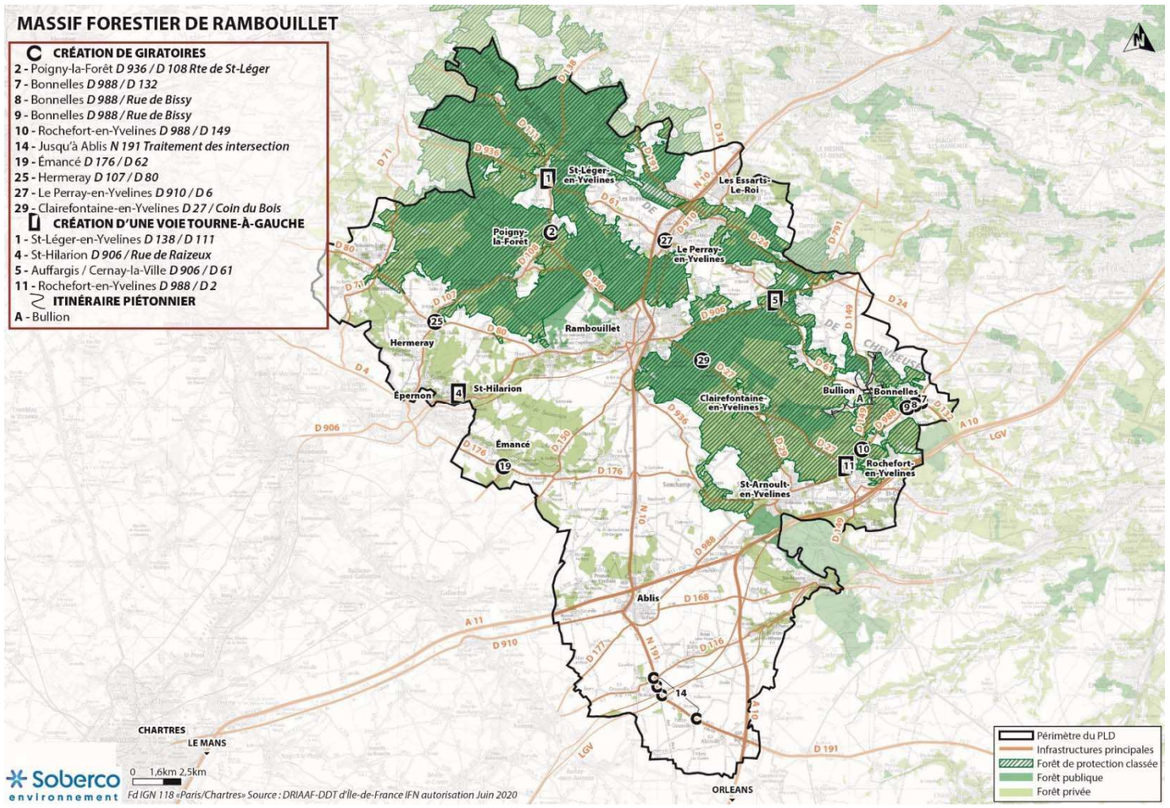
L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), initié en 1982, a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

On distingue deux types de ZNIEFF :

Les zones de type I, de superficie généralement limitée, elles sont caractérisées par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou des milieux, rares, remarquables, ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional,

Les zones de type II, sont de grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, plateau, estuaires, …) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

L'inventaire ZNIEFF est avant tout un outil de connaissance. Il n'a donc pas, en lui-même, de valeur juridique directe. Il convient cependant de veiller à la présence hautement probable d'espèces protégées pour lesquelles existe une réglementation stricte



Cet inventaire ZNIEFF représente environ 30 000 ha pour les ZNIEFF de type 2, soit la moitié de la surface de Rambouillet Territoires dont 2 232 ha de ZNIEFF de type 1.

Les ZNIEFF de type 2 présentes sur le territoire sont :

- La ZNIEFF du Massif de Rambouillet Nord-Ouest s'étend sur 16188 ha. Elle regroupe plusieurs espaces protégés (ZPS, ZSC, sites classés ou inscrit, monuments historiques classés ou inscrits). Cette ZNIEFF est majoritairement composée de chênaies-charmaies ainsi que de peuplements mixtes de feuillus et de résineux auxquels répondent favorablement bon nombre d'espèces. La majorité des espaces boisés (80%) sont classés en tant que forêt de protection, une partie est également protégée par la ZSC « Forêt de Rambouillet » et par la ZSP « Massif de Rambouillet et zones humides proches ». Au sein de ce grand périmètre, plusieurs espaces d'intérêts ont été identifiés par le biais de ZNIEFF de type 1. Ainsi parmi ces milieux d'intérêts pour la faune et/ou la flore, on trouve principalement des milieux humides, mais également des milieux secs, d'anciens sites anthropisés ainsi que des sites ayant un intérêt pour les chiroptères :
    - Des étangs (étang Rompu, étang de Hollande, étang de la grenouillère, etc.)
    - Des mares et des marais (mare moussues, marais de la cerisaie, mare du bois des Plainvaux, etc.)
    - Des tourbières et espaces tourbeux (tourbière de l'étang des bruyères, mares et landes tourbeuses de l'épars et du petit produit)
    - Des landes (lande sèche du parc des feuillettes, lande du trou rouge, landes humides de la vallée des grès et de Souvigny)
    - Des vallées (vallée de la Vesgre, vallée tourbeuse de la Maltorne, vallée du ru des ponts Quentin des grands baliveaux à l'étang neuf)

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

- Des milieux ouverts (prairies mésophiles de Poigny-La-Forêt et de Saint-Léger-en-Yvelines, domaine des chasses de Rambouillet, terrain militaire de la porte de Saint-Léger)
- Des sites hébergeant des chiroptères (Colonie de reproduction de la Chamoirie, gîte de la Rabière, l'aqueduc souterrain de la voûte, les rocher d'Angennes)

- La ZNIEFF du Massif de Rambouillet Sud-Est d'une surface de 8200 ha est comme la ZNIEFF du Massif de Rambouillet Nord-Ouest principalement composée de chênaies-charmaies ainsi que de peuplements mixtes de feuillus et de résineux. Une partie de l'espace forestier est protégé par la ZSP « Massif de Rambouillet et zones humides proches ». Le bois de Pinceloup est également identifié pour son intérêt entomologique par le biais d'une ZNIEFF de type 1. Plusieurs milieux humides présentant un intérêt pour la faune et pour la flore ont été identifiés par le biais de ZNIEFF de type 1 ou de mesures de protection (ZSC, sites classés ou inscrit) :
  - Des tourbières (Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline (ZSC), plateau forestier des Egremonts, prairies et tourbière de la Galetterie)
  - Des vallées (Vallée de l'Aulne et ses abords, Vallée de la Rabette, Vallées de l'Aulne, de la Celle, de la Gloriette, Vallée de la Rémarde, Vallée de la Chevreuse)
  - Des étangs (Etang de la Tour, étang de la petite verrerie)
  - Des mares et des marais (mares, tourbières et zones humides des domaines de la Claye et de la Voisine, marais forestier de Moutiers, etc.)
  - Des zones humides (zone humide entre la Celle-les-Bordes et Bullion, zone humide de la vallée Renault, etc.)

  A l'intérieur de ce périmètre de ZNIEFF, des milieux ouverts liés à d'anciennes activités anthropiques et ayant un intérêt pour la faune et la flore sont également identifiés par le biais d'une ZNIEFF de type 1 comme l'ancienne sablière de Paincourt, les chemins forestiers du bois des plants et la friche des Toulifaux et ses abords.

- La ZNIEFF des Boisements et Zones Humides de Mittainville d'une surface de 886 ha. Cette ZNIEFF regroupe plusieurs prairies humides et espaces bocagers hébergeant une diversité d'insectes.
- La ZNIEFF de la Vallée des Vaux de Cernay d'une surface de 1644 ha. Cet espace est catégorisé principalement par un continuum de milieux humides de fonds de vallée et de coteaux sablo-gréseux, établissant un lien hydrologique et forestier fonctionnel entre le massif de Rambouillet ouest et la vallée de l'Yvette. A l'intérieur de ce périmètre, des espaces forestiers et des milieux humides ayant un intérêt patrimonial ont été identifiés et sont actuellement soumis à des mesures de protections. D'autres ayant un intérêt pour certaines espèces sont inclus dans des inventaires ZNIEFF de type 1. On trouve par exemple :
  - Des tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yvelines
  - Le massif de Rambouillet et zones humides proches
  - La vallée de Chevreuse
  - Les chaos gréseux des vaux de Cernay
  - Des prairies humides
  - Des bois et des forêts alluviales
- Plusieurs d'autres ZINEFF de type 2 en bordure de territoire comme la ZNIEFF de la Forêt de Dourdan, celle du Bois d'Angervilliers et celle de la Vallée de l'Yvette amont et de ses affluents.

Deux ZNIEFF de type 1 se situent en dehors des périmètres d'inventaires de ZNIEFF de type 2.

- La ZNIEFF des Mares et Zones humides du bois Batonceau qui correspond à un boisement humide de 354 ha dans lequel on retrouve plusieurs espèces protégées.
- La ZNIEFF de la vallée de la Guesle de Guiperreux à Raizeux d'une surface de 70 ha. Elle est caractérisée par une forêt alluviale plus ou moins marécageuse ainsi que la présence de nombreux points d'eau (mares et étangs) tout du long des 5 km de cours d'eau.

2.3 Les Sites Natura 2000

Natura 2000 est un réseau de sites naturels visant à préserver les espèces et les habitats menacés et/ou remarquables sur le territoire européen, et ce dans un cadre global de développement durable.

Le réseau « NATURA 2000 » regroupe les sites désignés en application de deux directives européennes :

La directive 2009/147/CE, dite directive « Oiseaux » qui prévoit la création de zones de protection spéciale (ZPS) ayant pour objectif de protéger les habitats nécessaires à la reproduction et à la survie d'oiseaux considérés comme rares ou menacées à l'échelle de l'Europe,

La directive 92/43/CEE dite directive « Habitats » qui prévoit la création de zones spéciales de conservation (ZSC) ayant pour objectif d'établir un réseau écologique. Lorsqu'ils ne sont pas encore validés par la Commission Européenne, ces périmètres sont dénommés « sites d'intérêt communautaire » (SIC).

Sur le territoire de la communauté d'agglomération 3 sites NATURA 2000 sont recensés :

- La ZSC Forêt de Rambouillet (FR1100796) est un site de 1988 ha fragmenté en plusieurs zones se situant au Nord-Ouest du massif de Rambouillet. Ce secteur est majoritairement composé de forêts caducifoliées qui ont été protégées grâce à l'utilisation de la forêt de Rambouillet comme territoire de chasse royale. Ces forêts représentent l'un des massifs forestiers majeurs de l'Île de France. En plus de ce milieu forestier patrimonial, la ZSC comprend de nombreuses zones humides (tourbières, landes humides, étangs, mares, etc.) considérées parmi les plus remarquables de la région notamment dû à leur richesse biologique. En effet, la ZSC recense la présence d'une trentaine d'espèces végétales protégées en Île-de-France dont certaines sont très rare en zone planitiaire.
- La ZSC tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline (FR1100803) d'une surface de 818,62 ha fait également partie du massif de Rambouillet et est donc composée majoritairement de forêts caducifoliées. Cependant, l'ensemble de milieux tourbeux de nature différente, considérés en France comme relictuels et rares à l'étage planitiaire qu'elle abrite fait la spécificité de la forêt d'Yveline. Ce milieu relictuel est notamment à l'origine de la présence d'une dizaine d'espèces végétales protégées.

L'intégration de ces espaces au réseau Natura 2000 en tant que ZSC est dû à la présence de 13 espèces figurants à l'Annexe II de la Directive Habitats Faune Flore dont 11 sont présentes au sein du périmètre Natura 2000.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

espèces	statut	répartition		remarques
		site FR1100796	site FR1100803	
➢ **Flore**				
Luronium natans	A.II, P.N., Det. Znieff	✓	✓	
➢ **Faune**				
Coenagrion mercuriale	A.II, P.N., Det. Znieff	✓		
Leucorrhinia pectoralis	A.II, A.IV, P.N.		✓	
Callimorpha quadripunctaria	A.II prioritaire	✓	✓	
Lucanus cervus	A.II		✓	
Lampetra planeri	A.II, P.N., Det. Znieff	✓	✓	
Cottus gobio	A.II	✓		
Triturus cristatus	A.II, A.IV, P.N.	✓	✓	
Myotis myotis	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff	✓		
Myotis emarginatus	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff		✓	
Barbastella barbastellus	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff	✓		
Myotis bechsteini	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff			Hors Natura 2000
Rhinolophus hipposideros	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff			Hors Natura 2000
Euphydryas aurinia	A.II, P.N., Det. Znieff			Disparu d'IdF
13 espèces		**8**	**7**	

- La ZPS Massif de Rambouillet et zones humides proches (FR1112011) qui s'étend sur 17 110 ha. Elle est dominée par des forêts caducifoliées ainsi que des forêts de résineux. Le massif de Rambouillet est caractérisé par la présence de vastes landes humides et/ou sableuses et d'un réseau hydraulique constitué par Louis XIV pour l'alimentation du Château de Versailles ayant occasionné la création de vastes étangs. La diversité des sols et la présence de nombreuses zones humides sont à l'origine de la richesse biologique du site. En dehors des nombreuses espèces hivernantes, le site se démarque par la présence d'espèces nicheuses :
    - Forestières, dont le Pic mar.,
    - Fréquentant les clairières et les landes (Engoulevent...)
    - De zones humides, avec de nombreuses espèces paludicoles, dont le Blongios nain.

Une cinquantaine d'espèces relevant de l'Annexe I de la Directive Oiseaux ont été observées au sein de la ZPS entre 1995 et 2011. La majorité de ces espèces sont des oiseaux migrateurs s'établissant sur la chaîne des étangs d'Hollande. Parmi ces 50 espèces, 13 espèces ont été définies comme « espèces cibles » pour le site.

Oiseaux d'intérêt communautaire identifiées dans le FSD (1)	Nom commun de l'espèce	Code européen Natura 2000 de l'espèce	Estimation de la population (préciser l'unité)	Structure et fonctionnalité de la population Habitat de l'espèce	Statut de conservation à l'issue de l'inventaire (2)
Lullula arborea	Alouette lulu	**A 246**	**5 couples** (inventaire 2009)	**Nicheuse et migratrice** Espèce régulière depuis 2000, population stable Habitat : Espaces ouverts intra-forestiers de type landes	**favorable**
Sylvia undata	Fauvette pitchou	**A 302**	**1 couple et 1 mâle chanteur** (bordure de ZPS)	**Nicheuse à proximité** (1 mâle chanteur en FD Rambouillet en 2009) Habitat : landes à callune peu boisées au Bois de Rochefort	**inconnu**
Circus cyaneus	Busard Saint-Martin	**A 082**	**Données ponctuelles** sur la ZPS	**Migrateur hivernant, non nicheur** *En forêt*: sur landes & régénérations *Domaine National* : fréquentation irrégulière des cultures Les types de milieux présents dans la ZPS ne sont pas suffisants pour satisfaire les exigences de l'espèce.	**défavorable inadéquat**
Caprimulgus europaeus	Engoulevent d'Europe	**A 224**	**140 couples** environ	**Migrateur, nicheur** Fort accroissement des populations après la tempête de 1999 Habitat : en forêt, dans la plupart des parcelles en régénération ou jeunes plantations de pins et en milieux landicoles	**favorable**
Dryocopus martius	Pic noir	**A 236**	**30 à 60 couples** (estimation)	**Nicheur et sédentaire** Effectifs non connus, espèce probablement commune, et population stable Habitat : Futaies mélangées de feuillus ou résineux sur l'ensemble de la ZPS	**favorable**
Dendrocops medius	Pic mar	**A 238**	**Plus de 100 couples**	**Nicheur et sédentaire** Apparition récente (1991), population en augmentation Habitat : Ensemble des peuplements forestiers feuillus (chênaies matures)	**favorable**
Pernis apivorus	Bondrée apivore	**A 072**	**14 à 15 couples** (comptage rapaces 2009)	**Migrateur, nicheur** Population stable depuis 40 ans Habitat : massifs forestiers, étangs de St Hubert	**favorable**
Ixobrychus minutus	Blongios nain	**A 022**	**1 à 3 couples** aux étangs de Hollande	**Migrateur, nicheur** En régression de 1955 à 1990, population stable depuis 20 ans Habitat : roselières des étangs de Hollande mais aussi à l'étang des Noës	**défavorable**
Pandion haliaetus	Balbuzard pêcheur	**A 094**	**1 ou 2 individus** en estivage	**Migrateur**, non nicheur, **en estivage régulier** Noté régulièrement au passage pré et post-nuptial sur les étangs. Possibilité d'implantation d'un couple en ZPS Observé sur les étangs (pêche)	**favorable**
Circus aeruginosus	Busard des roseaux	**A 081**	**Quelques oiseaux de passage** régulier	**Migrateur**, non nicheur, **hivernant occasionnel** Halte migratoire au dessus des roselières des étangs de Hollande, à l'étang des Noës.	**inconnu**
Botaurus stellaris	Butor étoilé	**A 021**	**1 ou 2 hivernants**	**Migrateur** non nicheur, **hivernant** Evolution des populations inconnue. Présence régulière d'individus en hivernage (1 ou 2 oiseaux). Espèce cantonnée aux phragmitaies des étangs	**inconnu**
Alcedo atthis	Martin pêcheur	**A 229**	**Peu fréquent**	**Nicheur , migrateur et hivernant peu commun** En régression (hiver rigoureux) Observé sur les étangs (pêche), peu d'habitats potentiels pour sa nidification	**défavorable**
Sterna hirundo	Sterne pierregarin	**A193**	**Migrateurs réguliers**, Effectif maximum 17	**Migrateur, non nicheur** Habitat : eaux libres des étangs de Hollande , mais aussi à l'étang des Noës, l'étang de la Tour	**favorable**

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ENJEUX LIES AU PATRIMOINE NATUREL

CRÉATION DE GIRATOIRES

2 - Poigny-la-Forêt *D 936 / D 108 Rte de St-Léger*
7 - Bonnelles *D 988 / D 132*
8 - Bonnelles *D 988 / Rue de Bissy*
9 - Bonnelles *D 988 / Rue de Bissy*
10 - Rochefort-en-Yvelines *D 988 / D 149*
14 - Jusqu'à Ablis *N 191 Traitement des intersection*
19 - Émancé *D 176 / D 62*
25 - Hermeray *D 107 / D 80*
27 - Le Perray-en-Yvelines *D 910 / D 6*
29 - Clairefontaine-en-Yvelines *D 27 / Coin du Bois*

CRÉATION D'UNE VOIE TOURNE-À-GAUCHE

1 - St-Léger-en-Yvelines *D 138 / D 111*
4 - St-Hilarion *D 906 / Rue de Raizeux*
5 - Auffargis / Cernay-la-Ville *D 906 / D 61*
11 - Rochefort-en-Yvelines *D 988 / D 2*

ITINÉRAIRE PIÉTONNIER

A - Bullion

ZNIEFF de type II

A - Bassin versant de la Vesgre, Bocage d'Adainville
B - Massif de Rambouillet Nord-Ouest
C - Vallée de l'Yvette amont et affluents
D - Vallée des Vaux de Cernay
E - Boisements et zones humides de Mittainville
F - Massif de Rambouillet Sud-Est
G - Bois d'Angervilliers
H - Forêt de Dourdan
I - Vallée de la Voise et de l'Aunay

Périmètre du PLD
Réserve Naturelle Nationale
Étangs et rigoles d'Yvelines
Site Natura 2000 ZPS
Massif de Rambouillet et zones humides proches
Sites Natura 2000 ZSC
01 - Forêt de Rambouillet
02 - Tourbières et prairies tourbeuses de la Forêt d'Yvelines
Parc Naturel Régional
Haute vallée de Chevreuses
ZNIEFF de type I
ZNIEFF de type II

Soberco environnement

0 1,6km 2,5km

Fd IGN 118 «Paris/Chartres» Source : DRIEE Ile-de-France / DREAL Centre-Val de Loire

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.4 LA RESERVE NATURELLE NATIONALE DES ETANGS ET RIGOLES D'YVELINE

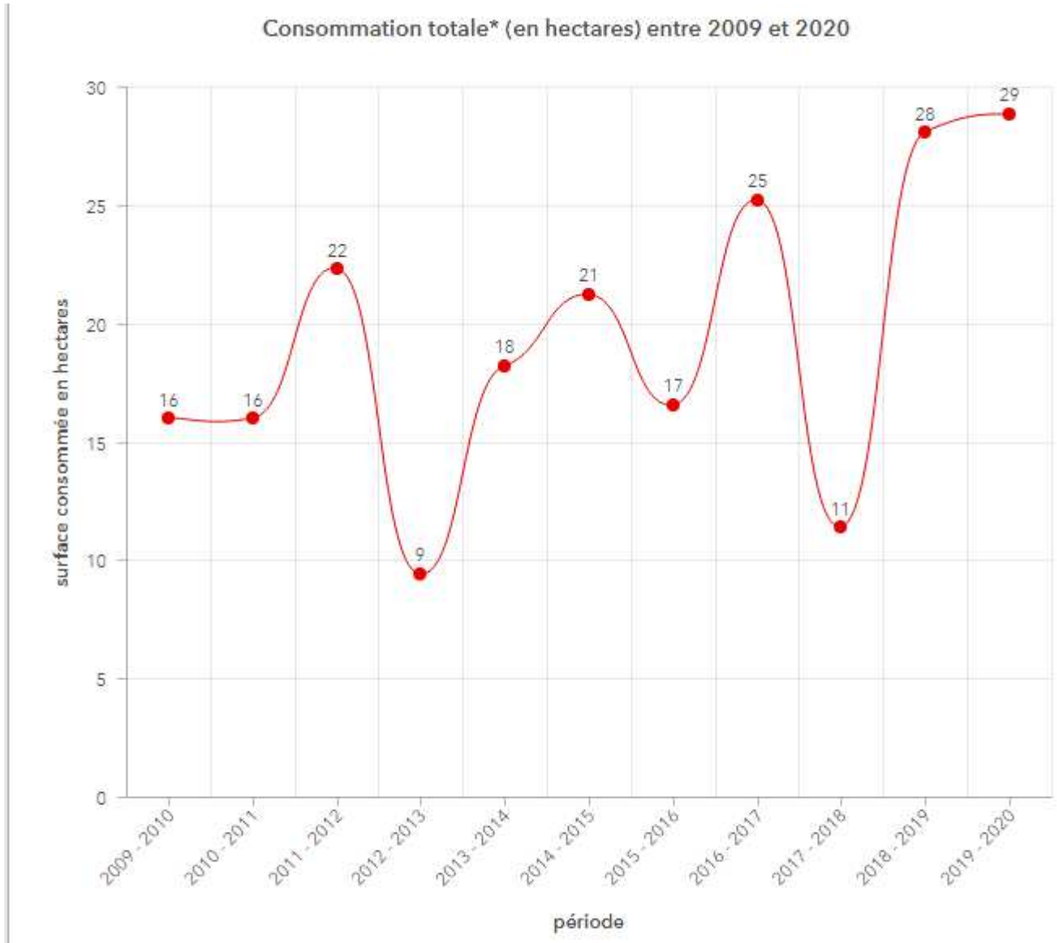
La réserve naturelle nationale des étangs et rigoles d'Yveline (Yvelines), qui intègre la réserve naturelle nationale de Saint-Quentin-en-Yvelines, a été crée par décret n°2021-404 du 8 avril 2021.

La réserve naturelle nationale des « étangs et rigoles d'Yveline » dans les Yvelines se situe au nord de Rambouillet. Elle englobe une partie des étangs et rigoles qui servaient à l'origine à alimenter les eaux du château de Versailles et qui constituent encore aujourd'hui une unité hydraulique indissociable, de l'étang de la Tour à l'étang de Saint-Quentin. Ainsi, les eaux de ruissellement de surface, mais également les eaux pluviales urbaines et de drainage alimentent le système hydraulique. Ces rejets dans le réseau font l'objet d'une réglementation particulière mise en œuvre par le gestionnaire du réseau de manière à concilier la pérennisation de l'alimentation en eau des étangs et rigoles par le bassin versant historique et la qualité de cette alimentation en eau. Le classement en réserve naturelle nationale se justifie notamment par la présence d'habitats terrestres et aquatiques typiques des milieux liés à la présence d'eau et par une faune particulièrement riche et diversifiée.

Ce territoire classé en réserve naturelle nationale vient en complément des différents dispositifs en place en faveur des espaces naturels. Le décret fixe la réglementation applicable dans la réserve et encadre les différentes activités qui s'y exercent (chasse, pêche, activités sportives, etc.).

2.5 LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Le territoire de la communauté d'agglomération de Rambouillet Territoires fait face à un phénomène d'étalement urbain grandissant. En effet, entre 1999 et 2009, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers s'élevait à 111 ha. Elle a presque doublé entre 2009 et 2020 pour atteindre 213 ha consommés. De plus, on remarque qu'au cours de ces 10 dernières années la consommation d'espaces à tendance à augmenter passant de 16 ha en 2016 à 29 ha en 2020.



L'enjeu du PLM est modéré au regard de la consommation d'espace car l'habitat et l'activité sont les deux domaines majeurs induisant de la consommation. En effet, l'habitat représente 66% de la consommation de Rambouillet Territoires et l'activité 29%. La consommation liée aux déplacements est comprise dans la catégorie « autre » et représente donc moins de 4% de la consommation entre 2009 et 2020. De plus, peu d'actions entraine une consommation d'espaces.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3. LES NUISANCES

L'objectifs du PLM est de modifier les habitudes de déplacements des habitants de Rambouillet Territoires pour les rendre plus durables et donc moins portées sur la voiture. Ainsi, par les actions mise en place, le PLM aura un impact sur les mobilités ainsi que sur les nuisances qu'elles peuvent engendrer. Une analyse socio-économique n'est cependant pas nécessaire car les thématiques abordées par représentent peu d'enjeu pour le PLM.

3.1 AMBIANCE ACOUSTIQUE

Les problématiques de dégradation de l'ambiance sonore le long des axes majeurs de transports sont concentrées dans la partie Nord du territoire, le long de la RN10, notamment sur la commune de Rambouillet.

Le bruit est un enjeu fort de l'aménagement et peut devenir un enjeu prioritaire lorsque l'exposition de la population aux nuisances sonores risque d'entraîner une dégradation importante des conditions de vie et de la santé. En effet, il peut affecter gravement l'état de santé des populations exposées. Il est ainsi à l'origine de troubles du sommeil, de réactions de stress, d'une gêne et d'un inconfort. Il est alors essentiel d'identifier les points de conflits ou d'incompatibilité entre les sources de bruit existantes ou futures et les zones calmes à préserver.

L'enjeu principal sera de réduire le trafic automobile prioritairement dans les traversés urbaines mais aussi sur infrastructures non adaptées pour supporter un trafic important (poids lourds compris), mais aussi de maîtriser le développement urbain en éloignant les nouvelles constructions des sources de bruit que représentent les axes majeurs du territoire (RN10, RD116, RD906, RD936, …). La hiérarchisation des voiries sur le territoire va privilégier les axes structurants, notamment la RN10, et donc augmenter le trafic sur cet axe (augmentation non significative).

Il s'agit également de structurer le réseau routier pour ne pas aggraver la situation sonore sur ces mêmes axes.

La réalisation d'actions diffuses peut conduire à une redistribution et une baisse éventuelle des nuisances sur le territoire.

Les infrastructures routières et ferroviaires sont classées par arrêté préfectoral en fonction des nuisances acoustiques induites. Il y a donc lieu de prescrire une protection acoustique pour tout nouveau bâti dans un périmètre :

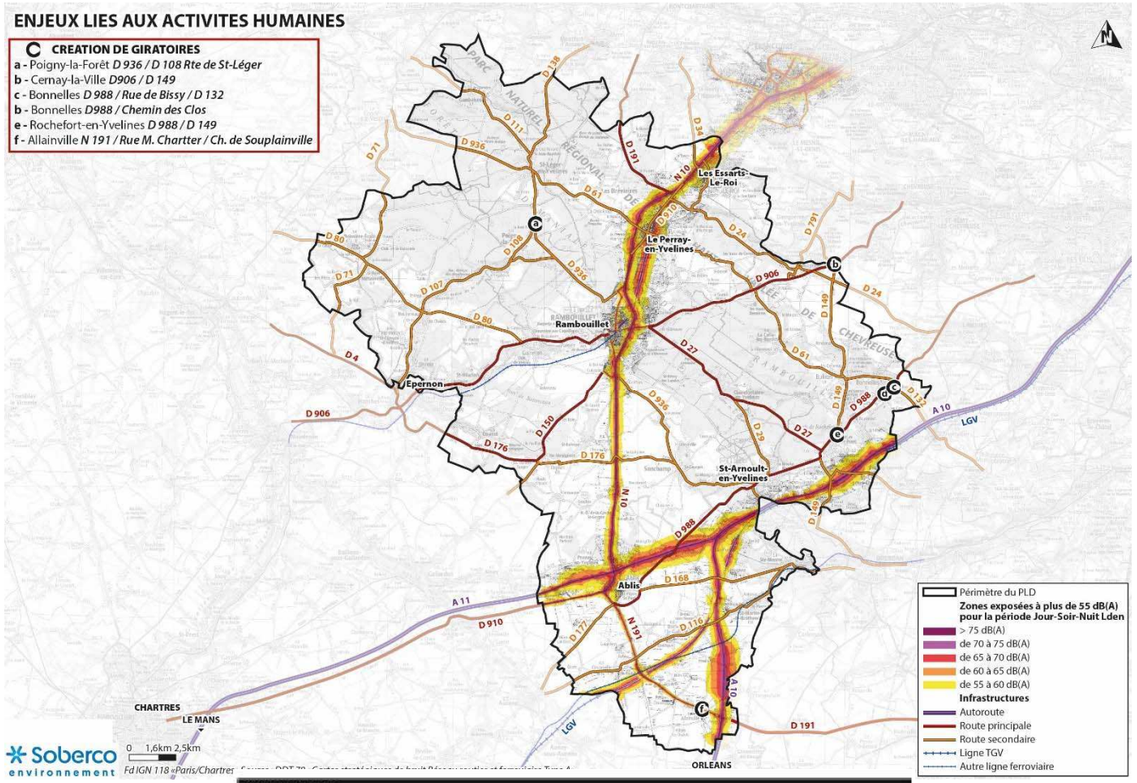
- De 300 mètres le long des infrastructures de classe 1 : A10 et A11, voie LGV
- De 250 mètres le long des infrastructures de classe 2 : RN10, RD116, voie ferrée au Nord
- De 100 mètres le long des infrastructures de classe 3 : RD906, RD936, RD150, RD191, RD1988, RD988
- De 30 mètres le long des infrastructures de classe 4 : RD906, RD936, RD906, RD988, RD149

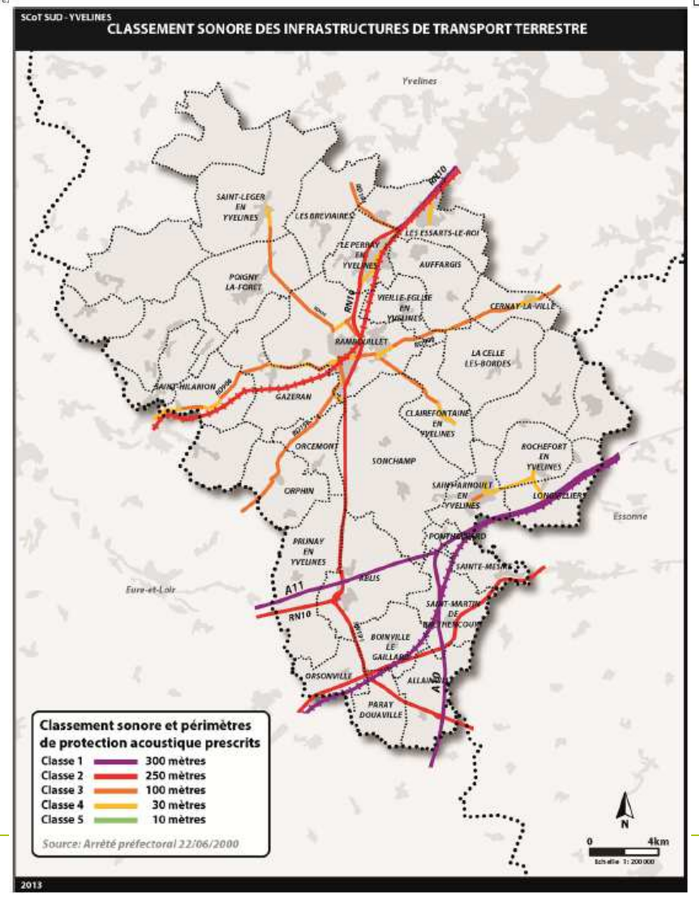
Une mise aux normes du bâti est également à prévoir à l'occasion de travaux.

Deux Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (ou PPBE) sont identifiés sur le territoire : celui concernant les routes départementales et celui concernant les infrastructures de l'Etat.

Selon le PPBE des routes départementales des Yvelines, environ 350 personnes sont exposées à des nuisances sonores supérieures à 68 dB(A). Ces personnes sont localisées sur la commune de Rambouillet, de part et d'autre des RD936, RD906 et RD937.

Selon celui de l'Etat, des mesures ont été mises en œuvre sur la RN10 afin de résorber les points noirs (protections acoustiques sur la section Rambouillet-Sonchamp et revêtement antibruit sur la section Le-Perray-en-Yvelines-Les-Essarts-du-Roi). A noter que, selon le PPBE de l'état, aucune population n'est exposée à des nuisances sonores générées par les autoroutes A10 et A11.





Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.2 QUALITE DE L'AIR

Le bilan de qualité de l'air montre une amélioration globale de la qualité de l'air à l'échelle du département avec toutefois une disparité importante entre la situation de fond et à proximité des axes routiers structurants.

L'enjeu en matière de qualité de l'air est important dans la partie Nord du territoire où les axes routiers sont particulièrement présents.

Ainsi, si le transport routier est le principal secteur responsable des émissions de gaz à effet de serre, le secteur résidentiel et tertiaire a une part de responsabilité quasiment équivalente, à l'échelle de Rambouillet Territoires. Les activités agricoles et sylvicoles constituent les deux autres principales sources des émissions polluantes, notamment dans la partie sud du territoire.

Les tableaux suivants affichent les dernières données recensées par AIRPARIF sur les émissions annuelles de polluants pour Rambouillet Territoires (2018) :

Polluants	NOx	PM10	PM2.5	COVNM	NH3	SO2	GES
Emissions totales (t)	1148	276	151,4	1693	254	20	424

Le territoire est également concerné par des polluants secondaires qui se forme en périphérie des agglomérations avec des taux d'ozone importants dans l'air au gré des épisodes climatiques favorisant leur formation.

L'objectif qualité est ainsi dépassé tous les ans sur toute la région Île-de-France pendant la période estivale : plus particulièrement dans les zones rurales, mais de manière plus ou moins marquée selon les conditions météo estivales.

En l'absence de PLM, la qualité de l'air de Rambouillet pourrait se dégrader. En effet, la majeure partie des communes étant en croissance dans la communauté d'agglomération, le nombre de voitures sur les routes pourrait augmenter et entrainer une dégradation de la qualité de l'air. Cependant, cette dégradation n'est que potentielle car l'impact de la loi européenne sur le climat adoptée le 28 juin 2021 visant à un objectif de réduction des émissions de CO2 et de manière corrélée les autres polluants de proximité de 100% à l'horizon 2035 pour les voitures neuves ainsi que l'augmentation des prix de l'essence et du gasoil risquent de limiter cette dégradation.

4. LES RISQUES

4.1 LES RISQUES NATURELS

Le territoire comporte peu d'enjeux en lien avec les modalités de transport, vis-à-vis des risques naturels.

Le territoire du SCoT Sud-Yvelines est peu concerné par les risques naturels. On y trouve néanmoins localement des risques de mouvement de terrain et des risques d'inondation. Certaines communes du territoire sont concernées par la présence de zones d'expansion de crue des cours d'eau non domaniaux.

4.2 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Concernant les déplacements, les enjeux se situent principalement au niveau du transport de matière dangereuse qui représentent sur les voies routières 2/3 du trafic en tonnes kilomètre et 1/3 du trafic ferroviaire.

L'augmentation du trafic routier engendre un risque d'accident plus élevé. Aux conséquences habituelles des accidents de transports peuvent venir se surajouter les effets du produit transporté qu'il soit primaire (incendie, explosion, déversement) ou secondaires (vapeurs toxiques, pollution des eaux ou des sols).

Le nord de la commune de Saint-Léger-en-Yvelines est très partiellement inclus dans le périmètre de protection de stockage souterrain de gaz sur le site de Beynes. Le périmètre du SCoT Sud-Yvelines est également concerné par plusieurs canalisations sous pression de transport de matières dangereuse. Il est aussi traversé par des infrastructures terrestres supportant le transport de matières dangereuses.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ZONES INONDABLES

CRÉATION DE GIRATOIRES

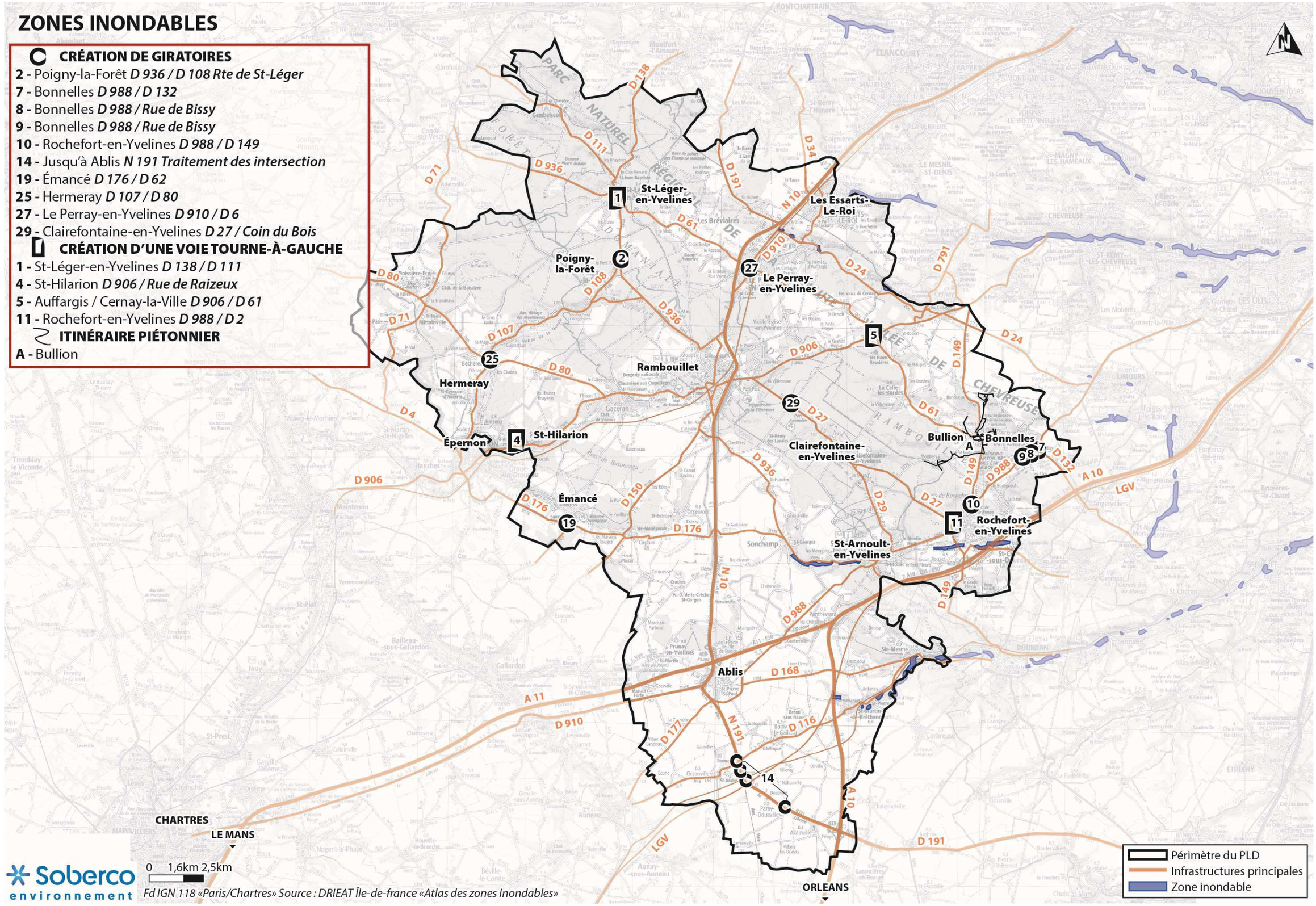
2 - Poigny-la-Forêt *D 936 / D 108 Rte de St-Léger*
7 - Bonnelles *D 988 / D 132*
8 - Bonnelles *D 988 / Rue de Bissy*
9 - Bonnelles *D 988 / Rue de Bissy*
10 - Rochefort-en-Yvelines *D 988 / D 149*
14 - Jusqu'à Ablis *N 191 Traitement des intersection*
19 - Émancé *D 176 / D 62*
25 - Hermeray *D 107 / D 80*
27 - Le Perray-en-Yvelines *D 910 / D 6*
29 - Clairefontaine-en-Yvelines *D 27 / Coin du Bois*

CRÉATION D'UNE VOIE TOURNE-À-GAUCHE

1 - St-Léger-en-Yvelines *D 138 / D 111*
4 - St-Hilarion *D 906 / Rue de Raizeux*
5 - Auffargis / Cernay-la-Ville *D 906 / D 61*
11 - Rochefort-en-Yvelines *D 988 / D 2*

ITINÉRAIRE PIÉTONNIER

A - Bullion



Soberco environnement

Fd IGN 118 «Paris/Chartres» Source : DRIEAT Île-de-france «Atlas des zones Inondables»

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

5. PAYSAGE ET PATRIMOINE

Les qualités paysagères des sites urbains, agricoles et naturels ont un impact direct sur l'attractivité et la qualité de vie d'un territoire. Les infrastructures de transports font partie intégrante du paysage et ont une incidence sur ce dernier via leur positionnement, leurs impacts sur les usages et le traitement de leurs abords.

Une infrastructure et ses équipements (signalisation routière, mobilier urbain, éclairage, panneaux publicitaires...) peuvent altérer l'ambiance paysagère du site qu'elle traverse, entraîner un effet de coupure, des modifications morphologiques et visuelles d'un site par des remaniements de terrain importants, ou encore la dégradation des milieux naturels à proximité de l'infrastructure, sans compter les effets induits par l'urbanisation connexe. Le passage à proximité d'un élément du patrimoine historique ou culturel peut avoir un impact positif ou négatif suivant la nature de la voie et le traitement de ses abords et sa mise en valeur.

Par ailleurs, la pollution atmosphérique en partie générée par le trafic peut dégrader les façades des bâtiments. Il peut également générer une dégradation de la qualité de vie des riverains : bruit, impact visuel, sécurité…

Par la modification de certaines voiries (Création de Zones de Vitesse Modérée, aménagement de carrefours, …), le développement des modes actifs, des transports en commun ainsi que de la voie ferrée, le PLM porte des enjeux sur le paysage et sur le patrimoine historique de Rambouillet Territoires.

5.1 LES PAYSAGES

Le territoire du SCoT de Sud-Yvelines se différencie en trois grandes unités paysagères caractérisée par une qualité paysagère particulière accompagnée de dynamiques et richesses écologiques :

- Le grand Massif forestier de Rambouillet au Nord
- Le paysage agricole de la Petite Beauce au Sud
- Les espaces mixtes de haute vallée en bordure de la Forêt de Rambouillet

5.1.1 Le grand Massif forestier de Rambouillet

Le massif boisé de Rambouillet traverse le territoire du SCoT dans sa moitié Nord, selon une orientation Nord-Ouest / Sud-Est. En tant que zone forestière dense et ancienne, renfermant de nombreuses spécificités écologiques et patrimoniales, ce secteur est fermement protégé par les différents inventaires et autres protections nationales et européennes. La densité du boisement du massif n'étant pas uniforme, il apparaît en plein cœur de la Forêt des petites clairières locales, celles-ci sont notamment remarquables dans le secteur médian du Massif.

5.1.2 Le plateau agricole de la Petite Beauce

Vaste secteur rural de la Région Centre, les paysages agricoles de la Beauce s'étendent jusque dans le département des Yvelines. La limite Nord de cette unité paysagère peut s'identifier au niveau des communes de Sonchamp, Gazeran et Orphin. L'uniformité du paysage agraire est seulement rompue par le réseau hydrographique, essentiellement composé par des vallées secondaires (Guéville, Drouette, Rémarde) et par le Val de l'Orge.

Différents points d'appel dans le paysage peuvent être relevés :

• Des perspectives lointaines, arrêtées par des espaces boisés ou les vieux bourgs urbanisés

• L'absence de haies bocagères

• Des paysages variés en fonction des couleurs et des textures des espaces cultivés.

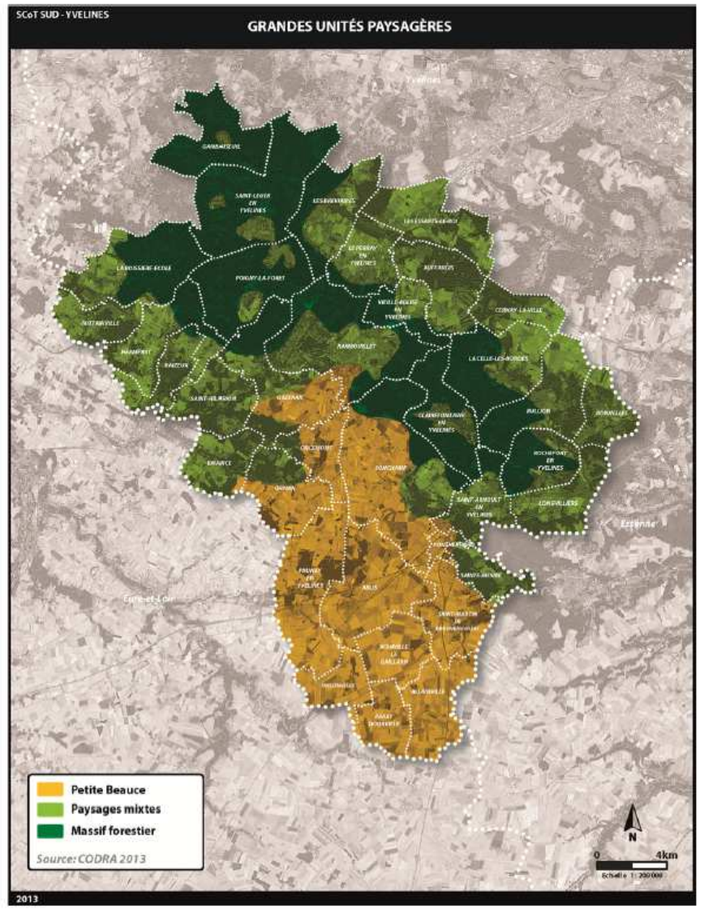
En se dirigeant plus au nord, ces vastes étendues se referment peu à peu avec les boisements qui marquent une ligne d'arrêt dans le paysage de Beauce.

5.1.3 Les paysages mixtes de hautes vallées et de clairières

Cette unité paysagère s'apparente à un espace de transition, composé de zones boisées clairsemées soit par des espaces agricoles soit par le mitage de bourgs anciens sur lesquels se greffe une urbanisation nouvelle. Outre la discontinuité du couvert végétal, le relief de cette unité paysagère se distingue par l'encaissement de hautes vallées. En effet, la plupart des cours d'eau de Sud-Yvelines trouvent leur source dans cet espace de plateau limoneux.

La présente unité paysagère compte ainsi plusieurs hautes vallées :

- Au Nord-Est du SCoT, la haute Vallée de l'Yvette et ses plateaux ;
- À l'Est, les hautes vallées de la Rabette, de la Rémarde et de l'Orge (les deux premiers cours d'eau étant de affluents du troisième) ;
- À l'Ouest du territoire de Sud-Yvelines, les hautes vallées des affluents de l'Eure (la Maltone, la Guesle et la Guéville) marquent les spécificités paysagères du site.



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

5.2 LES ZONES DE PROTECTION

5.2.1 Les sites et monuments naturels

Les sites classés sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national : éléments remarquables, lieux dont on souhaite conserver les vestiges ou la mémoire pour les événements qui s'y sont déroulés...

Le classement a pour effet de nécessiter une autorisation du ministre compétent pour toute modification du site.

L'inscription est une reconnaissance de la qualité d'un site justifiant une surveillance de son évolution, sous forme d'une consultation de l'architecte des Bâtiments de France sur les travaux qui y sont entrepris. On retrouve sur le territoire de la communauté d'agglomérations plusieurs sites inscrits ou classés :

Commune	Edifice	Date de classement aux Monuments Historiques
Bréviaires, Le Perray -en-Yvelines et Saint-Léger-en-Yvelines	L'ensemble des 5 étangs de Saint-Hubert, Pourras, Corbet, Bourgneuf et de Hollande ainsi que leurs abords	Classé par décret du 16 janvier 1978
Auffargis, Cernay-la-Ville, Chevreuse, Choisel, Dampierre, Les Essarts-le-Roi, Levis-Saint-Nom, Maincourt, Le Mesnil-Saint-Denis, Senlisse, Saint-Forget, Saint-Rémy-lès-Chevreuse	La vallée de Chevreuse	Classé par décret du 7 juillet 1980
Bullion, La Celle-les- Bordes, Cernay-la-Ville et Rochefort-en-Yvelines	La vallée de l'Aulne et ses abords	Classé par décret du 26 avril 1995
Hermeray, Poigny-la-Forêt et Raizeux	La vallée de la Guesle - Abbaye des Moulineaux	Classé par décret du 4 décembre 1986
Vieille-Eglise	Plan d'eau de I 'étang de la Tour et ses berges	Classé par décret du 23 novembre 1936
Gazeran et Saint-Hilarion	Le domaine de Voisins	Classé par décret du13 décembre 1983
Clairefontaine-en-Yvelines	La perspective du château de Saint-Rémy-des-Landes et les sources de la Rabette	Classé par décret du 5 mai 1988
Emancé et Orphin	Le parc du château de Sauvage	Classé par décret du 15 janvier 1982
Rambouillet	Le "jardin anglais", le "parc" et la "laiterie" situés dans le parc du château de Rambouillet	Classé par décret du 4 mai 1942
Saint-Symphorien et Prunay-sous-Ablis	Le château, le parc et une partie du domaine d'Esclimont	Classé par décret du 23 décembre 1965
La Celle-les-Bordes	Le château de la Celle-les-Bordes	Classé par décret du 12 janvier 1966
Gambaiseuil	La clairière	Classé par décret du 18 janvier 1980

5.2.2 Les monuments historiques

Le classement ou l'inscription comme monument historique vise à protéger un édifice remarquable par son histoire ou son architecture et dont « la conservation présente, au point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public ». Il existe deux niveaux de protection :

- Le classement comme Monument Historique (MH),
- L'inscription à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques (ISMH) qui concerne surtout les biens ou parties de bien qui, tout en présentant un certain intérêt historique ou artistique, ne justifient pas pour autant un classement.

Tous travaux sur ces monuments ou sur des immeubles situés dans un périmètre de 500 mètres autour sont soumis à avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

Rambouillet Territoires possède de nombreux édifices classés ou inscrits au Monuments Historiques. Le patrimoine bâti de la communauté d'agglomération est considéré de très grande qualité.

Commune	Edifice	Date de classement aux Monuments Historiques
Boissière-Ecole	Château à la Boissière-Ecole	Cl MH par arrêté du 22 septembre 1987
Bonnelles	Château de Bonnelles	ISMH par arrêté du 08 avril septembre 2010
La Celle-les-Bordes	Château	Cl MH par arrêté du 12 janvier 1966
Longvilliers	Château	ISMH en 1965
Rambouillet	Château	Cl MH par arrêtés du 23 mars 1896 et 14 mars 1944
Sainte-Mesme	Château	Cl MH par arrêté du 27 juillet 1987
Saint-Hilarion	Château de Voisins	Cl MH par arrêté du 30 décembre 1983
Rochefort-en-Yvelines	Château	ISMH par arrêté du 7 octobre 1931
Sonchamp	Ancien manège à chevaux du château de Pinceloup	ISMH par arrêté du 27 décembre 1985
Ablis	Ancienne abbaye	ISMH par arrêté du 7 décembre 1925
Ablis	Église	ISMH par arrêté du 17 juin 1950
Boinville-le-Gaillard	Église	ISMH par arrêté du 17 février 1950
La Boissière-Ecole	Chapelle funéraire de la famille Hériot	Cl MH par arrêté du 22 septembre 1987
Bullion	Eglise paroissiale Saint-Vincent, Saint-Sébastien	Cl MH en 1962
Cernay-la-Ville et Auffargis	Domaine de l'ancienne abbaye des Vaux de Cernay	Cl MH par arrêté du 04 janvier 1994
Cernay-la-Ville	Eglise Saint-Brice	ISMH par arrêté du 20 juin 1928
La Celle-les-Bordes	Eglise Saint-Germain-de-Paris	ISMH par arrêté du 23 juillet 1981
Gazeran	Église	ISMH par arrêté du 19 octobre 1965
Hermeray	Église	ISMH par arrêté du 6 mars 1950
Longvilliers	Église	ISMH par arrêté du 17 février 1950
Mittainville	Église	ISMH par arrêté du 12 avril 1972
Onphin	Église	ISMH par arrêté du 31 mai 1939

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Orsonville	Église	ISMH par arrêté du 31 mai 1939
Prunay-en-Yvelines	Église	Cl MH par arrêté du 24 juin 1983
Rochefort-en-Yvelines	Église	ISMH par arrêté du 01 février 1937
Prunay-en-Yvelines	Église de Craches	ISMH par arrêté du 1er février 1978
Sainte-Mesme	Église	ISMH par arrêté du 22 janvier 1986
Orcemont	Église Saint-Eutrope	ISMH par arrêté du 8 juin 2001
Saint-Arnoult-en-Yvelines	Église Saint-Nicolas	Cl MH par arrêté du 5 juillet 1993
Saint-Hilarion	Église	ISMH par arrêté du 13 avril 1933
Saint-Léger-en-Yvelines	Église	ISMH par arrêté du 13 avril 1933
Saint-Martin-de-Bréthencourt	Église et restes attenant du prieuré	ISMH par arrêté du 25 mai 1977
Sonchamp	Église Saint-Georges	ISMH par arrêté du 21 décembre 1984
Longvilliers	Ferme de la Longueroye	ISMH par arrêté du 07 octobre 1991
Prunay-en-Yvelines	Maison forte de Gourville	ISMH par arrêté du 7 décembre 1972
Orsonville	Ferme de Gauvilliers	ISMH par arrêté du 26 septembre 1969
Rambouillet	Ferme et bergerie du Domaine National	Cl MH par arrêté du 29 août 1977
Rambouillet	Anciennes écuries du comte de Toulouse	Cl MH par arrêté du 8 juin 1967
Sainte-Mesme	1 rue Charles Legaigneur	ISMH par arrêté du 22 novembre 1985
Saint-Arnoult-en-Yvelines	9 rue Saint-Charles	ISMH par arrêté du 6 novembre 1929
Saint-Arnoult-en-Yvelines	38 rue Poupinel	ISMH par arrêté du 19 août 1975
Boinville-le-Gaillard	Monument en forme d'obélisque	ISMH par arrêté du 17 février 1950
Bréviaires	Borne armoriée à 100 mètres environ du chêne dit « la Tête d'Alouette	ISMH par arrêté du 26 mars 1936
Gambaiseuil	Bornes de l'ancienne allée de chasse de Charles X au lieu-dit « le Chêne Rogneux	ISMH par arrêté du 6 mars 1950
Perray-en-Yvelines	Croix de chemin dite « Croix-de-Saint-Jacques »	ISMH par arrêté du 15 mai 1952
Sainte-Mesme	Fontaine	Cl MH par arrêté du 17 septembre 1952
Saint-Léger-en-Yvelines	Dolmen dit « Pierre-Ardoue »	Cl MH par arrêté du 23 mai 1906

5.2.3 La Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de Rambouillet

La ville de Rambouillet a créé sur son territoire une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) approuvée par arrêté du 23 décembre 1996. Cette dernière a été révisée et transformée en Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) en 2014. Suite à la loi relative à la liberté de création, à l'architecture et au patrimoine du 7 juillet 2016, publiée le 8 juillet au Journal officiel de la République française, l'AVAP de Rambouillet a été transformée en Site patrimonial remarquable (SPR)

L'AVAP de Rambouillet englobe plusieurs quartiers :

- Le Centre-ville
- Foch – Gambetta
- Groussay
- Grenonvilliers
- Beausoleil

Ainsi que plusieurs sites épars formant des îlots verts :

- Le vieux Moulin
- Le Domaine de la Louvière
- Un îlot vert à Villeneuve
- Un îlot vert à l'Est du lotissement de la Clairière à proximité de l'école élémentaire publique Vieil Orme

Le règlement de l'AVAP se substitue au périmètre de protection des monuments historiques et à celui de protection des sites naturels inscrits : tous les travaux même ceux non soumis à une autorisation d'urbanisme - dont les travaux sur l'espace public - sont soumis à une autorisation spéciale, avec un avis motivé de l'architecte des bâtiments de France.

5.2.4 Le patrimoine et les ensembles bâtis non protégés de qualité

En dehors de ce patrimoine protégé au titre des Monuments Historiques ou dans le cadre de l'AVAP, le territoire dispose d'un grand nombre de bâtiments ou monuments de grande qualité architecturale et d'ensemble urbains anciens de qualité (lavoirs, moulins, fermes, …).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

CONTEXTE PATRIMOINE CULTUREL

C CRÉATION DE GIRATOIRES

2 - Poigny-la-Forêt *D 936 / D 108 Rte de St-Léger*
7 - Bonnelles *D 988 / D 132*
8 - Bonnelles *D 988 / Rue de Bissy*
9 - Bonnelles *D 988 / Rue de Bissy*
10 - Rochefort-en-Yvelines *D 988 / D 149*
14 - Jusqu'à Ablis *N 191 Traitement des intersection*
19 - Émancé *D 176 / D 62*
25 - Hermeray *D 107 / D 80*
27 - Le Perray-en-Yvelines *D 910 / D 6*
29 - Clairefontaine-en-Yvelines *D 27 / Coin du Bois*

CRÉATION D'UNE VOIE TOURNE-À-GAUCHE

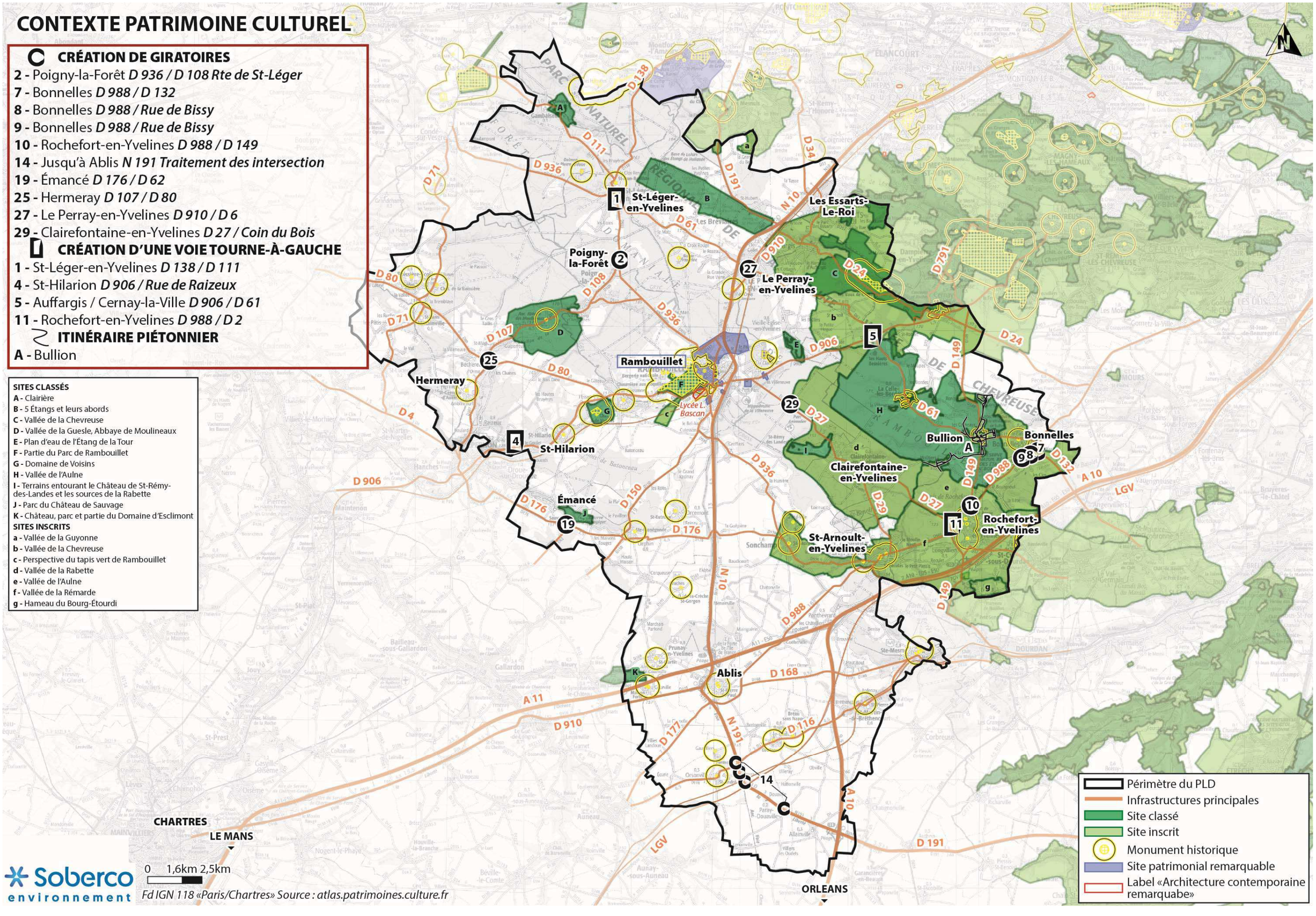
1 - St-Léger-en-Yvelines *D 138 / D 111*
4 - St-Hilarion *D 906 / Rue de Raizeux*
5 - Auffargis / Cernay-la-Ville *D 906 / D 61*
11 - Rochefort-en-Yvelines *D 988 / D 2*

ITINÉRAIRE PIÉTONNIER

A - Bullion

SITES CLASSÉS
A - Clairière
B - 5 Étangs et leurs abords
C - Vallée de la Chevreuse
D - Vallée de la Guesle, Abbaye de Moulineaux
E - Plan d'eau de l'Étang de la Tour
F - Partie du Parc de Rambouillet
G - Domaine de Voisins
H - Vallée de l'Aulne
I - Terrains entourant le Château de St-Rémy-des-Landes et les sources de la Rabette
J - Parc du Château de Sauvage
K - Château, parc et partie du Domaine d'Esclimont

SITES INSCRITS
a - Vallée de la Guyonne
b - Vallée de la Chevreuse
c - Perspective du tapis vert de Rambouillet
d - Vallée de la Rabette
e - Vallée de l'Aulne
f - Vallée de la Rémarde
g - Hameau du Bourg-Étourdi



Soberco environnement

0 1,6km 2,5km

Fd IGN 118 «Paris/Chartres» Source : atlas.patrimoines.culture.fr

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

PARTIE 4

SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET MOTIFS POUR LESQUELS LE PLAN A ETE RETENU

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Le PLM de Rambouillet Territoires a été retenu en fonction des arbitrages possibles au regard du partage de la compétence mobilité entre les différents acteurs.

En effet, IDFM est l'autorité organisatrice des mobilités, elle est porte notamment les différents projets en matière d'offre de transports collectifs. Rambouillet Territoires n'a pas vocation au sein de son PLM de porter des propositions de renforcement / développement d'offres de transports collectifs qui n'aurait pas été validées par IDFM.

De même, pour les aménagements de carrefours, où, la majeure partie de ceux listés concernent en premier lieu le département des Yvelines et l'Etat pour les propositions situées sur les routes nationales. L'objectif de traitement des carrefours s'inscrit pleinement dans l'enjeu de sécurisation des déplacements du PDU IF et ne vise en aucune manière à fluidifier le trafic automobile ce qui serait alors en opposition aux principes premiers du PDU IF et de sa déclinaison en PLM qui est de rationaliser les déplacements automobiles. C'est pourquoi sur les différents carrefours listés dans le PLM sont à l'écart des zones denses et lorsque c'est le cas c'est bien une solution de pacification qui est préconisée afin d'offrir une place pour chaque mode et en particulier les modes actifs.

Le plan retenu permet de changer le paradigme du tout automobile, notamment en initiant la mise en place d'un schéma directeur cyclable à l'échelle du territoire qui sera le garant de la mise en œuvre d'une politique cyclable cohérente. Rambouillet Territoires aura en charge la réalisation de ce schéma directeur mais les aménagements à réaliser seront portés par les communes et le département des Yvelines au regard de leurs compétences en la matière.

Concernant le développement des zones de modération de vitesse et des itinéraires piétons prioritaires en vue de leurs mises en accessibilité pour tous, la compétence est uniquement communale. Pour favoriser leur mise en place, le PLM a réalisé une concertation avec toutes les communes pour valider les plans proposés.

Ainsi, le jeu d'acteurs de la mobilité a bien été pris en compte dans le PLM, mais celui-ci ne peut aller plus loin du fait des nécessaires validations techniques / financières des autorités compétentes en la matière, que ce soit IDFM, le département des Yvelines et les communes en premier lieu.

Rambouillet Territoires avec son premier PLM permet ainsi une avancée notable sur la prise en compte des modes alternatifs à l'automobile et permet d'accompagner les nécessaires changements avec l'implication de tous les acteurs de la mobilité.

En l'absence de projet d'aménagement d'envergure, le PLM de Rambouillet Territoires n'engendre que peu d'impacts négatifs significatifs. Les impacts potentiels sont principalement liés à des propositions d'aménagement de carrefours qui dépendront des principes d'aménagement retenus par les maîtres d'ouvrage. Cependant, leurs incidences sur le milieu naturel et humain restent faibles. De plus, la présence de nombreux périmètres de protection permettra également d'encadrer la démarche de projet et intégrer une séquence Eviter Réduire Compenser des impacts. Les projets de grandes envergures comme le pôle d'Ablis ainsi que la création du centre routier ont des impacts potentiels assez importants selon la zone aménagée, la taille, les matériaux utilisés, etc. mais leur implantation à proximité des espaces urbains sur des espaces possiblement déjà artificialisés limitera grandement leurs impacts.

Ainsi, par les faibles impacts engendrés, le PLM de Rambouillet Territoires n'est pas propice et ne nécessite pas de solutions de subsistions.

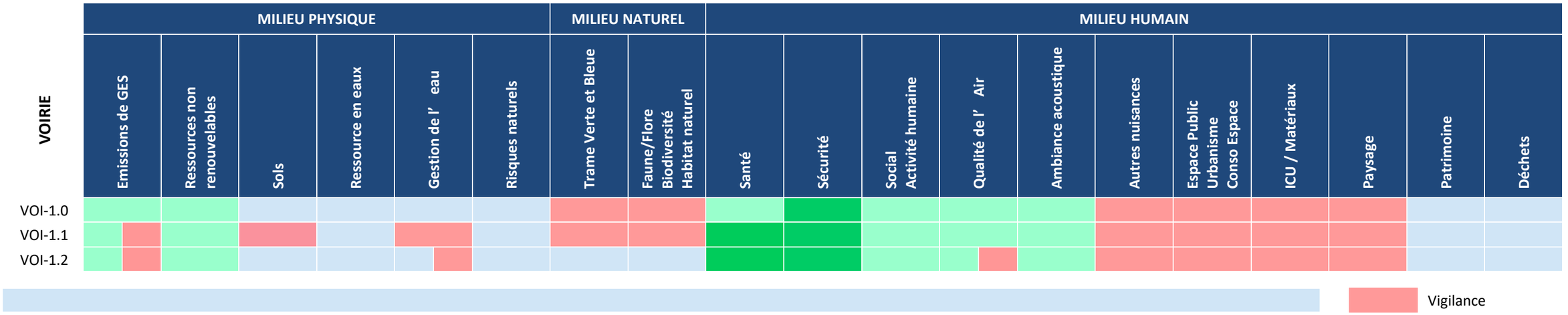
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

PARTIE 5
EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1 ANALYSE PAR ACTION

1.1 VOLET VOIRIE

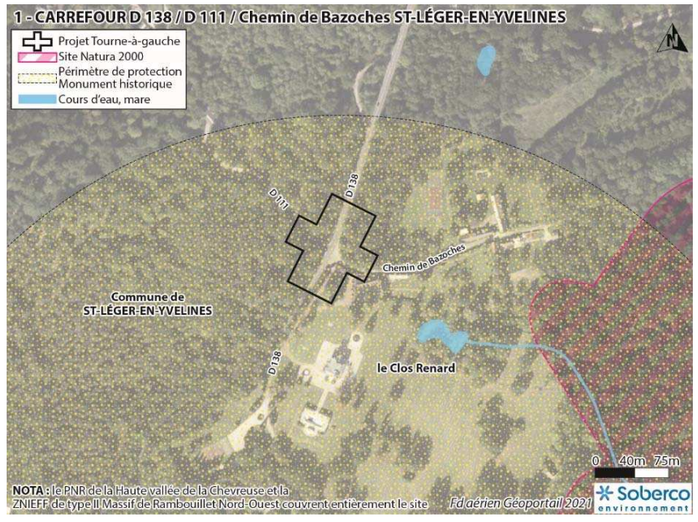


Détail des impacts

Actions	**Incidence environnementale**
VOI-1.0 : Actions visant à conforter la hiérarchisation du réseau viaire ***VOI-1.1 : Actions visant à agir sur une meilleure sécurisation des carrefours*** ***VOI-1.2 : Actions visant à développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités***	Ce volet vise essentiellement à adapter la circulation automobile à son environnement et à la fluidifier afin d'assurer la sécurité de tous. Les actions initiées par Rambouillet Territoire au travers du PLM restent à être concrétisées par les principaux gestionnaires de voiries (communes et département notamment). ▪ En premier lieu, ces actions auront un impact positif notable sur la qualité de vie des habitants de Rambouillet Territoires. En effet, la hiérarchisation du réseau ainsi que la sécurisation des carrefours permettront de diminuer les congestions et ainsi de diminuer le stress lié aux embouteillages et à la perte de temps associées. Ce volet permettra également, en pacifiant les centres-villes, en améliorant les conditions de circulation (jalonnement PL) et en sécurisant les carrefours, l'amélioration de la cohabitation entre les modes et le renforcement de la sécurité de l'ensemble des utilisateurs du réseau viaire tous modes confondus. Cependant, la sécurisation passe souvent par l'implantation de nombreux aménagements pouvant nuire à l'espace dédié à chaque mode et être à l'origine de l'amplification du phénomène d'ICU (selon matériaux et revêtements utilisés). ▪ Avec les actions proposées sur le réseau viaire, le PLM pourrait avoir un léger impact positif sur la qualité de l'air et l'ambiance acoustique. En effet, une réduction de consommation d'énergies fossiles entrainant une réduction d'émission de polluants de proximité et GES et donc une amélioration de la qualité de l'air sera observée avec l'amélioration de la fluidité du trafic et la diminution des congestions. Cependant, les travaux sur voirie génèrent des émissions de polluants et de GES dû aux matériaux et aux engins utilisés. La baisse des vitesses liée à la pacification des centres-villes aura également un effet positif sur l'ambiance acoustique et dans une moindre mesure sur la qualité de l'air car en dessous de 30 km/h les émissions de polluants de proximité et de GES augmentent à nouveau. Cependant, le bruit lié au trafic automobile peut être augmenté par la multiplication des ralentisseurs. L'ensemble de ces mesures vont néanmoins dans le sens d'une réduction des nuisances. Des points de vigilance sont à porter sur les aménagements ponctuels de voirie qui peuvent être des sources de gênes pour les riverains notamment en cas de création de voirie ou de décalage des axes de circulation plus près des habitations (comme par exemple lors de la création de carrefour giratoire).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Création d'un Tourne-à-gauche inscrit dans le périmètre de la forêt de protection







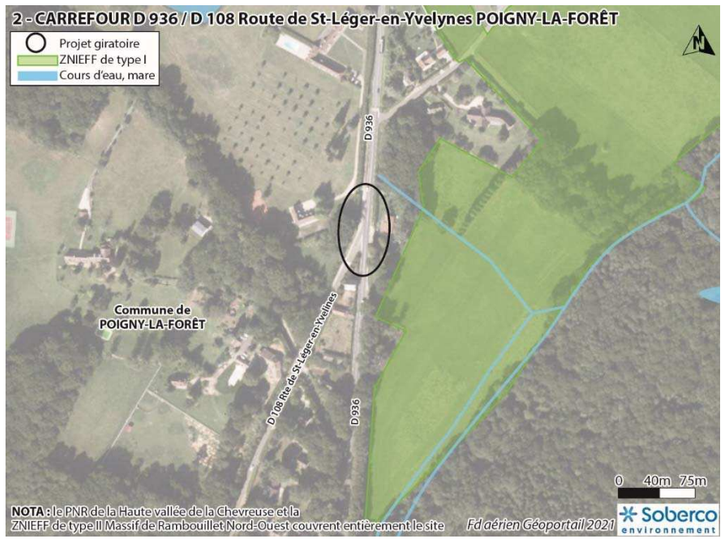
L'aménagement du carrefour n°1 nécessite la création d'une nouvelle voie afin de réaliser un Tourne-à-gauche. Aux vues de la disposition du croisement, une surface de boisement se trouvant au Sud-Ouest de l'intersection d'environ 200m² est potentiellement menacée par la réalisation de cet aménagement. Il s'agit d'une haie de sapins et de cyprès sans grande valeur écologique mais, derrière cette haie, se trouvent des feuillus assez âgés. Avant travaux, il faudra évaluer l'intérêt écologique de ce boisement et définir des mesures ERC adaptées comme :

- *Eviter : préserver les arbres remarquables*
- *Réduire : Réaliser les travaux entre septembre et novembre pour limiter les impacts sur l'avifaune et les chrioptères pouvant nicher dans ces espaces, laisser les déchets de coupes au sol à proximité du site*
- *Compenser : Trouver des espaces hors site pour compenser la perte de biodiversité*

Ce carrefour est inscrit dans deux périmètres. L'espace boisé fait partie du périmètre de forêt de protection de Rambouillet ainsi cet aménagement nécessite un décret du conseil d'état pour réaliser une modification de classement afin que les travaux puissent être effectués. De plus, le tourne à gauche s'inscrit dans le périmètre de protection d'un monument historique étant donc soumis à avis des ABF pour toutes modifications de l'espace public.

- Les travaux pouvant découler des actions du PLM sont de nature à porter des impacts négatifs potentiellement important sur l'environnement naturel. En effet, la hiérarchisation fonctionnelle proposée ainsi que les principes de sécurisation des carrefours suscitent la réalisation, par les gestionnaires, de nouveaux aménagements sur le réseau viaire pouvant avoir un impact sur le milieu naturel et sur le paysage. Ces aménagements peuvent entrainer une artificialisation des sols augmentant ainsi le ruissellement et entrainant une perte des surfaces végétalisées. Ils peuvent ainsi se traduire par la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et par des impacts sur la biodiversité au travers des effets d'emprises et de coupure (impacts les habitats, les espèces TVB et sur la gestion de l'eau ainsi que. L'intégration de ces aménagements (paysagère et écologique) doit ainsi être prise en compte dès la programmation car les nouvelles voiries, la signalisation et la sécurisation (surabondance de panneaux et de potelets) ainsi que la réduction des trames vertes locales peuvent être à l'origine d'un impact négatif sur les milieux, les espèces ainsi que sur le paysage. Cependant, la sensibilité de ces derniers reste assez faible aux vues des actions menées. Afin d'estimer au mieux ces impacts sur le milieu naturel, une analyse des impacts possibles sur l'environnement a été réalisée sur chaque carrefour. Ils seront à caractériser précisément lors de la mise en œuvre de l'opération par le maître d'ouvrage concerné. Une attention particulière devra être portée lors des travaux pour éviter la propagation d'espèces invasives
- Autres points de vigilances : les matériaux utilisés pour les différents aménagements peuvent avoir de nombreux impacts négatifs comme une consommation d'énergie accrue lors de leur fabrication et un impact important sur les îlots de chaleurs urbains.

Création d'un giratoire en milieu semi-rural ayant un impact potentiel à déterminer





L'aménagement du carrefour n°2 se situe en milieu périurbain et n'aura que très peu d'impacts sur le milieu naturel. Il se tient à l'écart de la ZNIEFF de type I. Seules les haies des particuliers pourraient être impactées par le projet. Ces dernières peuvent jouer un rôle de trame verte locale et de zone refuge pour l'avifaune. Ainsi, avant travaux, il est nécessaire d'évaluer l'intérêt écologique de ces haies.

Des mesures ERC seront à définir :

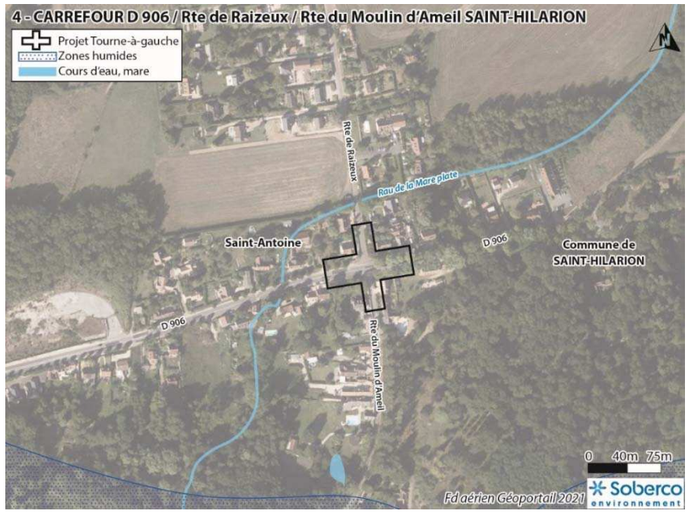
- *Eviter : Limiter l'emprise de travaux et du giratoire sur les haies, préserver la haie au moins d'un côté de la route tout du long des travaux*
- *Réduire : Réaliser les travaux hors période de nidification*
- *Compenser : Récréer des continuités écologiques sur site et hors site*

La création d'un giratoire à cet endroit pourrait engendrer une dégradation de l'ambiance acoustique pour les riverains selon l'implantation des voies de circulation qu'il faudra estimer en phase avant-projet pour intégrer si nécessaire des protections à la source (type clôtures pleines). Cette mesure est encadrée par le code de l'environnement sur la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres (Articles R571-44 à R571-52-1).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

L'artificialisation engendrée par l'aménagement de ce Tourne-à-gauche est minime comparée à la surface aménagée qui s'inscrit principalement sur la chaussée et les accotements existants. Par rapport à la surface consommée entre 2009 et 2020 par la communauté d'agglomération, l'aménagement entrainera une potentielle artificialisation de 200 m², ce qui représente moins de 0,01 % de la surface consommée entre 2009 et 2020.

Création d'un Tourne-à-gauche en milieu urbain à l'origine de très faibles impacts sur le milieu





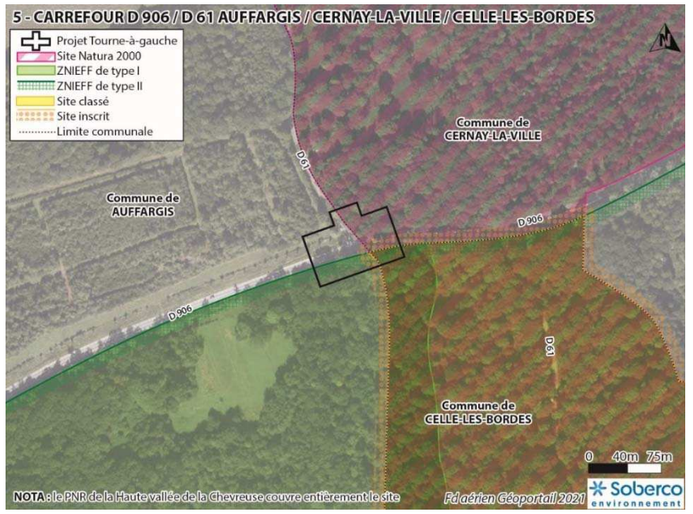


L'aménagement du carrefour n°4 se situe en milieu urbain, à l'écart des zones d'inventaire ; il n'aura que très peu d'impacts sur le milieu naturel. En effet, de part et d'autre de la voirie actuelle, les bandes enherbées servant de trottoir ou de parking sont très pauvres en biodiversité avec néanmoins la présence de quelques vieux arbres potentiellement intéressants pour l'avifaune ou les chiroptères (alignements de platanes). L'aménagement d'un Tourne-à-gauche pourrait entrainer la perte d'un ou deux spécimens.

La création d'un Tourne-à-gauche n'engendre pas plus de bruit que l'intersection actuelle. Il permettra peut-être même d'améliorer le cadre de vie des riverains (sécurité).

Afin de réduire les impacts sur la biodiversité, la coupe sera encadrée par un avis d'un écologue. Si nécessaire la coupe des arbres devra être réalisée entre septembre et novembre en dehors des périodes sensibles pour les oiseaux et chiroptères ou être encadrée par un écologue.

Création d'un Tourne-à-gauche dans le périmètre de la forêt de protection en limite d'un site Natura 2000







L'aménagement du carrefour n°5 se trouve au plein cœur d'un milieu forestier. Il nécessite la création d'une nouvelle voie afin de réaliser un Tourne-à-gauche. Cette dernière, par sa construction entraina une consommation d'espace et une artificialisation des sols sur environ 200m². Afin de limiter son impact sur la forêt, elle devra être réalisée sur la zone plantée se trouvant au Nord-Ouest de l'intersection. Cette zone correspond à un fossé et à un « talus enherbé » planté d'arbuste. En réalisant le Tourne-à-gauche ainsi, l'aménagement ne se trouve ni dans le site Natura 2000, ni dans le site naturel classé. Cependant, cet aménagement se trouve dans le périmètre d'un site naturel inscrit ainsi que dans le périmètre de la forêt de protection de Rambouillet. Afin de pouvoir le réaliser, il faudra donc un décret du conseil d'état pour modifier localement le périmètre de la forêt de protection ainsi qu'une autorisation du ministre compétent afin de pouvoir modifier le site inscrit. Aux vues de la proximité avec le site Natura 2000 une attention particulière devra être portée sur l'avifaune. Avant travaux, il faudra évaluer l'intérêt écologique de cette zone et définir des mesures ERC adaptées comme :

- *Eviter : Eviter d'impacter la forêt et se limiter au talus enherbé et au fossé*
- *Réduire : Réaliser les travaux entre septembre et novembre pour limiter les impacts sur l'avifaune, création de passages à faune sur site limitant la fragmentation de la trame, maintient des déchets de coupes sur site afin de créer des abris pour la petite faune, …*
- *Compenser : Trouver des espaces hors site pour compenser la perte de biodiversité*

L'artificialisation engendrée par l'aménagement de ce Tourne-à-gauche est minime comparée à la surface consommée entre 2009 et 2020 par la communauté d'agglomération. En effet, l'aménagement entrainera une potentielle artificialisation de 200 m², ce qui représente moins de 0,01 % de la surface consommée entre 2009 et 2020.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Création d'un giratoire entre plusieurs espaces boisés classés







L'aménagement du carrefour n°7 se trouve en périphérie de Bonnelles pour permettre la desserte de la ville à partir de son contournement. Il se situe en-dehors de toute zone d'inventaire ou périmètre de protection. Cependant, certains boisements font l'objet de protection réglementaire dans le document d'urbanisme par des espaces boisés classés ainsi que des espaces et éléments du paysage remarquable identifiés par le PLU. Ainsi, une adaptation du PLU de Bonnelles est nécessaire en cas d'atteinte.

L'aménagement d'un giratoire aura un impact potentiel sur ces espaces boisés se trouvant de part et d'autre de la voirie. Ces boisements forment un corridor écologique reliant le Sud au Nord de Bonnelles en contournant par l'est. Ils peuvent également servir d'habitat pour des espèces protégées. Dans le cadre de la définition des travaux, il faudra évaluer l'intérêt écologique de cette zone et définir des mesures ERC adaptées comme :

- *Eviter : Eviter les espaces boisés en implantant le giratoire préférentiellement sur l'espace cultivé et les zones déjà artificialisées*
- *Réduire : Réaliser un giratoire de petite taille limitant son emprise sur le milieu et recomposer la trame écologique altérée par des plantations*
- *Compenser : Favoriser la continuité écologuique en implantant des arbres dans le giratoire, en créant des passages à petite et moyenne faune reliant les espaces boisés entre eux, replanter une haie entre le champs et la voirie*

Création d'un giratoire en périphérie de milieu urbain dans un espace anthropisé





L'aménagement du carrefour n°8 se trouve en périphérie de Bonnelles pour permettre la desserte de la ville à partir de son contournement. Il s'inscrit en limite d'un site inscrit. L'intégration paysagère du projet sera donc à prendre en compte. De même, une attention particulière sera à porter sur l'espace boisé se trouvant à l'est de l'intersection qui présente une protection dans le Plan Local d'Urbanisme au titre des Espaces Boisés Classés.

L'intérêt écologique du site d'implantation est limité : il se compose de grands espaces enherbés entretenus de chaque côté de la rue de Bissy sans intérêt écologique particulier. L'impact d'un projet sur le milieu naturel peut-être limité même avec un giratoire de grande taille.

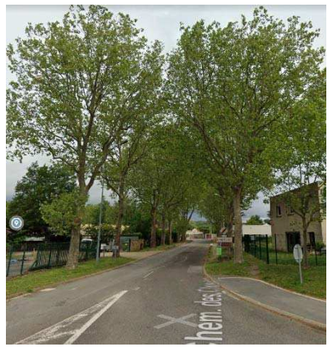
Ce giratoire pourrait entrainer une dégradation de l'ambiance acoustique pour les habitations les plus proches. Des études spécifiques seront à engager pour intégrer si nécessaire des protections à la source (type clôtures pleines). Cette mesure est encadrée par le code de l'environnement sur la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres (Articles R571-44 à R571-52-1).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Création d'un giratoire en périphérie de milieu urbain dans un espace très anthropisé





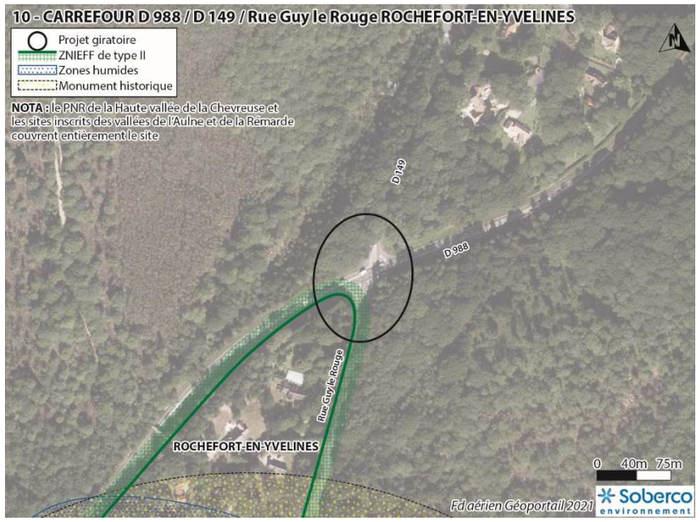


Le carrefour n°9 est le dernier carrefour permettant de relier Bonnelles à son contournement. Cet aménagement se situe dans le périmètre du site naturel inscrit de « la vallée de l'Aulne ». Aux vues du carrefour actuel, l'impact sur le milieu naturel et agricole sera très faible, seule l'allée de platane présente le long du Chemin du Clos de part et d'autre de la D988 pourra potentiellement être impactée ainsi qu'une surface minime d'espaces agricoles. Les platanes, étant des arbres avec de nombreuses cavités, peuvent abriter plusieurs espèces d'oiseaux et de chauves-souris.

Afin de réduire les impacts sur la biodiversité, la coupe sera encadrée par un avis d'un écologue. Si nécessaire la coupe des arbres devra être réalisée entre septembre et novembre en dehors des périodes sensibles pour les oiseaux et chiroptères ou être encadrée par un écologue.

La création d'un giratoire peut entrainer une dégradation de l'ambiance acoustique à proximité de l'aménagement. L'impact de ce dernier sera assez faible car il se trouve en zone UE au sein de bureaux et de magasins.

Création d'un giratoire inscrit dans le périmètre de la forêt de protection ainsi que de dans 2 sites naturels inscrits







Le carrefour n°10 se trouve au cœur d'un milieu boisé. Il s'inscrit dans le périmètre de la ZNIEFF de type II « Massif de Rambouillet Sud-Est », dans le périmètre des sites naturels inscrits : « la vallée de l'Aulne » et « la vallée de la Rémarde » ainsi que dans le périmètre de la forêt de protection.

Les aménagements peuvent ainsi être conditionnés à un décret du conseil d'état pour modifier localement le périmètre de la forêt de protection (ainsi qu'éventuellement une autorisation du ministre compétent afin de pouvoir modifier les sites inscrits).

Une largeur de voirie existante conséquente au niveau du carrefour, permet de réaliser une grande partie des aménagements sur des zones déjà artificialisées. Cependant, la complexité de ces derniers pourra entrainer des effets d'emprises sur les habitats naturels limitrophes. Plusieurs arbres remarquables se trouvent au Nord de l'intersection et des espèces protégées et/ou déterminantes ZNIEFF peuvent également être présentes.

L'aménagement présente donc des enjeux forts sur le milieu naturel (cycle de l'eau, biodiversité, trame verte, …) avec de possible déboisement et une artificialisation des sols.

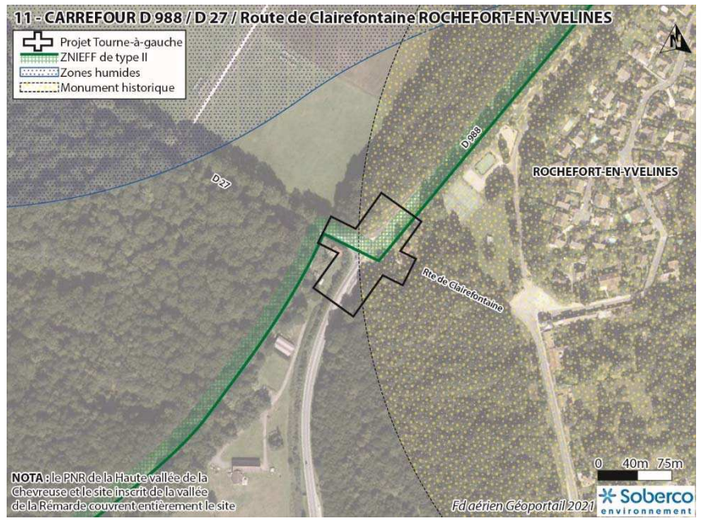
Dans le cadre de la définition des travaux, il faudra évaluer l'intérêt écologique de cette zone et définir des mesures ERC adaptées comme :

- *Eviter : Optimiser le giratoire afin d'utiliser les espaces déjà artificialisés*
- *Réduire : Réaliser les travaux entre septembre et novembre pour limiter les impacts sur l'avifaune et les chiroptères, saisir l'opportunité d'une intervention pour la création de passages à faune sur site limitant la fragmentation de la trame écologique, maintien des déchets de coupes sur site afin de créer des abris pour la petite faune, …*
- *Compenser : en cas d'impact résiduel, trouver et aménager des espaces hors site pour compenser la perte de biodiversité.*

L'aménagement entrainera une potentielle artificialisation de l'ordre 2500 m², ce qui représente environ 0,1 % de la surface consommée entre 2009 et 2020.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Création d'un Tourne-à-gauche en milieu très contraint par la protection des boisements







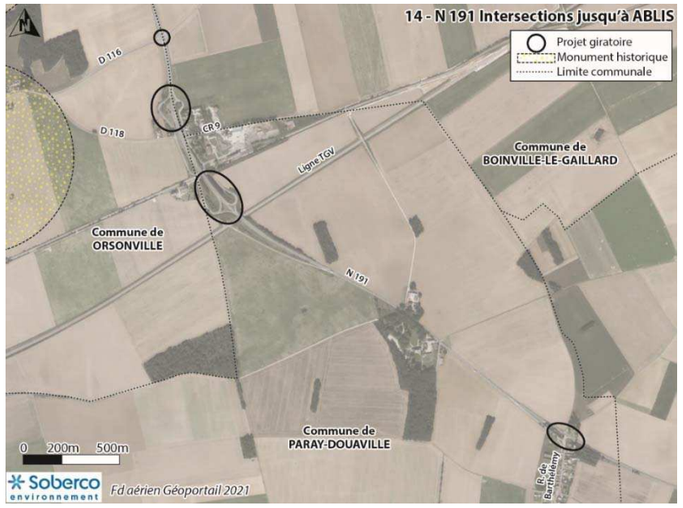
L'aménagement du carrefour n°11 se situe en périphérie de Rochefort-en-Yvelines dans un contexte d'espaces boisés. Il est concerné par le périmètre du site inscrit de « la vallée de la Rémarde » et s'inscrit le long du périmètre de la forêt de protection (au Nord). Les boisements présentent des protections dans le Plan Local d'Urbanisme par l'inscription d'Espaces Boisés Classés et d'espaces identifiés comme zone de protection des lisières, des bois et des forêts de plus de 100 ha.

La création d'un tourne-à-gauche pourrait se traduire par la création d'une nouvelle voie d'environ 25 m de long sur 3,5 de large susceptible d'exercer des emprises (limitées) sur des espaces boisés faisant l'objet de protections à plusieurs titres. Les aménagements peuvent ainsi être conditionnés à un décret du conseil d'état pour modifier localement le périmètre de la forêt de protection (ainsi qu'éventuellement une autorisation du ministre compétent afin de pouvoir modifier les sites inscrits) et une adaptation du document d'urbanisme. Concerné par un périmètre de protection d'un monument historique, l'aménagement nécessitera également l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France pour toutes modifications de l'espace public ainsi que d'un permis d'aménager.

Actuellement, la voirie existante est assez large avec un terre-plein central permettant possiblement l'aménagement du Tourne-à-gauche sur les espaces de voiries sans impacter le milieu naturel. Cependant, les milieux représentent un enjeu fort en termes de biodiversité et de patrimoine. C'est pourquoi dans le cadre de la définition des travaux, il faudra évaluer l'intérêt écologique de cette zone et son intérêt paysager afin de définir des mesures ERC adaptées comme :

- *Eviter : Optimiser le giratoire afin de limiter l'artificialisation de milieux naturels et les déboisements*
- *Réduire : Réaliser les travaux entre septembre et novembre pour limiter les impacts sur l'avifaune et les chiroptères, saisir l'opportunité d'une intervention pour la création de passages à faune sur site limitant la fragmentation de la trame écologique, maintien des déchets de coupes sur site afin de créer des abris pour la petite faune, …*
- *Compenser : en cas d'impact résiduel, trouver et aménager des espaces hors site pour compenser la perte de biodiversité.*

Création de giratoires en milieu agricoles sur des délaissés routiers formant des refuges de biodiversité







Les 4 carrefours à aménager se trouvent sur la RN 191, en dehors de tout périmètre de protection. Aux vues de la configuration de la voirie actuelle et de la complexité de 2 de ces carrefours, les giratoires envisagés seront de grande dimension et des modification de voiries seront nécessaires afin d'assurer leur bon fonctionnement.

L'aménagement de ces giratoires entrainera donc une consommation d'espaces naturels et forestiers importante. Même si ces carrefours se situent dans la petite Beauce (agriculture intensive),ils concernent des espaces végétalisés boisés qui présentent un intérêt singulier dans un contexte très pauvre. En effet, n'étant pas exploités, les délaissés routiers accueillent aujourd'hui des strates herbacée, arbustive et/ou arborée et forment des zones refugent pour la biodiveristé. Ces délaissés permettent également de maintenir une continuité écologique en pas japonais au sein de ces grands espaces cultivés et peuvent permettre la connexion entre la vallée de l'Aulnay (Essone) et la forêt de Rambouillet. Lors de l'aménagement des giratoires, il est essentiel de préserver voir de développemr des espaces refuges.

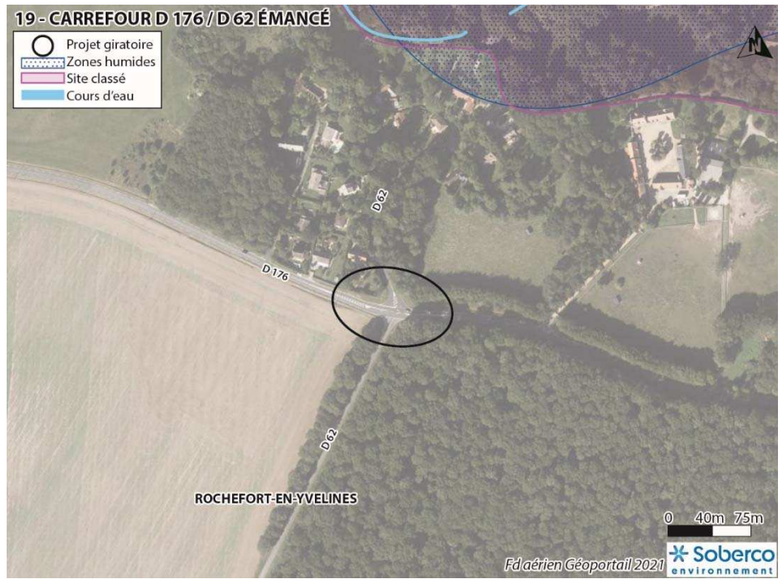
Ainsi, une évaluation de l'intérêt écologique de ces zones devra être réalisée afin de définir des mesures ERC adaptées comme :

- *Eviter : implanter les giratoires et les voiries sur des zones déjà artificialisées, maintenir des zones refuges le temps des travaux,*
- *Réduire : Réaliser les travaux entre septembre et novembre pour limiter les impacts sur la faune, recréer des zones refuges après travaux sur les délaissés*
- *Compenser / Accompagner : Trouver des espaces hors site pour compenser la perte de biodiversité, trouver des espaces sur sites et hors sites pour recréer des espaces refuges de biodiversité à l'intérieur des espaces cultivés, trouver des espaces sur site et hors site pour compenser la fragmentation de la trame verte*

L'aménagement entrainera une potentielle artificialisation d'au maximum 20 000 m², ce qui représente environ 1 % de la surface consommée entre 2009 et 2020.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Création d'un giratoire à proximité d'un espace boisé classé





Le carrefour n°19 se trouve en contexte périurbain au contact d'une zone d'habitation pavillonnaire, un espace boisé et un espace agricole monospécifique. Il ne s'inscrit dans aucun périmètre d'inventaires ni zone de protection mais le boisement situé au Sud-Est fait l'objet de protection par des Espaces Boisés Classés dans le Plan Local d'Urbanisme.

Selon ses emprises, l'aménagement peut être conditionné à une adaptation du document d'urbanisme. Compte tenu de la présence de bandes enherbées sans grand intérêt écologique de part et d'autre de la D 176, les impacts peuvent rester limiter mais affecter ponctuellement quelques sujets arborés notamment la lisière forestière (chênaie n'ayant aucun spécimen remarquable à proximité de la voirie).

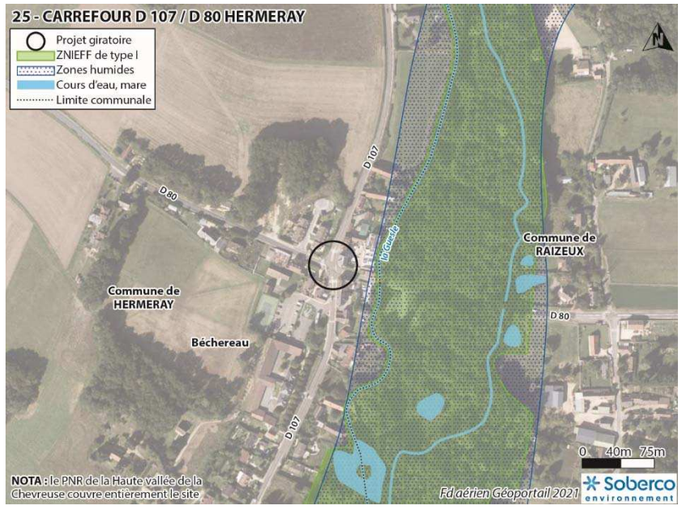
L'interface entre milieu boisé, milieu agricole et milieu urbanisé représente un habitat d'intérêt pour les espèces de lisières qui peuvent nicher dans les arbustes et la haie. De plus, l'aménagement est de nature à accenturer la fragmentation de la trame verte locale constituées de plusieurs boisements en milieu agricole à la vallée de la Drouette.

Ainsi, une évaluation de l'intérêt écologique de ces zones devra être réalisée afin de définir des mesures ERC adaptées comme :

- *Eviter : Optimiser la géométrie pour conserver en totalité l'espace agricole et l'espace boisé,*
- *Réduire : Réaliser les travaux entre septembre et novembre pour limiter les impacts sur la faune, saisir l'opportunité d'une intervention pour la création de passages à faune sur site limitant la fragmentation de la trame écologique,…*
- *Compenser / Accompagner : en cas d'impact résiduel, trouver et aménager des espaces hors site pour compenser la perte de biodiversité, valorisation écologique d'une zone d'accumulation d'eau au point bas pour créer une zone humide,…*

Une attention particulière devra également être portée aux enjeux hydrauliques car, au niveau de l'espace agricole, le projet s'inscrit au point bas du champ qui récupère l'ensemble des eaux de pluies.

Création d'un giratoire en milieu urbain



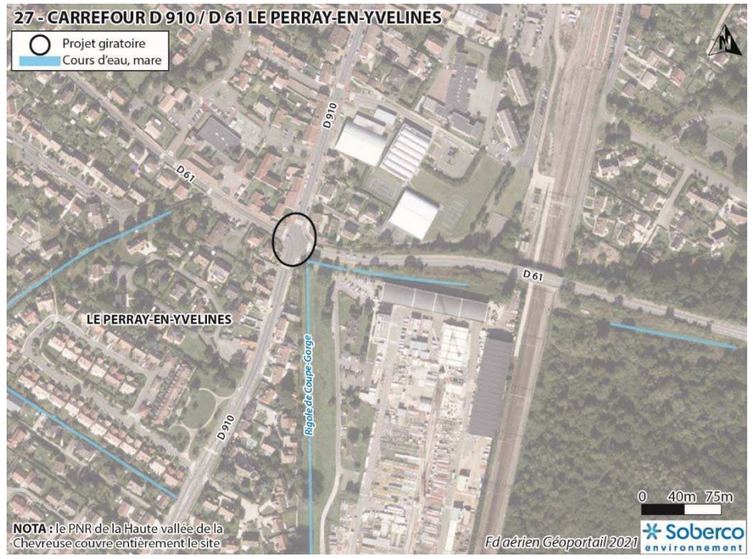


Le carrefour n°25 se situe en milieu urbain contraint par des bâtiments. Il n'est concerné par aucun périmètre de protection et présente pas d'enjeu écologique ; les aménagements ne concernant que sur des surfaces minérales (imperméabilisées).

Les enjeux ne concernent que le cadre vie pour que la configuration limite autant que possible les nuisances routières et réduise le sentiment d'insécurité et participe à une valorisation paysagère et une meilleure appropriation de l'espace public par les usagers piétons ou cyclistes.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Création d'un giratoire en milieu urbain







Le carrefour n°27 se situe en milieu urbain et ne s'inscrit dans aucun périmètre de protection. Les aménagements peuvent être contenu sur des surfaces essentiellement minérales (imperméabilisées). L'accompagnement par un aménagement paysager pourrait entrainer une désartificialisation des sols avec la création de nouveux espaces verts et la valorisation des continuités écologiques entre la rigole de Coupe Gorge et les talus de la RD61.

Les enjeux ne concernent que le cadre vie pour que la configuration limite autant que possible les nuisances routières et réduise le sentiment d'insécurité et participe à une valorisation paysagère et une meilleure appropriation de l'espace public par les usagers piétons ou cyclistes.

Ce giratoire pourrait entrainer une dégradation de l'ambiance acoustique pour les habitations les plus proches. Des études spécifiques seront à engager pour intégrer si nécessaire des protections à la source (type clôtures pleines). Cette mesure est encadrée par le code de l'environnement sur la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres (Articles R571-44 à R571-52-1).

Création d'un giratoire inscrit dans le périmètre de la forêt de protection et d'un site Natura 2000





Le carrefour n°29 se situe en milieu forestier. Il est concerné par le périmètre de la forêt de protection.

Les aménagements peuvent ainsi être conditionnés à un décret du conseil d'état pour modifier localement le périmètre de la forêt de protection (ainsi qu'éventuellement une autorisation du ministre compétent afin de pouvoir modifier les sites inscrits).

De plus, le carrefour se trouve dans un milieu écologique sensible. En effet, ce dernier se trouvent entouré de zones humides faisant partie de la ZNIEFF de type II « Massif de Rambouillet Sud-Est » ainsi que de la ZNIEFF de type I « Mares, tourbières et zones humides des Domaines de la Claye et de la Voisine ». Il se trouve également à la limite du site Natura 2000 « Massif de Rambouillet et zones humides proches ». Aux vues de la sensibilité de la zone et de la possible présence de nombreuses espèces ayant un intérêt floristique et faunistique, l'aménagement d'un giratoire peut avoir des impacts négatifs fort sur le milieu.

Cependant, le carrefour actuel étant large (3 et 2 voies), l'aménagement du giratoire aura un impact très limité car l'aménagement se fera majoritairement sur les voiries existantes. Toutefois, il est possible que l'espace de voirie actuelle ne soit pas suffisant et qu'un déboisement aie tout de même lieu ainsi qu'une artificialisation de sols naturels ayant un impact sur le cycle de l'eau, la biodiversité et la trame verte et bleue. Ainsi, une évaluation de l'intérêt écologique de la zone sera nécessaire avant travaux et des mesures ERC seront à définir comme :

- *Eviter : Optimiser le giratoire afin d'utiliser uniquement les espaces déjà artificialisés*
- *Réduire : Réaliser les travaux entre septembre et novembre pour limiter les impacts sur l'avifaune, création de passages à faune sur site limitant la fragmentation de la trame, maintient des déchets de coupes sur site afin de créer des abris pour la petite faune, …*
- *Compenser : Trouver des espaces hors site pour compenser la perte de biodiversité*

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Mesures correctrices des points de vigilance

Évitement

- Une attention particulière devra être portée lors des travaux quant aux espèces invasives et notamment à la Renouée du Japon présente au niveau du carrefour n°11

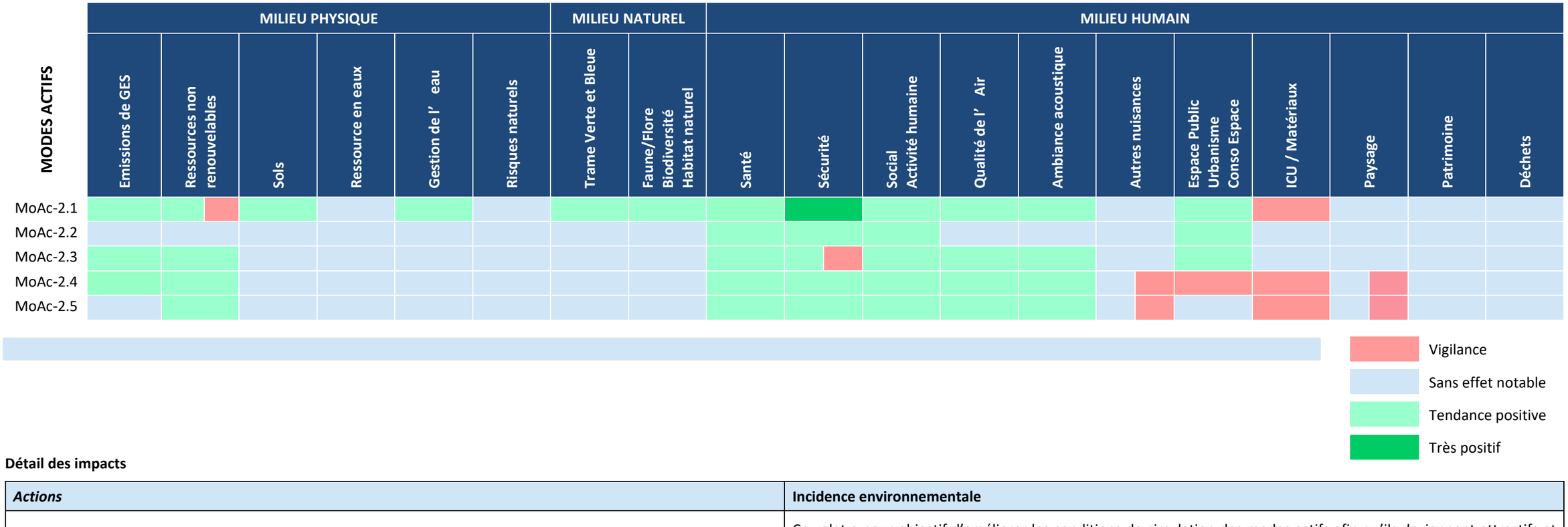
Réduction

- Encourager l'emploi de matériaux bas carbone et à fort albédo (revêtements clairs) pour les aménagements, notamment au travers de la réalisation de document de communication et/ou de prescription de type « charte matériaux ».
- Adapter l'espace public aux vitesses réglementaires pour optimiser la conduite à des régimes moteurs adaptés pour limiter les sur-émissions de GES aux vitesses inférieures à 30 km/h.

Les démarches de projet des aménagements localisés ayant les impacts potentiels les plus importants (carrefours n°1, 5, 7, 10, 11, 14, 19, 29) seront encadrées par la réglementation. Elles suivront les contraintes réglementaires afférentes aux documents d'urbanisme (Espaces Boisés Classés, Eléments remarquables à préserver), aux servitudes (Sites Inscrits, forêt de protection, …) ainsi qu'au procédures du code de l'environnement (examen au cas par cas, étude d'impact, autorisation de défrichement, loi sur l'eau, statut de protection des espèces protégées, …). Les mesures Eviter Réduire Compenser seront alors définis dans le cadre de ces procédures et suivies dans la démarche de projet.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

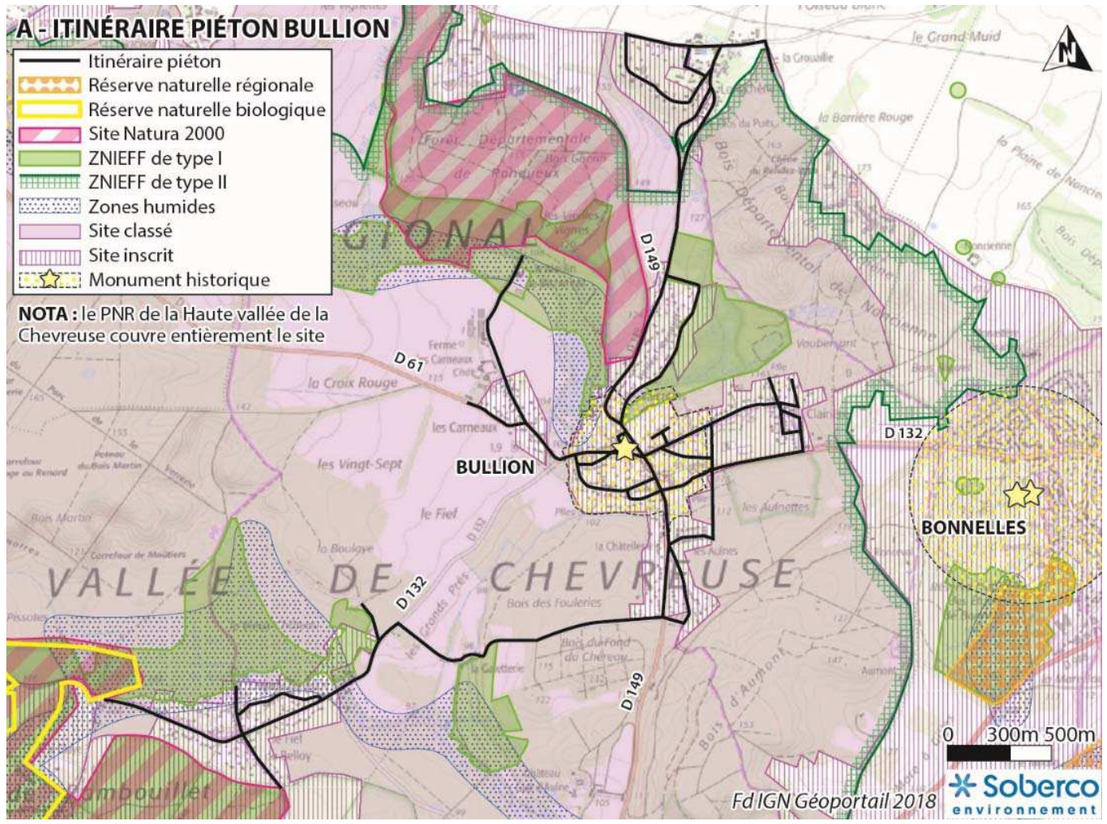
1.2 VOLET MODES ACTIFS



Détail des impacts

Actions	**Incidence environnementale**
MoAc-2.1 : Actions visant à accentuer la pratique de la marche avec itinéraires qualitatifs ***MoAc-2.2 : Actions visant à garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires*** ***MoAc-2.3 : Actions visant à réaliser un schéma directeur cyclable et à déployer les aménagements induits*** ***MoAc-2.4 : Actions visant à augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires*** ***MoAc-2.5 : Actions visant à développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable***	Ce volet a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des modes actifs afin qu'ils deviennent attractifs et qu'ils soient plus utilisés sur le territoire notamment pour les déplacements de courte distance dans les centres urbains. ▪ En premier lieu, par l'amélioration et la promotion des déplacements modes doux, le PLM entrainera un report modal des VL vers les modes actifs. En diminuant ainsi le nombre de VL circulant sur les routes, le PLM permettra une réduction de la consommation de ressources non renouvelables. Ainsi, les émissions de GES liées à la mobilité diminueront et la qualité de l'air, fortement impactée par le trafic sur Rambouillet Territoires sera améliorée. Par la même occasion, en favorisant le report modal, le PLM aura un impact positif sur l'ambiance acoustique notamment à l'intérieur des espaces urbains. ▪ Ce volet « modes actifs » aura également un impact positif sur le cadre de vie des habitants de Rambouillet Territoires. En effet, la sécurisation des déplacements piétons, PMR et vélos permettra de diminuer les situations accidentogènes et donc le stress pouvant y être liées. De plus, ces différentes actions vont entrainer une augmentation des déplacements en modes actifs favorisant donc une activité physique régulière bénéfique à la santé des citoyens. Ce volet aura également un impact social car il créera des conditions plus propices à l'intégration des PMR ainsi qu'à la cohabitation entre VL et modes actifs. Par le projet d'aménagement de l'espace public, le PLM aura certainement un impact économique positif car ces travaux créeront de l'activité sur le territoire (création d'emplois, embauche d'entreprises locales, …). ▪ Enfin, ce volet aura un impact positif sur le milieu naturel par l'aménagement de l'espace public et l'implantation d'espaces verts. En effet, la création d'itinéraires modes actifs engendrera une diminution de l'artificialisation des sols et une augmentation des surfaces végétales dans les villes. Ainsi, l'infiltration et la recharge des nappes seront facilitées par la désartificialisation. L'augmentation de la surface végétale permettra quant à elle de créer et de renforcer la trame verte urbaine et donc de favoriser la présence de la biodiversité en ville. De plus, la création de réseaux cyclables et l'amélioration des conditions de déplacement sont des facteurs amplificateur et accélérateur de l'amélioration globale des espaces publics renforçant ainsi la présence d'espaces verts en ville.

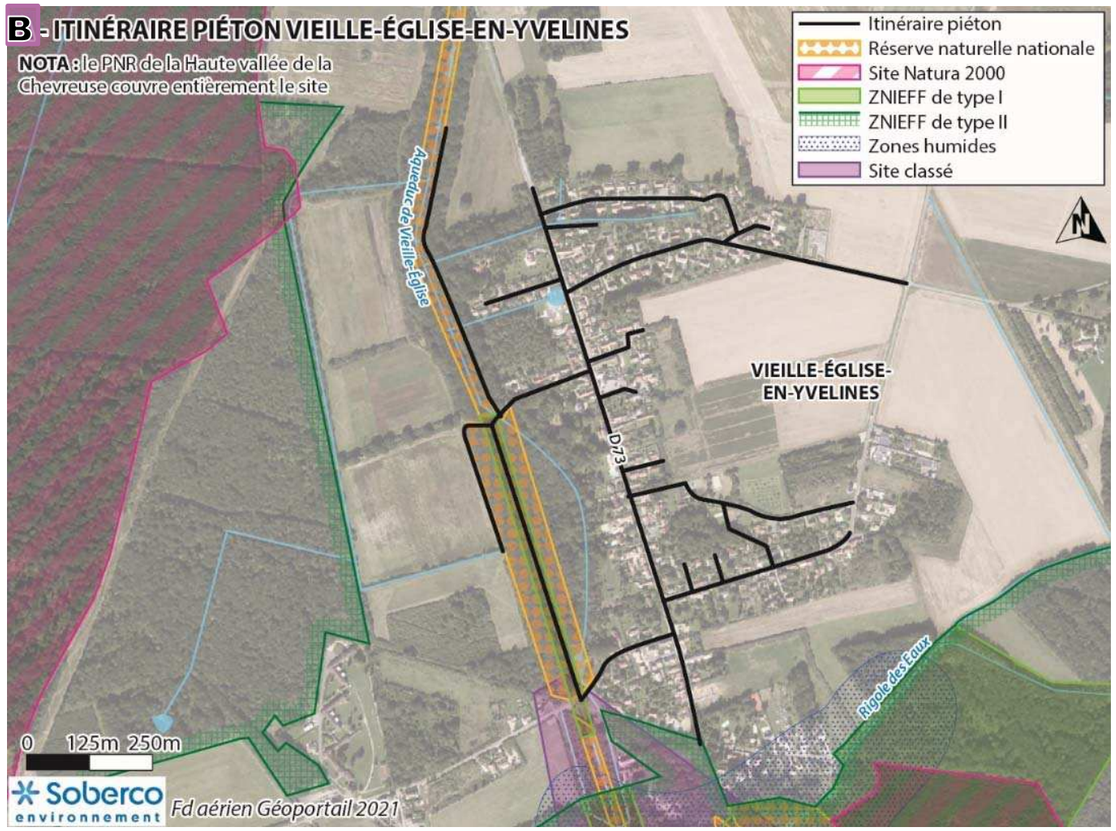
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



L'aménagement de l'itinéraire piéton de Bullion ne sera réalisé uniquement sur des voiries existantes sans impact sur le milieu physique ni artificialisation. L'aménagement d'un tel parcours s'inscrit néanmoins au contact de nombreux milieux d'intérêt écologique (Natura 2000, ZNIEFF) et pourrait tout de même augmenter les pressions sur le milieu liée à sa fréquentation. Cependant, ces zones se trouvent que très faiblement impactées par le projet.

La validation des ABF pour la modification de l'espace public sera nécessaire pour la création de ce projet (site classé vallée de la Chevreuse, monument historique et site inscrit).

- Cependant, plusieurs points de vigilances ressortent. En effet, les matériaux utilisés pour les différents aménagements peuvent avoir de nombreux impacts négatifs comme une consommation d'énergie accrue lors de leur fabrication (ex : potelet pour jalonner/sécuriser) et un impact important sur les îlots de chaleurs urbains (enrobés à faible albédo). De plus, ces aménagements peuvent avoir un impact sur le paysage par surabondance ou par manque d'intégration dans le paysage urbain. Enfin, l'augmentation des déplacements tous modes, entraine une consommation accrue d'espace pouvant être à l'origine de conflit d'usage et de situations accidentogènes qu'il est nécessaire de prendre en considération.
- L'aménagement de nouveaux itinéraires piétons pourrait avoir un impact sur le milieu naturel en exerçant de nouvelles pressions liées à la fréquentation de site sensible. Seul 2 itinéraires piétons détaillés ci-contre se feront en zone non urbaine : l'itinéraire piéton de Bullion et l'itinéraire piéton de Vieille-Eglise-en-Yvelines. La majorité des itinéraires piéton se trouve inscrit dans le périmètre de sites inscrits ou classés et nécessiteront une validation des ABF pour la modification de l'espace public.



Le projet d'itinéraire piéton de Vieille-Eglise en Yvelines utilise des chemins déjà en service mise à disposition des promeneurs permettant la découverte de la réserve naturelle nationale des étangs et rigoles d'Yvelines. Ainsi, aucun nouveau sentier sera créé dans ce milieu protégé. La valorisation de cet itinéraire piéton pourrait tout de même créer une pression sur le milieu liée à l'augmentation de la fréquentation du sentier ; les conditions d'accueil seront visées par les gestionnaires de la réserve pour assurer la compatibilité de la fréquentation avec la sensibilité du site.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Mesures correctrices des points de vigilance

Évitement

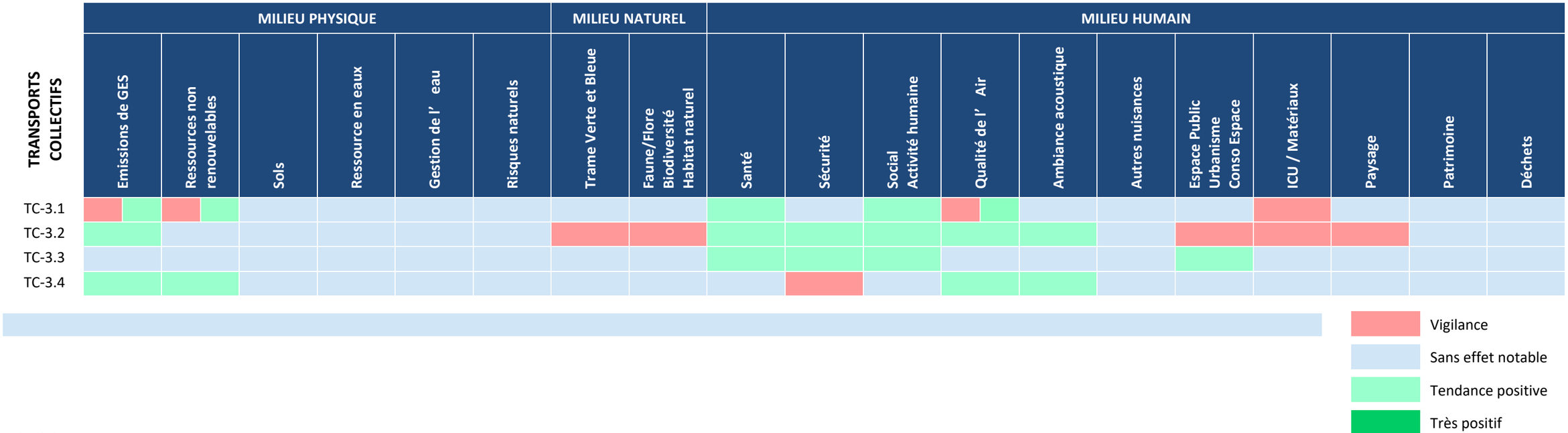
- Prévoir un design adapté au milieu dans lequel va s'insérer l'aménagement afin qu'il ne dénote pas sur le paysage urbain notamment en ce qui concerne le mobilier urbain.
- Bien identifier les espaces dédiés aux différents modes de déplacements pour éviter les conflits d'usages

Réduction

- Encourager l'emploi de matériaux bas carbone et à fort albédo (revêtements clairs) pour les aménagements, notamment au travers de la réalisation de document de communication et/ou de prescription de type « charte matériaux ».
- Assurer une maîtrise de la fréquentation et des risques de divagation sur les sites naturels sensibles notamment en plantant des haies entre les itinéraires piétons et les milieux naturels protégés.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.3 VOLET TRANSPORTS COLLECTIFS



Détail des impacts

Actions	**Incidence environnementale**
TC-3.1 : Actions visant à renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers ***TC-3.2 : Actions visant à faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges*** ***TC-3.3 : Actions visant à poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires*** ***TC-3.4 : Actions visant à déployer des modes de mobilité innovants***	Ce volet vise essentiellement à faciliter l'accès aux transports collectifs afin de diminuer l'usage de la voiture sur le territoire. ▪ En premier lieu, il fait la promotion de l'augmentation et de la diversification de l'offre de transports collectifs ainsi que l'amélioration des rabattements vers les pôles multimodaux. Les actions proposées par le PLM diminueront ainsi l'autosolisme et l'utilisation de la voiture sur le territoire et donc les émissions de GES qui y sont associées. De plus, l'optimisation des trajets permettra de fluidifier la circulation autour des gares et des pôles limitant les points de congestion améliorant ainsi la qualité de l'air. Cependant, l'augmentation de l'offre en TC et notamment en bus risque d'entrainer une augmentation des émissions GES et de consommation d'énergie qui peut toutefois être limitée par l'utilisation de carburant alternatifs. Le PLM aura un impact positif notable sur la qualité de l'air. ▪ L'adaptation de l'offre des TC aux besoins des riverains entrainera une augmentation du confort ainsi qu'une diminution des temps de parcours réduisant la fatigue et le stress liés aux déplacements. Par l'augmentation des services de transport, le PLM permettra possiblement le développement d'activités économiques créant de l'emploi sur territoire. Enfin, même si l'augmentation du nombre de bus peut entrainer quelques très faibles nuisances (augmentation très limitée du bruit), l'optimisation des parcours notamment grâce au TAD facilitera la circulation à l'intérieur des villes améliorant ainsi l'ambiance sonore à proximité des infrastructures routières. Le PLM aura également un impact positif sur le cadre de vie des habitants de Rambouillet Territoires. ▪ Le volet transport vise à améliorer la sécurité notamment la sécurité des modes actifs par l'optimisation des rabattements ainsi que par l'amélioration de l'accessibilité aux PMR et devrait entrainer une amélioration générale des déplacements piétons dans l'espace urbain. Un point de vigilance est tout de même identifié car la présence de véhicules autonomes peut augmenter les conditions accidentogènes selon le nombre de véhicules présents sur l'espace public. ▪ Enfin, les aménagements prévus à proximité des pôles (ex : stationnements) ainsi que la création de nouveaux pôles multimodaux (Ablis), peuvent, au cas par cas, entrainer une artificialisation des sols et avoir un impact sur le milieu naturel (diminution de l'infiltration, perte de biodiversité, fragmentation de TVB). Le type d'aménagement ainsi que les matériaux utilisés peuvent avoir un impact positif ou négatif sur le paysage ainsi que sur les ICU.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Un des emplacements possibles pour la création du pôle d'échange multimodal d'Ablis se trouve au niveau du parking du complexe sportif. En frange urbaine avec un terrain agricole monospécifique, le secteur présente peu sensibilité écologique. L'aménagement pourrait réutiliser les espaces de stationnement existants réduisant la consommation d'espace agricole.

Mesures correctrices possibles des points de vigilance

Évitement

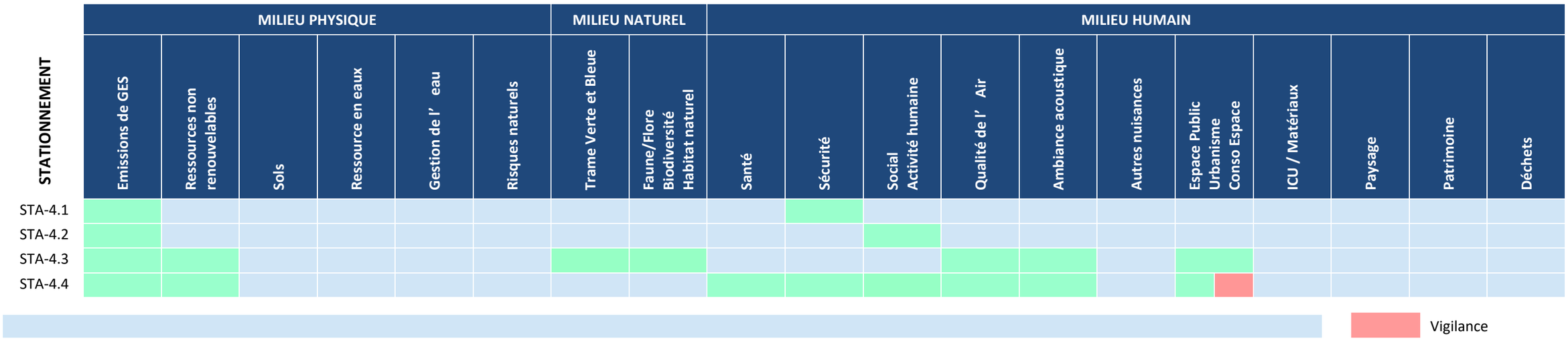
- Construction du nouveau pôle multimodal d'Ablis sur des terrains déjà artificialisés et intégration d'une composante biodiversité au projet par un parti d'aménagement paysager adapté.
- Création de stationnements sur terrain déjà artificialisé ou en sous-terrain (sous le futur pôle multimodal)

Réduction

- Adaptation de la flotte de bus pour des bus pour valoriser des carburants alternatifs (électricité, hydrogène, GNV…)

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.4 VOLET STATIONNEMENT



Détail des impacts

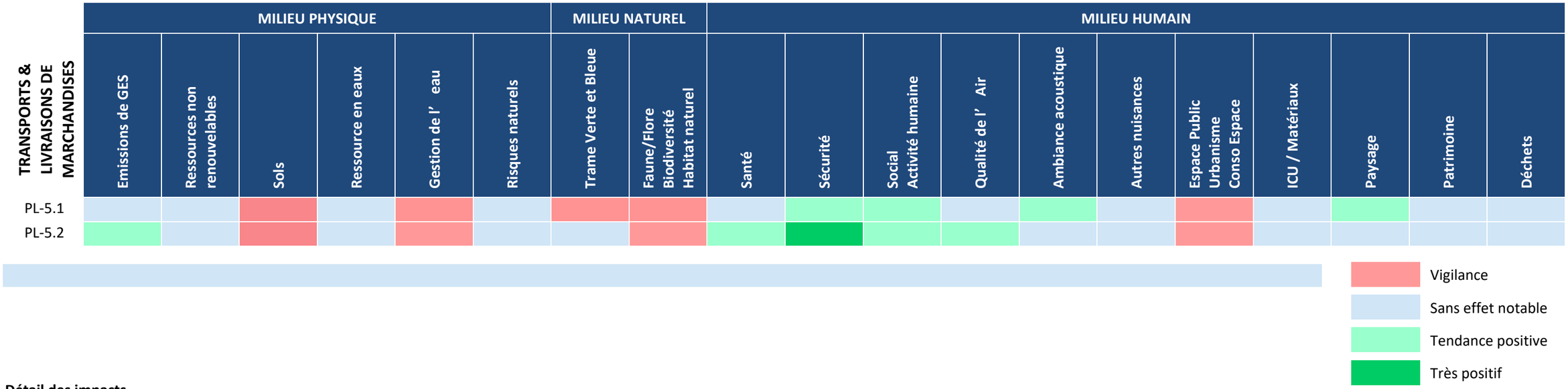
Actions	**Incidence environnementale**
STA-4.1 : Actions visant à poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux ***STA-4.2 : Actions visant à mieux contrôler le stationnement*** ***STA-4.3 : Actions visant à améliorer l'offre de stationnement privé et à favoriser une mutualisation du stationnement*** ***STA-4.4 : Actions visant à encourager un nouveau rapport à la voiture***	Ce volet a pour objectif de mieux réglementer le stationnement afin de laisser moins de place dans l'espace public aux mobilités pendulaires et de réduire l'autosolisme sur le territoire de la communauté d'agglomération. ▪ Dans un premier temps, le volet stationnement aura un réel impact positif sur la consommation d'espaces. En effet, la mutualisation du stationnement et la promotion du covoiturage constitue une opportunité de réduction des emprises destinées aux parkings pouvant par exemple être remplacées par des surfaces végétalisées. Le PLM évalue ce gain à 24% uniquement par la mutualisation des stationnements. De plus, la majorité des aires de covoiturages se situeront sur des parkings existants ce qui limite grandement la consommation d'espaces liée à la création d'aires de covoiturage. ▪ Bien que la qualité de l'air soit soumise à différents facteurs, les actions sur le stationnement auront tout de même un impact positif (faible à long terme) sur la qualité de l'air. En effet, le PLM prévoit de mettre en place des zones payantes dans des espaces actuellement gratuit, de limiter la place pour les personnes effectuant des déplacements pendulaires en donnant des privilèges aux résidants et aux covoitureurs, d'assurer un contrôle strict et fréquent ainsi que des alternatives performantes à la voiture reliées à un parking relais. Le report modal vers des modes alternatifs à la voiture particulière s'accompagne d'une diminution des pollutions qui sont associées à ce type de déplacement. De plus, par la mutualisation des stationnements le PLM augmente l'offre de stationnement et diminue ainsi les déplacements parasites liés à la recherche d'une place et des nuisances qui y sont associées. ▪ Enfin, par ces actions, le PLM aura un impact économique et social positif. En effet, par la promotion du covoiturage, le PLM risque d'entrainer une diminution de l'autosolisme et favorise ainsi les rapports sociaux durant les périodes de transport. Des emplois seront également créés afin d'assurer le contrôle des espaces de stationnement payant créant de l'emploi sur le territoire.

Mesures correctrices des points de vigilance

Evitement / Réduction

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

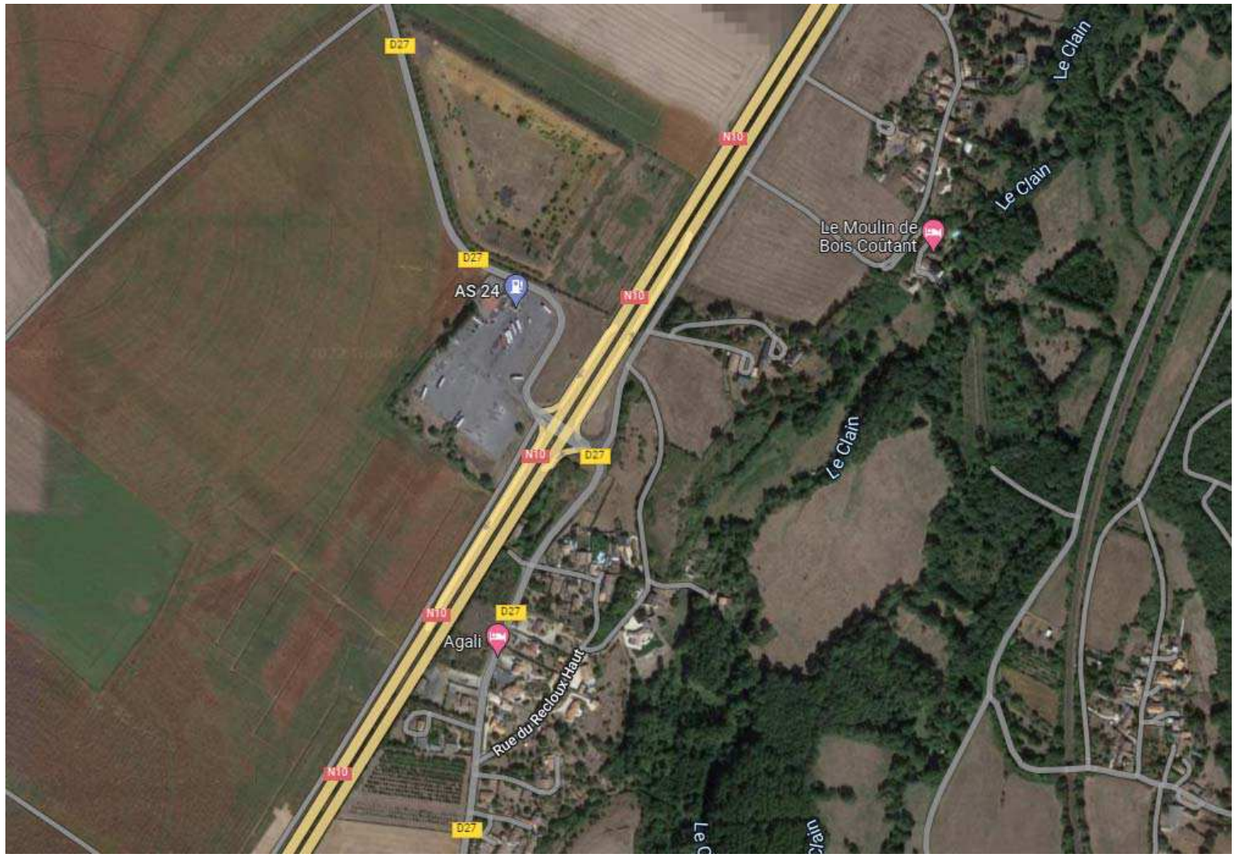
1.5 VOLET TRANSPORTS & LIVRAISONS DE MARCHANDISES



Détail des impacts

Actions	**Incidence environnementale**
PL-5.1 : Actions visant à mieux prendre en compte la circulation des poids lourds ***PL-5.2 : Actions visant à optimiser les conditions de livraisons***	Ce volet a pour but d'améliorer la circulation et le stationnement des PL sur l'ensemble du territoire de Rambouillet afin de diminuer les ralentissements et les congestions qu'ils peuvent engendrer. ▪ Dans un premier temps, la mise en œuvre des actions du volet transport et livraison améliorera grandement le cadre de vie des habitants de Rambouillet Territoires ainsi que de l'ensemble des personnes fréquentant son réseau routier. Pour les habitants, le schéma d'itinéraire PL se traduira par un report d'une partie des nuisances sonores sur les axes du réseau magistral limitant ainsi l'exposition des riverains. En améliorant à la fois la santé et la sécurité, ces actions, auront un impact positif pour les utilisateurs du réseau de voiries. En effet, en réduisant les effets de blocage, ce PLM diminuera les sources de tension et de stress, mais également les risques d'accidents en limitant les situations dangereuses liées aux stationnements anarchiques en bordure de voirie. Enfin, ce volet aura également un impact positif sur le cadre de vie des chauffeurs routiers car la création d'emplacements adaptés favorisera les interactions sociales entre chauffeurs. La création d'un centre routier sera, à ce titre, un outil très bénéfique pour les professionnels. ▪ Ces actions auront également un impact positif significatif sur la qualité de l'air car il vise à diminuer les blocages et les congestions possibles liés à la circulation des PL étant à l'origine d'une consommation accrue de carburant d'émission de GES et de polluants dans l'air. ▪ Enfin, une attention particulière sera nécessaire lors de l'aménagement des zones de livraisons ainsi que du centre routier car ils risquent d'avoir des impacts négatifs sur l'environnement. En effet, ces aménagements risquent d'entrainer consommation d'espaces naturels, agricole et forestier ains qu'une artificialisation et une imperméabilisation de ces espaces entrainant une perte de milieux et de biodiversité, une perturbation locale du cycle de l'eau (augmentation du ruissellement et diminution de l'infiltration) ainsi qu'une possible fragmentation de la TVB.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Voici un exemple de centre routier se trouvant le long de la N10 aux alentours de Vivonne. Un aménagement de ce type à un impact fort sur l'environnement. En effet, celui-ci entraine la destruction et l'artificialisation d'environ 2 ha de sols. De plus, un tel aménagement engendre la création d'une station-service ayant potentiellement un grand pouvoir polluant. Ces impacts peuvent toutefois être grandement limités en l'implantant sur des sols déjà artificialisés.

Mesures correctrices des points de vigilance

Évitement / Réduction

- Aménagement des zones de livraisons sur des espaces déjà artificialisés
- Une démarche d'analyse environnementale est à engager pour définir la localisation et la nature des aménagements du Centre Routier. Le choix de la programmation doit donc se baser sur une analyse comparative de scénario pour s'assurer d'une démarche d'évitement et de réduction adaptée aux enjeux du territoire (artificialisation des sols, biodiversité, trames vertes et bleues, zone humide, agriculture, paysage et patrimoine, nuisances,…).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.6 VOLET OBSERVATION, COMMUNICATION, SENSIBILISATION

OBSERVATION COMMUNICATION	MILIEU PHYSIQUE						MILIEU NATUREL		MILIEU HUMAIN										
	Emissions de GES	Ressources non renouvelables	Sols	Ressource en eaux	Gestion de l'eau	Risques naturels	Trame Verte et Bleue	Faune/Flore Biodiversité Habitat naturel	Santé	Sécurité	Social Activité humaine	Qualité de l'Air	Ambiance acoustique	Autres nuisances	Espace Public Urbanisme Conso Espace	ICU / Matériaux	Paysage	Patrimoine	Déchets
COM-6.0																			
COM-6.1																			
COM-6.2																			
COM-6.3																			

Vigilance
Sans effet notable
Tendance positive
Très positif

Détail des impacts

Actions	**Incidence environnementale**
COM-6.0 : Actions visant à assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires ***COM-6.1 : Actions visant à mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires*** ***COM-6.2 : Actions visant à favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire*** ***COM-6.3 : Actions visant à encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles***	Ce volet vise principalement à promouvoir auprès des acteurs du territoire les modes actifs ainsi que l'utilisation de carburants alternatifs (GNV, électricité) moins polluants. Il a également pour objectif d'assurer le suivi de ce PLM afin de vérifier l'efficacité des actions mise en place. ▪ En premier lieu, ce volet aura un impact positif notable sur les nuisances liées au trafic automobile notamment aux VL. En effet, les différents dispositifs mis en place (communication, appui à la création de Plan de Mobilité entreprise PMe, forfait de mobilité durable) favoriseront le report modal entrainant une réduction des déplacements VL. Leur consommation d'énergie à l'origine d'émissions de GES et de polluants ainsi que leurs nuisances acoustiques se verront donc réduites. Le passage du diesel au GNV pour les TC de Rambouillet Territoires aura également un impact sur la qualité de l'air car les véhicules GNV émettent 6% de CO_2 en moins (jusqu'à 80% en moins pour le bioGNV) que des véhicules diesel. De plus, l'utilisation de GNV pour les poids lourds permet de réduire les nuisances sonores émis par ces véhicules. A titre d'exemple, pour les camions, un véhicule GNV est 2 fois moins bruyant à l'arrêt et 3 fois moins bruyant au passage qu'un véhicule diesel. ▪ En favorisant les modes actifs, ces actions auront également des impacts positifs sur la santé des habitants. En effet, les modes actifs impliquent la réalisation d'efforts physiques ayant un impact positif sur la santé des riverains. Ce mode de transport risque également de faire diminuer légèrement le stress induit par les déplacements VL (perte de temps, blocage, accident, …) même s'il peut également être une légère source de stress notamment liée à la sécurité. ▪ L'évaluation du PLM aura un impact positif sur l'emploi car il créera de l'activité aussi bien pour l'observation des déplacements et la collecte de données que pour l'analyse de ces données. En effet, un post a temps pleins sera créé pour assurer le suivi du PLM. ▪ Enfin, la promotion des GNV et notamment des bioGNV aura un impact positif puisqu'il permettra le développement de la filière de la méthanisation. Cependant, ce développement devra être limité car le développement d'unités de méthanisation entraine une consommation d'espace importante ainsi qu'une altération des paysages.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

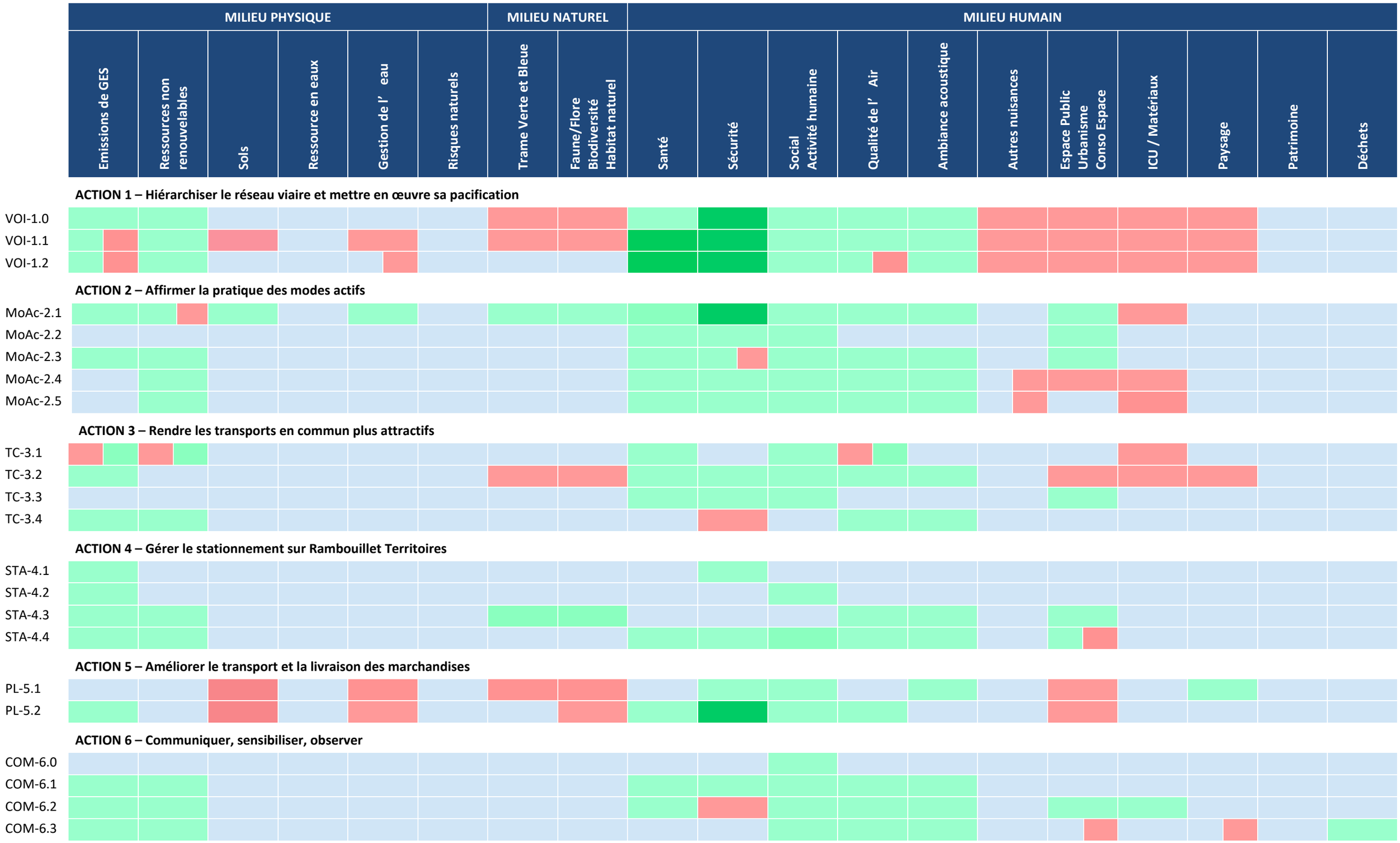
Mesures correctrices des points de vigilance

Évitement / Réduction

- Vigilance sur le développement d'unité de méthanisation et des modes d'alimentation qui ne doivent pas déstabiliser la profession agricole.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.7 SYNTHESE



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2 SYNTHESE PAR THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

2.1 LIMITATIONS DES EMISSIONS DE GES

Actuellement, la prépondérance de la voiture sur le territoire est l'origine d'une grande partie des émissions des polluants de proximité et notamment de GES. Ce PLM, par l'amélioration et la facilitation d'accès aux modes doux, l'augmentation et la diversification des transports collectifs, la réglementation des stationnements et la promotion des modes de transports alternatifs à l'autosolisme vise à réduire la part modale de la voiture dans les déplacements au sein de Rambouillet Territoires. Ainsi, en diminuant le nombre de voitures sur les routes, une réduction des émissions de polluants de proximité et des GES est attendue.

Les congestions et les situations de blocages engendrent des émissions de polluants et de GES plus importante qu'une circulation fluide. En effet, la faible vitesse (inférieur à 30 km/h) et les périodes d'arrêt durant lesquelles les moteurs des voitures thermiques continuent de fonctionner sont des situations émettrices pouvant être évitées. En améliorant la fluidité de la circulation les actions menées sur le réseau viaire (hiérarchisation du réseau et sécurisation des carrefours), l'amélioration des rabattements vers les pôles multimodaux et l'amélioration des conditions de livraison ce PLM améliore la fluidité des déplacements sur le territoire de la communauté d'agglomération diminuant les émissions de polluants et de GES liées aux situations de blocage.

Enfin, dans une moindre mesure la transition de la flotte de TC vers des GNV ainsi que la promotion des GNV et des carburants alternatifs (électrique) va entrainer une diminution des émissions de GES car ces véhicules sont moins polluants que des véhicules thermiques classiques.

Toutefois, la mise en place de ce PLM risque d'émettre des polluants et des GES liés aux travaux sur l'espace public (voirie, aménagement des cheminements piétons et cyclables) et à l'augmentation du nombre de transport collectif. Cependant, ces émissions sont minimes et bien inférieures au gain réalisé par la mise en place de ce PLM.

2.2 RESSOURCES NON RENOUVELABLES : PRESERVER LES RESSOURCES NATURELLES

Les émissions de polluants et de GES sont grandement liées à la consommation d'énergie non renouvelable. Ainsi l'ensemble des mesures permettant de diminuer les émissions de polluant et de GES permettront également de limiter l'utilisation de ressources non-renouvelables en limitant la consommation et en les remplaçant par des énergies renouvelables. Le PLM de Rambouillet Territoires engendrera donc une diminution de la consommation d'énergie non renouvelables sur le territoire.

2.3 SOLS : PRESERVER LES RESSOURCES DU SOL ET DU SOUS-SOL

La création d'aménagement en lien avec les mobilités est à l'origine, la plupart du temps, de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols. Le PLM de Rambouillet Territoires n'échappe pas à la règle mais les aménagements réalisés sur des sols non artificiels sont peu nombreux et pour la majorité de faible envergure. En effet, les actions de création d'aires de livraison et de sécurisation de carrefours correspondent à de petits espaces se trouvant de part et d'autre de la voirie actuelle. La sécurisation des carrefours peut entrainer l'artificialisation d'au maximum 40 000 m² ce qui correspond à 1,8 % de la surface consommée par le territoire entre 2009 et 2020. Cependant, la construction d'un centre routier et du pôle d'Ablis peuvent avoir un impact conséquent sur les sols qui peut être limiter en utilisant des espaces déjà artificialisés.

Les itinéraires piétons et cyclables prévus par le PLM se trouvent majoritairement dans l'espace urbain sur des sols déjà minéralisés. Ainsi, leur aménagement n'entrainera aucun impact négatif sur les sols. Au contraire, par la création d'itinéraire piéton qualitatif le PLM va possiblement entrainer une désartificialisation des sols en milieu urbain pour pouvoir planter des arbres le long de ces derniers. Ainsi, localement, des sols naturels remplaceront des sols actuellement minéralisés.

2.4 EAU : PRESERVATION DE LA RESSOURCE ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

L'artificialisation des sols, la préservation de la ressource en eau et la gestion des eaux de pluie sont étroitement liées. En effet, l'artificialisation des sols engendre une altération locale du cycle de l'eau en diminuant l'infiltration de l'eau et donc la recharge des nappes et en augmentant le ruissellement et donc le risque d'inondation. Ainsi l'ensemble des mesures entrainant une artificialisation des sols auront un impact sur la ressource en eau.

2.5 RISQUES NATURELS

Par le faible nombre d'aménagement prévu ainsi que peu de zones de risques sur le territoire, le PLM n'aura aucun impact sur les risques naturels. En effet, les surfaces artificialisées seront de faible ampleur et n'augmenteront que très localement le ruissellement sans avoir un impact réel sur le risque d'inondation.

2.6 TRAME VERTE ET BLEUE

Par la création d'infrastructures, les mobilités peuvent être à l'origine de la fragmentation de la trame verte et bleue (TVB). Ainsi, par l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols détruisant localement la végétation ce PLM entrainera une fragmentation des trames. Cependant, ce sont des petites surfaces ayant donc un impact faible sur les continuités écologiques. Toutefois, la fragmentation des trames peut être augmenter par les projets d'envergures tels que le pôle d'Ablis et le centre routier pouvant entrainer une vaste artificialisation des sols. Ce PLM aura également un impact positif sur la trame avec la mutualisation des stationnements, réduisant les espaces dédiés aux parkings dans les projets d'aménagements permettant la préservation de la trame verte et/ou la création d'une trame verte urbaine

2.7 DIVERSITE BIOLOGIQUE / FAUNE FLORE / HABITAT NATUREL

Le PLM de Rambouillet Territoires n'a un impact sur la biodiversité qu'au travers de l'artificialisation des sols. En effet, l'artificialisation, par la modification des sols entraine une perte d'habitats pouvant entrainer localement la disparition d'une population. Ainsi toute les actions entrainant une artificialisation des sols seront à l'origine d'une perte de biodiversité locale. Malgré la présence d'actions dans des périmètres réglementaires témoignant de la richesse spécifique de certains milieux, l'artificialisation engendrée par les actions est faible et l'impact sur le la biodiversité sera limité. Une attention particulière devra néanmoins être portée pour la réalisation d'aménagement de grande taille comme le pôle d'Ablis et le centre routier pouvant avoir un impact fort sur la biodiversité. La mutualisation des places de stationnement, permettra de réduire l'espace nécessaire au stationnement dans les projets d'aménagement et ainsi réduira l'impact de ces projets sur la biodiversité. Ces espaces, peuvent être maintenu végétalisé et être préservé.

2.8 SANTE

En réduisant la part modale de la voiture et en améliorant les conditions de déplacement pour les modes actifs, le PLM de Rambouillet Territoires améliorera la santé des habitants de la communauté d'agglomération. En effet, ce dernier aura un impact positif direct sur la santé des habitants par la pratique d'une activité physique régulière liée aux déplacements modes actifs. De plus, il aura un impact indirect sur leur santé car il permettra une amélioration globale de l'environnement (qualité de l'air, acoustique, sécurité) ayant des impacts positifs sur la santé. En diminuant les congestions, en améliorant la desserte en transport collectif, en diminuant le nombre de voitures sur les routes, et en améliorant la sécurité pour tous les modes, ce PLM réduira également les situations stressantes à l'origine de tensions et de fatigue engendré par la mobilité.

2.9 SECURITE

La majorité des actions de ce PLM vise à l'amélioration de la sécurité lors des déplacements. En effet, la hiérarchisation du réseau viaire, l'aménagement d'itinéraire piéton et PMR de qualité, l'aménagement d'itinéraire cyclable et la pacification des centres-bourgs permettent de renforcer la sécurité des modes actifs afin de les rendre plus attrayant

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

pour la population. Cependant, en développant les modes actifs, une augmentation de leur présence sur la voirie pourra être observée étant potentiellement à l'origine de situations accidentogènes. Pour les véhicules motorisés la hiérarchisation du réseau viaire, la sécurisation des carrefours, et les mesures visant à limiter le stationnement anarchique aussi bien PL que VL vise à diminuer les situations accidentogènes et donc à renforcer la sécurité.

2.10 ACTIVITE HUMAINE ET COHESION SOCIALE

Le PLM engendrera des bénéfices sociaux notable sur le territoire. En effet, les mesures de développement et de sécurisation des itinéraires piéton et cyclable permettront une meilleure cohabitation entre les modes améliorant ainsi les interactions sociales entre ces derniers. La diminution de l'autosolisme et le développement du covoiturage ainsi que la réalisation d'un centre routier et la création de zones de livraison favoriseront également les interactions sociales. De plus, la mise aux normes des itinéraires piéton, la lisibilité des espaces dédiés aux deux roues et l'amélioration de l'accessibilité des TC aux PMR favorisera la cohabitation des différents usagers dans l'espace public.

Dans une moindre mesure, le PLM aura aussi un impact économique positif sur le territoire car les différents projets d'aménagements liés au PLM (giratoire, stationnement vélos, pôle d'Ablis, centre routier, …), le contrôle du stationnement et le suivi du PLM génèreront des emplois et de l'activité sur le territoire.

2.11 QUALITE DE L'AIR

A l'échelle d'un PLM, le facteur majeur influençant la qualité de l'air est le trafic automobile émetteur de polluants de proximité et de GES. Ainsi, la qualité de l'air dépend majoritairement des émissions des polluants et des GES. C'est pourquoi, l'ensemble des mesures permettant de diminuer les émissions de polluant et de GES permettront également d'améliorer la qualité de l'air en limitant le trafic automobile et en favorisant l'utilisation de carburants alternatifs émettant moins de polluants et de GES. Le PLM de Rambouillet Territoires engendrera donc une amélioration de la qualité de l'air. Une attention particulière devra tout de même être portée pour la pacification qui en dessous de 30 km/h engendrera une dégradation de la qualité de l'air.

2.12 AMBIANCE ACOUSTIQUE

Le trafic, en fonction de la vitesse et des moteurs utilisés est une source de bruit importante influençant grandement l'ambiance acoustique. Ainsi, les mesures visant à diminuer la vitesse de circulation (pacification) et celles favorisant l'utilisation de carburants alternatifs (GNV, bioGNV, électricité) entraineront une diminution du bruit émis par la circulation et donc une amélioration de l'ambiance acoustique. De plus, par la hiérarchisation du réseau viaire, le PLM de Rambouillet Territoires éloignera le trafic et donc les nuisances sonores qu'il émet des zones habitées améliorant ainsi l'ambiance acoustique pour les riverains. Les actions visant à réduire la part modale de la voiture entraineront également une amélioration de l'ambiance acoustique en réduisant le trafic motorisé. La mise en place de certains aménagements comme des ralentisseurs et des giratoires peut localement entrainer une détérioration de l'ambiance acoustique.

2.13 AUTRES NUISANCES

La surabondance de la signalisation peut localement engendrer des nuisances visuelles entrainant une dégradation du paysage urbain. Le PLM de Rambouillet Territoires peut avoir un impact négatif sur le paysage par la création de nuisances visuelles. En effet, plusieurs mesures portent sur l'ajout de signalisation notamment pour les itinéraires PL, cyclables et piétons pouvant cumulativement entrainer des gênes. De plus, le jalonnement des itinéraires modes actifs par la mise en place de potelets peut également entrainer des dégradations du contexte visuel. L'intégration paysagère des différentes mesures du PLM est donc nécessaire afin d'éviter ces nuisances.

2.14 CONSOMMATION D'ESPACE / ESPACE PUBLIC/ URBANISME

Dans le cadre d'un PLM, la consommation d'espace est liée à la création de nouveaux d'aménagements. Le PLM de Rambouillet Territoires ne prévoit aucune création d'infrastructure routière et la majeure partie des aménagements proposés sont de faible envergure. Par exemple, la sécurisation des carrefours peut entrainer l'artificialisation d'au maximum 40 000 m² ce qui correspond à 1,8 % de la surface consommée par le territoire entre 2009 et 2020. La consommation d'espaces générée par le PLM et donc assez faible, cependant, le pôle d'Ablis et le centre routier peuvent être à l'origine d'une consommation accrue nécessitant leur implantation hors milieux naturels, agricoles et forestier pour limiter leurs impacts. Le PLM, par la mutualisation des stationnements, permettra même une réduction de 24 % des emprises destinées aux parkings pouvant par exemple être remplacées par des surfaces végétalisées.

Ce PLM aura également un impact sur l'espace public puisque le développement des pistes cyclables et d'itinéraires piéton de qualité sont des facteurs amplificateurs et accélérateurs de l'amélioration de l'espace public. Cependant, la sécurisation de itinéraires est consommateur d'espace public et peut engendrer des conflits d'usage entre les modes.

2.15 ICU/ MATERIAUX

Les aménagements liés à la mobilité sont connus pour augmenter le phénomène d'ICU par la minéralisation des sols et l'utilisation de matériaux à fort PRG (métaux). Ce PLM n'échappe pas à la règle et pourrait augmenter le phénomène d'ICU en fonction des matériaux utilisés pour le centre routier, le nouveau pôle d'Ablis, la signalisation, le jalonnement des itinéraires piéton et cyclable ainsi que les différentes mesures de sécurisation. Une réflexion sur les matériaux doit être menée avant la réalisation des différents aménagements prévu dans ce PLM afin d'utiliser des matériaux permettant la lutte contre les ICU.

2.16 PAYSAGE ET PATRIMOINE

Le PLM de Rambouillet Territoires, par les aménagements prévus peut potentiellement engendrer une dégradation du paysage localement. En effet, la sécurisation des carrefours nécessite la création de Tourne-à-gauche et de giratoires engendrant une destruction d'espaces naturels, agricoles et forestiers impactant la végétation et donc la trame verte. Cependant, les espaces nécessaires à l'implantation de ces aménagements sont faibles et l'aménagement paysager des giratoires permettra de limiter cet impact. Cependant, une dégradation plus importante du paysage pourra potentiellement être observée lier à la création du nouveau pôle d'Ablis ainsi que du centre routier et à la promotion des GNV pouvant engendrer un développement d'unités de méthanisation sur le territoire.

2.17 DECHETS

Par la transition de la flotte de TC vers les GNV et par la promotion de ce carburant alternatif, le PLM favorise la filière du GNV et notamment celle de la production par méthanisation avec un impact positif sur la valorisation des déchets agricoles.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

PARTIE 6
INCIDENCE NATURA 2000

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1 PRESENTATION DES SITES NATURA 2000

Sur le territoire de la communauté d'agglomération 3 sites NATURA 2000 sont recensés :

1.1 LA ZSC FORET DE RAMBOUILLET (FR1100796)

La ZSC Forêt de Rambouillet est un site de 1988 ha fragmenté en plusieurs zones se situant au Nord-Ouest du massif de Rambouillet. Ce secteur est majoritairement composé de forêts caducifoliées qui ont été protégées grâce à l'utilisation de la forêt de Rambouillet comme territoire de chasse royale. Ces forêts représentent l'un des massifs forestiers majeurs de l'Île de France. En plus de ce milieu forestier patrimonial, la ZSC comprend de nombreuses zones humides (tourbières, landes humides, étangs, mares, etc.) considérées parmi les plus remarquables de la région notamment dû à leur richesse biologique. En effet, la ZSC recense la présence d'une trentaine d'espèces végétales protégées en Île-de-France dont certaines sont très rare en zone planitiaire.

1.2 LA ZSC TOURBIERES ET PRAIRIES TOURBEUSES DE LA FORET D'YVELINE (FR1100803)

Cette ZSC d'une surface de 818,62 ha fait également partie du massif de Rambouillet et est donc composée majoritairement de forêts caducifoliées. Cependant, l'ensemble de milieux tourbeux de nature différente, considérés en France comme relictuels et rares à l'étage planitiaire, qu'elle abrite fait la spécificité de la forêt d'Yveline. Ce milieu relictuel est notamment à l'origine de la présence d'une dizaine d'espèces végétales protégées.

L'intégration de ces espaces au réseau Natura 2000 en tant que ZSC est dû à la présence de 13 espèces figurants à l'Annexe II de la Directive Habitats Faune Flore dont 11 sont présentes au sein du périmètre Natura 2000.

espèces	*statut*	*répartition*		*remarques*
		site FR1100796	*site FR1100803*	
➢ **Flore**				
Luronium natans	A.II, P.N., Det. Znieff	✓	✓	
➢ **Faune**				
Coenagrion mercuriale	A.II, P.N., Det. Znieff	✓		
Leucorrhinia pectoralis	A.II, A.IV, P.N.		✓	
Callimorpha quadripunctaria	A.II prioritaire	✓	✓	
Lucanus cervus	A.II		✓	
Lampetra planeri	A.II, P.N., Det. Znieff	✓	✓	
Cottus gobio	A.II	✓		
Triturus cristatus	A.II, A.IV, P.N.	✓	✓	
Myotis myotis	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff	✓		
Myotis emarginatus	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff		✓	
Barbastella barbastellus	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff	✓		
Myotis bechsteini	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff			Hors Natura 2000
Rhinolophus hipposideros	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff			Hors Natura 2000
Euphydryas aurinia	A.II, P.N., Det. Znieff			Disparu d'IdF
13 espèces		**8**	**7**	

1.3 LA ZPS MASSIF DE RAMBOUILLET ET ZONES HUMIDES PROCHES (FR1112011)

Cette ZPS s'étend sur 17 110 ha. Elle est dominée par des forêts caducifoliées ainsi que des forêts de résineux. Le massif de Rambouillet est caractérisé par la présence de vastes landes humides et/ou sableuses et d'un réseau hydraulique constitué par Louis XIV pour l'alimentation du Château de Versailles ayant occasionné la création de vastes étangs. La diversité des sols et la présence de nombreuses zones humides sont à l'origine de la richesse biologique du site. En dehors des nombreuses espèces hivernantes, le site se démarque par la présence d'espèces nicheuses :

- Forestières, dont le Pic mar.,
- Fréquentant les clairières et les landes (Engoulevent...)
- De zones humides, avec de nombreuses espèces paludicoles, dont le Blongios nain.

Une cinquantaine d'espèces relevant de l'Annexe I de la Directive Oiseaux a été observée au sein de la ZPS entre 1995 et 2011. La majorité de ces espèces sont des oiseaux migrateurs s'établissant sur la chaîne des étangs d'Hollande. Parmi ces 50 espèces, 13 espèces ont été définies comme « espèces cibles » pour le site.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Oiseaux d'intérêt communautaire identifiées dans le FSD (1)	Nom commun de l'espèce	Code européen Natura 2000 de l'espèce	Estimation de la population (préciser l'unité)	Structure et fonctionnalité de la population Habitat de l'espèce	Statut de conservation à l'issue de l'inventaire (2)
Lullula arborea	Alouette lulu	A 246	5 couples (inventaire 2009)	**Nicheuse et migratrice** Espèce régulière depuis 2000, population stable Habitat : Espaces ouverts intra-forestiers de type landes	favorable
Sylvia undata	Fauvette pitchou	A 302	1 couple et 1 mâle chanteur (bordure de ZPS)	**Nicheuse à proximité** (1 mâle chanteur en FD Rambouillet en 2009) Habitat : landes à callune peu boisées au Bois de Rochefort	inconnu
Circus cyaneus	Busard Saint-Martin	A 082	Données ponctuelles sur la ZPS	**Migrateur hivernant, non nicheur** *En forêt*: sur landes & régénérations *Domaine National* : fréquentation irrégulière des cultures Les types de milieux présents dans la ZPS ne sont pas suffisants pour satisfaire les exigences de l'espèce.	défavorable inadéquat
Caprimulgus europaeus	Engoulevent d'Europe	A 224	140 couples environ	**Migrateur, nicheur** Fort accroissement des populations après la tempête de 1999 Habitat : en forêt, dans la plupart des parcelles en régénération ou jeunes plantations de pins et en milieux landicoles	favorable
Dryocopus martius	Pic noir	A 236	30 à 60 couples (estimation)	**Nicheur et sédentaire** Effectifs non connus, espèce probablement commune, et population stable Habitat : Futaies mélangées de feuillus ou résineux sur l'ensemble de la ZPS	favorable
Dendrocops medius	Pic mar	A 238	Plus de 100 couples	**Nicheur et sédentaire** Apparition récente (1991), population en augmentation Habitat : Ensemble des peuplements forestiers feuillus (chênaies matures)	favorable
Pernis apivorus	Bondrée apivore	A 072	14 à 15 couples (comptage rapaces 2009)	**Migrateur, nicheur** Population stable depuis 40 ans Habitat : massifs forestiers, étangs de St Hubert	favorable
Ixobrychus minutus	Blongios nain	A 022	1 à 3 couples aux étangs de Hollande	**Migrateur, nicheur** En régression de 1955 à 1990, population stable depuis 20 ans Habitat : roselières des étangs de Hollande mais aussi à l'étang des Noës	défavorable
Pandion haliaetus	Balbuzard pêcheur	A 094	1 ou 2 individus en estivage	**Migrateur**, non nicheur, **en estivage régulier** Noté régulièrement au passage pré et post-nuptial sur les étangs. Possibilité d'implantation d'un couple en ZPS Observé sur les étangs (pêche)	favorable
Circus aeruginosus	Busard des roseaux	A 081	Quelques oiseaux de passage régulier	**Migrateur**, non nicheur, **hivernant occasionnel** Halte migratoire au dessus des roselières des étangs de Hollande, à l'étang des Noës.	inconnu
Botaurus stellaris	Butor étoilé	A 021	1 ou 2 hivernants	**Migrateur** non nicheur, **hivernant** Evolution des populations inconnue. Présence régulière d'individus en hivernage (1 ou 2 oiseaux). Espèce cantonnée aux phragmitaies des étangs	inconnu
Alcedo atthis	Martin pêcheur	A 229	Peu fréquent	**Nicheur , migrateur et hivernant peu commun** En régression (hiver rigoureux) Observé sur les étangs (pêche), peu d'habitats potentiels pour sa nidification	défavorable
Sterna hirundo	Sterne pierregarin	A193	Migrateurs réguliers, Effectif maximum 17	**Migrateur, non nicheur** Habitat : eaux libres des étangs de Hollande , mais aussi à l'étang des Noës, l'étang de la Tour	favorable

2 INCIDENCES DU PLM SUR LES SITES NATURA 2000 ET MESURES ASSOCIEES

De manière générale, les actions du PLM ne modifient pas les conditions écologiques des sites Natura 2000 ni des liaisons écologiques existantes entre les sites. L'amélioration générale des conditions de circulation et la limitation des pollutions seront positives pour les écosystèmes.

Le projet de PLM présente néanmoins plusieurs aménagements pouvant induire des incidences localisées sur des sites Natura 2000.

L'évaluation des incidences du PLM sur les sites Natura 2000 identifiés et l'ensemble du réseau Natura 2000 est réalisée en fonction de la localisation des sites de projet et des aménagements envisagés au stade de définition du PLM (intentions). Les incidences définies sont potentielles et proportionnelles aux enjeux des sites et des aménagements prévus. Elles seront étudiées plus finement lors de la mise en œuvre opérationnelle des actions dans le cadre des procédures spécifiques.

2.1 INCIDENCES POTENTIELLES IDENTIFIEES

Actuellement, deux projets d'aménagement de carrefour se trouvent en lisière d'enveloppe Natura 2000 sur le territoire de la communauté d'agglomération :

- Le carrefour n°29 se trouvant à Clairefontaine-en-Yvelines est situé à la lisière de l'enveloppe Natura 2000 Tourbière et prairie tourbeuses de la forêt d'Yvelines (FR1100803). Ainsi, la création d'un giratoire à cet emplacement pourrait nécessiter un déboisement et une artificialisation des sols sur l'espace Natura 2000. Cependant, la surface de voirie actuelle est assez large (3x2 voies soit environ 34m de long par 24m de large) réduisant ainsi les impacts sur le milieu. De plus, ces milieux bénéficient d'une protection car étant inclus dans le périmètre de la forêt de protection imposant une démarche d'évitement et de réduction des impacts sur le milieu naturel en favorisant l'implantation du giratoire sur les espaces de voirie existants. Toutefois, il est possible que l'espace de voirie actuelle ne soit pas suffisant et que le projet entraine des incidences directes d'emprise, de fragmentation et d'imperméabilisation. Il a été estimé que pour un giratoire de 25m de diamètre, il serai nécessaire de déboiser et d'artificialiser environ 1600 m² d'espace naturel. Au vu de ces surface, les impacts ne semblent pas significatifs pour remettre en cause la conservation des espèces ayant motivées la désignation du site.
- Le carrefour n°5 se trouvant à Cernay-la-Ville est situé à la lisière du site Natura 2000 Massif de Rambouillet et zones humides proches (FR1112011). La création d'un Tourne-à-gauche entrainera la création d'une voie supplémentaire entrainant une consommation d'espace et une artificialisation des sols sur environ 200m². Cet aménagement hors site Natura 2000 sera réalisé sur un espace correspondant à un fossé et à un talus enherbé entretenu parsemé de quelques arbres. Ainsi l'incidence de ce Tourne-à-gauche sur le milieu naturel sera faible et les impacts ne semblent pas significatifs pour remettre en cause la conservation des espèces ayant motivées la désignation du site.

Deux autres projets n'ayant pas encore de localisation précise peuvent potentiellement avoir des incidences directes sur le réseau Natura 2000 :

- Le projet de liaison cyclable entre les deux barreaux de la Véloscénie n'est pas encore défini et le PLM ne souhaite lancer que l'étude de faisabilité. Cependant, entre ces deux barreaux se trouvent deux enveloppes Natura 2000 : Tourbière et prairie tourbeuses de la forêt d'Yvelines (FR1100803) et Massif de Rambouillet et zones humides proches (FR1112011). En cas de réalisation du projet, des incidences directes d'emprise et de fragmentation du site Natura 2000 pourrait être observées. Cependant, ces espaces sont protégés par le périmètre de la forêt de protection pouvant être un obstacle de taille pour la réalisation de ce projet entrainant une modification de l'usage du sol.
- Le projet de centre routier souhaite s'implanter le long de la RN 10. Cependant, aux alentours de la ville de Rambouillet, le long de cette infrastructure, se trouve le site Natura 2000 Massif de Rambouillet et zones humides proches (FR1112011). L'enveloppe Natura 2000 comprend uniquement la forêt domaniale ainsi le

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

projet étant à la recherche de foncier ne pourra acquérir ces espaces. Le projet de centre routier n'aura donc aucune incidence directe sur les sites et le réseau Natura 2000.

Le projet de PLM génèrera donc des incidences directes faibles sur les sites et le réseau Natura 2000 présents au sein de l'agglomération de Rambouillet Territoires.

La mise en place d'itinéraires cyclables et piétons, même si elle ne génère pas d'incidence directe sur le milieu, facilite l'accessibilité aux espaces naturels, comme l'itinéraire de Bullion. En améliorant l'accessibilité, la fréquentation des sites Natura 2000 peut augmenter. Cette hausse de la fréquentation est susceptible d'accroitre, ponctuellement, la pression anthropique sur les milieux Natura 2000 du territoire, et en particulier sur les marais de la Vesle en amont de Reims. Cette pression peut se traduire, sur les sites Natura 2000, par une perturbation des espèces présentes et des habitats (piétinements, dérangement par le bruit, cueillette…).

Toutefois, ces incidences indirectes du PLM sur les sites et le réseau Natura 2000 identifiés devraient rester non significatives, compte tenu du faible nombre d'itinéraires de déplacement à proximité de ces sites.

2.2 MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION DES INCIDENCES SUR LES SITES ET LE RESEAU NATURA 2000

Les incidences potentielles des aménagements prévus sont principalement liées à l'aménagement de deux carrefours. Afin de limiter leurs incidences sur les sites et le réseau Natura 2000, des mesures devront être mis en place pour assurer et renforcer la préservation des fonctionnalités des sites. L'optimisation des emprises pour que l'aménagement se fasse en priorité sur des espaces déjà artificialisés (voirie existante, accotement, talus, …) permet d'éviter d'impacter le milieu naturel. La réalisation des travaux en dehors des périodes sensibles pour l'avifaune, la création de passage à faune limitant la fragmentation de la trame et le maintien des déchets de coupe à proximité du site afin de créer des abris pour la petite faune permettent de réduire les incidences du projet sur la faune. Malgré ces mesures, des impacts résiduels à compenser seront présents. Ainsi, hors site, des espaces devront être trouvés pour compenser la perte de biodiversité.

En ce qui concerne les itinéraires de déplacement, la mise en place de panneaux et d'éléments séparatifs (haies, barrières paysagères) entre les itinéraires de déplacement et les sites Natura 2000 constitue également une mesure permettant d'éviter la fréquentation depuis ceux-ci.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

PARTIE 7
SYNTHESE DU SUIVI ENVIRONNEMENTAL DU PLM

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1 LA MESURE DE SUIVI DEFINI PAR LE PLM

Le volet socle de l'action n°6 : communiquer, sensibiliser, observer, consiste au suivi et à l'évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires. En effet, cette action vise à assurer une observation et un suivi de l'évolution des différents paramètres relatifs aux déplacements permettant de réagir aux évolutions constatées. Pour ce faire, l'observatoire des déplacements collectera et traitera les informations sur lesquelles les comités vont s'appuyer pour mesurer l'avancement du PLM et analyser ses effets.

Aux vues des impacts limités (le PLM n'ayant pas d'incidences significatives sur le milieu naturel et n 'entrainant pas des nuisances importantes) la mesure de suivi proposée par le PLM est suffisante. Les différentes enquêtes prévues (enquête de stationnement et enquête de trafic) permettront de constater s'il y a un report modal de la voiture vers les moyens de transports alternatifs permettant d'évaluer ainsi la plupart des mesures visant au report modal (covoiturage, mesures TC, développement et amélioration des itinéraires modes actifs). Ces enquêtes permettront également de vérifier le bon fonctionnement de la hiérarchisation du réseau viaire, des impacts sur le stationnement PL ainsi que les effets de la pacification.

2 LA MESURE DE SUIVI COMPLEMENTAIRE

La mesure de suivi définie par le PLM s'intéresse à l'évolution des déplacements engendrée par la mise en place du plan. Outre les impacts directement liés aux conditions de déplacements (nuisances, sécurité, …), les impacts sur la consommation d'espaces restent très limités avec des enjeux faibles à l'échelle du territoire. Les mesures de suivi seront alors déclinées à l'échelle des interventions. En effet, la majeure partie de ces impacts sont produits par des aménagements envisagés par une maîtrise d'ouvrage autre que Rambouillet Territoire notamment par les gestionnaires de voiries pour la sécurisation des carrefours.

Les démarches de projet seront encadrées par la réglementation. Elles suivront les contraintes réglementaires afférentes aux documents d'urbanisme (Espaces Boisés Classés, Eléments remarquables à préserver, …), aux servitudes (Sites Inscrits, forêt de protection, …) ainsi qu'aux procédures du code de l'environnement (examen au cas par cas, étude d'impact, autorisation de défrichement, loi sur l'eau, statut de protection des espèces protégées, …). Les mesures Eviter Réduire Compenser seront alors définies dans le cadre de ces procédures et suivies dans la démarche de projet notamment pour les aménagements ayant les impacts potentiels les plus importants (carrefours n°1, 5, 7, 10, 11, 14, 19, 29 et le centre routier).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Soberco environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

3 chemin de Taffignon, 69630 Chaponost
04 78 51 93 88 • www.soberco-environnement.fr

SARL au capital de 50000 euros
Siret 405 144 544 00013
R.C. Lyon b405 144 544 • APE 742C

OPQIBI
L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Plan Local de Mobilité de Rambouillet Territoires

Approbation en Conseil Communautaire du 30 mai 2023

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Sommaire

A. Préambule p. 6

B. Diagnostic p. 11

1. Contexte du territoire et pratiques de déplacement p. 12
- 1.1 Un territoire peu dense structuré par son axe urbain p. 13
- 1.2 Une motorisation des ménages globalement forte p. 16
- 1.3 L'organisation spatiale de l'emploi sur Rambouillet Territoires p. 17
- 1.4 Les pôles générateurs de flux de déplacement sur RT p. 20
- 1.5 Les déplacements quotidiens sur Rambouillet Territoires p. 21
- Synthèse du contexte du territoire et pratiques de déplacement p. 30

2. Organisation du réseau viaire et conditions de circulation p. 31
- 2.1 Hiérarchisation du réseau viaire p. 32
- 2.2 Le trafic sur Rambouillet Territoires p. 36
- 2.3 Les intersections dangereuses p. 40
- 2.4 Le trafic poids lourd p. 42
- 2.5 Les circulations agricoles p. 44
- 2.6 Les aménagements de voirie à l'échelle communale p. 45
- 2.7 L'accidentologie sur Rambouillet Territoires p. 46
- Synthèse de l'organisation du réseau viaire et conditions de circulation p. 49

3. Les transports collectifs p. 50
- 3.1 Cadrage général p. 51
- 3.2 L'offre de TC structurante p. 52
- 3.3 La connexion des offres ferroviaires p. 55
- 3.4 L'offre routière p. 56
- 3.5 L'offre de transports urbains de Rambouillet p. 57
- 3.6 L'offre de transports complémentaire p. 60
- 3.7 L'évolution temporelle de la desserte p. 66
- 3.8 La fréquentation des TC p. 68
- 3.9 L'accessibilité aux TC sur Rambouillet Territoires p. 69
- 3.10 Les conditions de rabattement p. 70

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Sommaire

3.11 La perception de l'offre TC à travers le questionnaire aux communes p. 72
3.12 Les projet de TC sur Rambouillet Territoires p. 73
3.13 Le pôle gare de Rambouillet p. 74
3.14 Les conditions d'intermodalité sur Rambouillet Territoires p. 77
3.15 Les points durs du réseau TC p. 81
3.16 L'accessibilité pour tous p. 84
Synthèse sur les transports collectifs p. 87

4. Stationnement p. 88
4.1 Le stationnement, outil au service de la mobilité durable p. 89
4.2 Les politiques de stationnement sur Rambouillet Territoires p. 94
4.3 Les difficultés de stationnement sur Rambouillet Territoires p. 99
4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires p. 100
4.5 Le stationnement des poids lourds sur Rambouillet Territoires p. 116
4.6 Le stationnement privé sur Rambouillet Territoires p. 117
4.7 Le covoiturage sur Rambouillet Territoires p. 118
4.8 Les bornes IRVE sur Rambouillet Territoires p. 120
Synthèse sur le stationnement p. 121

5. Les modes actifs p. 122
5.1 Caractéristiques générales des modes actifs p. 123
5.2 Les aménagements cyclables sur Rambouillet Territoires p. 126
5.3 La qualités des aménagements cyclables p. 133
5.4 La qualité des aménagements piétons p. 134
5.5 Le stationnement vélo sur Rambouillet Territoires p. 135
5.6 L'accessibilité des gares à vélo p. 137
5.7 Le jalonnement p. 138
5.8 Les axes cyclables touristiques p. 139
5.9 Les dispositifs d'écomobilité mis en place p. 140
5.10 La perception des modes actifs à travers le questionnaire aux communes p. 141
Synthèse sur les modes actifs p. 142

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

6. Le transport de marchandises p. 143

6.1 Cadrage général p. 144
6.2 Rambouillet Territoires à l'écart du transport régional de marchandises p. 146
6.3 Les sites d'activités économiques polarisés par l'axe urbain p. 147
6.4 Zoom sur l'axe urbain p. 148
6.5 Les données de l'IAU sur le transport de marchandises p. 149
6.6 Les mouvements hebdomadaires à Rambouillet Territoires p. 150
6.7 La réglementation du transport de marchandises p. 151
Synthèse sur les livraisons et transports de marchandises
p. 152

C. Le Plan d'actions p. 153

ACTION 1 – Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification p. 157
Action socle : Conforter la hiérarchisation du réseau viaire p. 157
Action 1.1 - Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours p. 162
Action 1.2 - Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités p. 164

ACTION 2 – Affirmer la pratique des modes actifs p. 170
Action 2.1 - Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs p. 171
Action 2.2 - Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires p. 175
Action 2.3 - La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM p. 178
Action 2.4 - Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires p. 181
Action 2.5 - Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable p. 185

ACTION 3 – Rendre les transports en commun plus attractifs p. 186
Action 3.1 - Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers p. 187
Action 3.2 - Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges p. 188
Action 3.3 - Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires p. 192
Action 3.4 - Déployer des modes de mobilité innovants p. 193

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ACTION 4 – Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires p. 194
Action 4.1 - Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux p. 193
Action 4.2 - Mieux contrôler le stationnement p. 197
Action 4.3 - Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement p. 198
Action 4.4 - Encourager un nouveau rapport à la voiture p. 200
Action 4.5 - Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles p. 201

ACTION 5 – Améliorer le transport et la livraison des marchandises p. 202
Action 5.1 - Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds p. 203
Action 5.2 - Optimiser les conditions de livraisons p. 204

ACTION 6 – Communiquer, sensibiliser, observer p. 205
Action Socle - Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires p. 206
Action 6.1 - Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires p. 207
Action 6.2 - Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire p. 208

D. Les annexes p. 209

ANNEXE 1 – Estimation du plan de financement des actions p. 211

ANNEXE 2 – L'échéancier des actions p. 229

ANNEXE 3 – Zoom sur les propositions de traitements de carrefours p. 233

ANNEXE 4 – Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les zones de modération de vitesse p. 249

ANNEXE 5 – Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les secteurs à enjeux piétons et les itinéraires piétons prioritaires en vue de leur mise en accessibilité pour tous p. 261

ANNEXE 6 – Retours de Rambouillet Territoires sur les avis des PPA *(Personnes Publics Associés)* p. 297

ANNEXE 7 – Avis issus de la PPVE *(Participation du Public par Voie Electronique)* **et retours de Rambouillet Territoires sur ces avis** p. 310

ANNEXE 8 – Glossaire p. 351

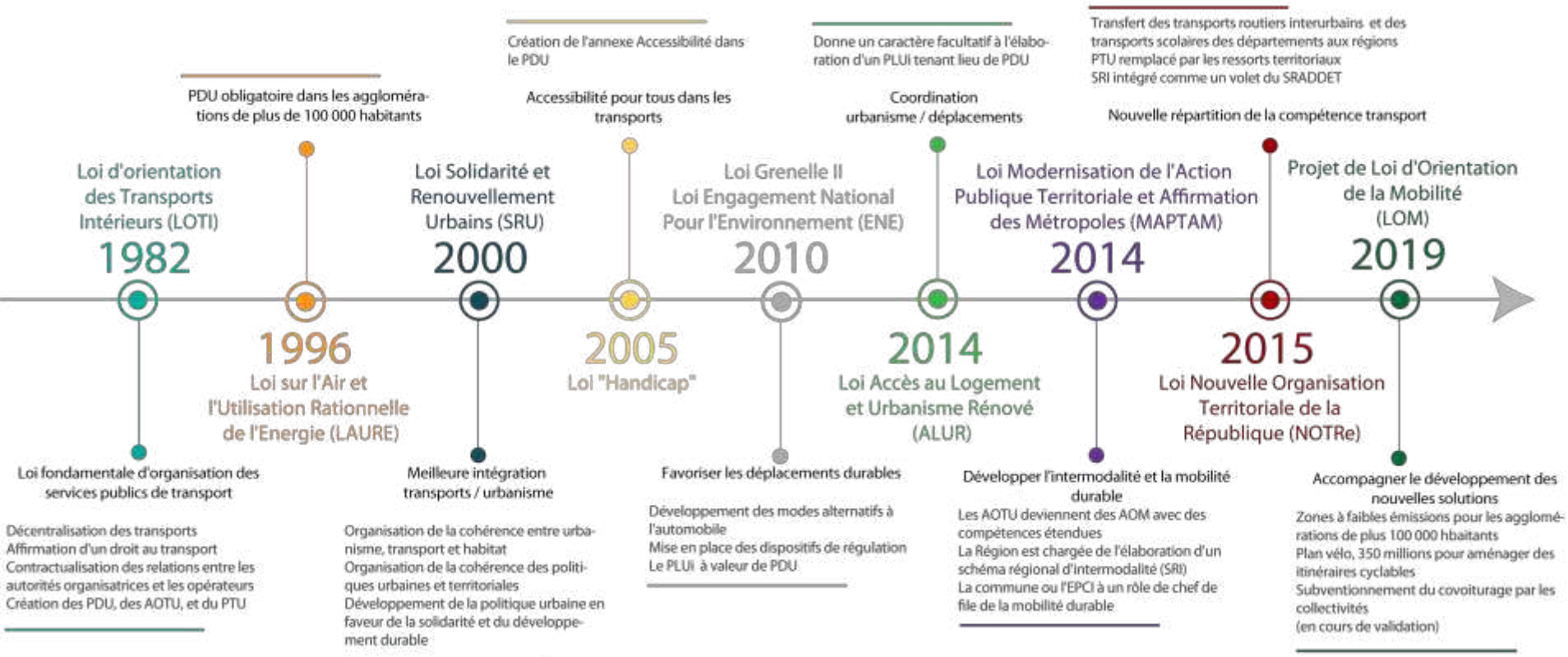
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

A. Préambule

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les principales lois autour de la mobilité

Depuis 1982, différentes lois sont venues compléter la LOTI. Le PLM de Rambouillet Territoires s'inscrit dans ce cadre législatif.



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Rambouillet Territoires

Rambouillet Territoires regroupe les EPCI : CC Plaines et forêts d'Yvelines, CC Contrée d'Ablis – Portes d'Yvelines, et CC des Etangs. Ce nouvel établissement compte aujourd'hui 36 communes, pour 78 000 habitants, répartis sur 630 km².

Un territoire qui dispose de plusieurs infrastructures remarquables, avec l'offre ferroviaire *(Transilien N et Ter Chartres-Paris),* les axes routiers et autoroutiers A10, A11 et RN10. Le territoire se caractérise par sa position aux franges de l'Ile-de-France limitrophe de l'Eure-et-Loir et l'Essonne, et l'hétérogénéité de son tissu urbain. Avec des espaces de forêt traversés par les axes de transports et reliant les principales communes entre elles.


Château de Rambouillet

Le territoire est desservi en transports en commun par un axe ferroviaire structurant sur lequel 2 lignes se superposent *(Transilien N et Ter Chartres-paris),* un réseau de bus express qui le relie avec l'ouest francilien et les gares extérieures. Un service de transport à la demande zonal est actuellement à l'étude à l'échelle du territoire.


TER en gare de Gazeran

Le Plan Local de Mobilité de Rambouillet Territoires

Prenant en compte les spécificités de la Région Île-de-France et notamment l'impossibilité de définir à l'échelle locale l'ensemble des éléments contenus dans un Plan de Déplacements Urbains *(PDU),* le législateur a introduit dans la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains *(SRU)* une modification de la LOTI prévoyant l'élaboration de documents précisant le PDU Île-de-France sous la forme de Plans Locaux de Déplacements *(PLM).*
Un certain nombre de territoires ont été déclarés comme pertinents pour élaborer un Plan Local de Mobilité qui est donc une déclinaison locale des orientations du PDUIF auquel il fait référence. Il a pour objet de préciser localement, dans un objectif général de développement durable, les moyens et les actions envisageables à mettre en œuvre dans les cinq ans pour répondre aux orientations retenues dans le PDU.
C'est dans ce cadre que Rambouillet Territoires a choisi d'engager en janvier 2019 la démarche de PLM.


Voie verte à Bonnelles

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les grands enjeux du PDU IF

Ce Plan Local de Mobilité devra définir les solutions adaptées pour répondre aux besoins de mobilité des habitants et aux objectifs ambitieux du nouveau PDU à l'échelle régionale. Ce PLM doit également être en lien avec les différents documents de planification.

Concernant les enjeux du PDU IF et afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :
- ***une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;***
- ***une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;***
- ***une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés ;***

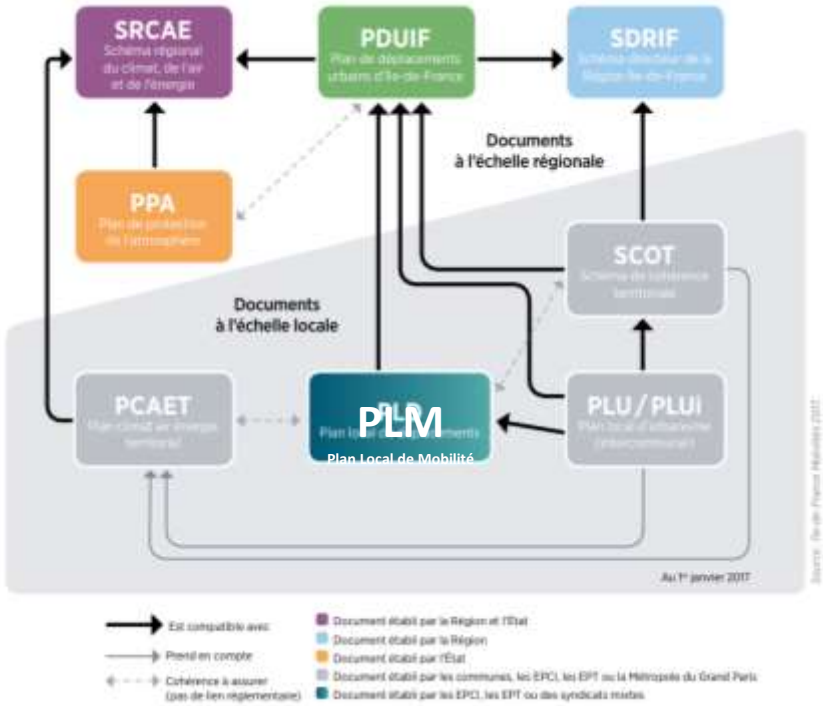
Cette diminution de l'usage des modes individuels motorisés est en nette rupture avec l'évolution tendancielle (hors mise en œuvre des mesures du PDUIF) qui conduirait à une hausse de 8% de ces déplacements.

Le PDU IF & le PLM

- 12 actions socles du PDU IF qui doivent être déclinées dans un PLM
- Des actions à la carte possible dans un PLM
- Un caractère pré-opérationnel recherché dans un PLM

Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF a défini neuf défis à relever :
Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo ;
Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
Défi 3 : Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement ;
Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau ;
Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF ;
Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Le PDUIF est un PACTE pour la mobilité en Île-de-France qui nécessite l'implication de tous les acteurs concernés.



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

L'élaboration du diagnostic s'est appuyé sur 3 principales sources d'informations :

Un questionnaire interactif pour recueillir les attentes des communes

- ✓ **Un questionnaire en ligne a été transmis aux 36 communes** du territoire afin d'échanger sur leurs **attentes** vis-à-vis du PLM, les **problématiques** de la commune et les éventuels **projets** d'envergure.
- ✓ Les informations collectées lors de ces questionnaires constituent une base d'informations qualitatives permettant de connaitre plus finement la mobilité à l'échelle communale et de mieux cerner des attentes des élus en termes de mobilité.

Des relevés de terrain

- ✓ **Des investigations de terrain** ont été réalisées afin de bien appréhender les difficultés que peuvent rencontrer les habitants du territoire au cours de leurs déplacements. Ces différents relevés sont intervenues sur des points stratégiques : centres-villes, pôles générateurs de flux, gares, zones d'activités et commerciales.
- ✓ Pour mieux rendre compte des dysfonctionnements observés et afin d'étayer certains constats dans le diagnostic et préparer la phase action, un **reportage photographique** a été réalisé lors de ces relevés.

Des entretiens téléphoniques avec les acteurs du territoire

- ✓ **Des entretiens téléphoniques ont été organisés avec les principaux acteurs du territoire en lien avec la mobilité** : DRIF, Région Ile-de-France, Département des Yvelines, Ile-de-France Mobilité, Ville de Rambouillet, Ville de Saint-Arnoult-en-Yvelines, les transporteurs *(Transdev et SAVAC).*
- ✓ **Ces entretiens ont abordé notamment les thématiques suivantes :**
  - Le fonctionnement du territoire et relation avec l'extérieur ;
  - L'analyse de l'offre et de la demande de transport tous modes ;
  - Les points noirs identifiés, dysfonctionnements actuels ;
  - Les attentes de chacun sur le PLM, les orientations, les actions… ;
  - Les données et documents disponibles ;
  - Les projets impactant les déplacements sur le territoire.

Les données INSEE de 2015, source d'informations pour le cadrage du territoire :

- ✓ La démographie (population, répartition par âge…)
- ✓ La motorisation des ménages
- ✓ Les répartitions modales pour les déplacements domicile-travail
- ✓ Les flux de déplacements d'actifs et de scolaires





Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

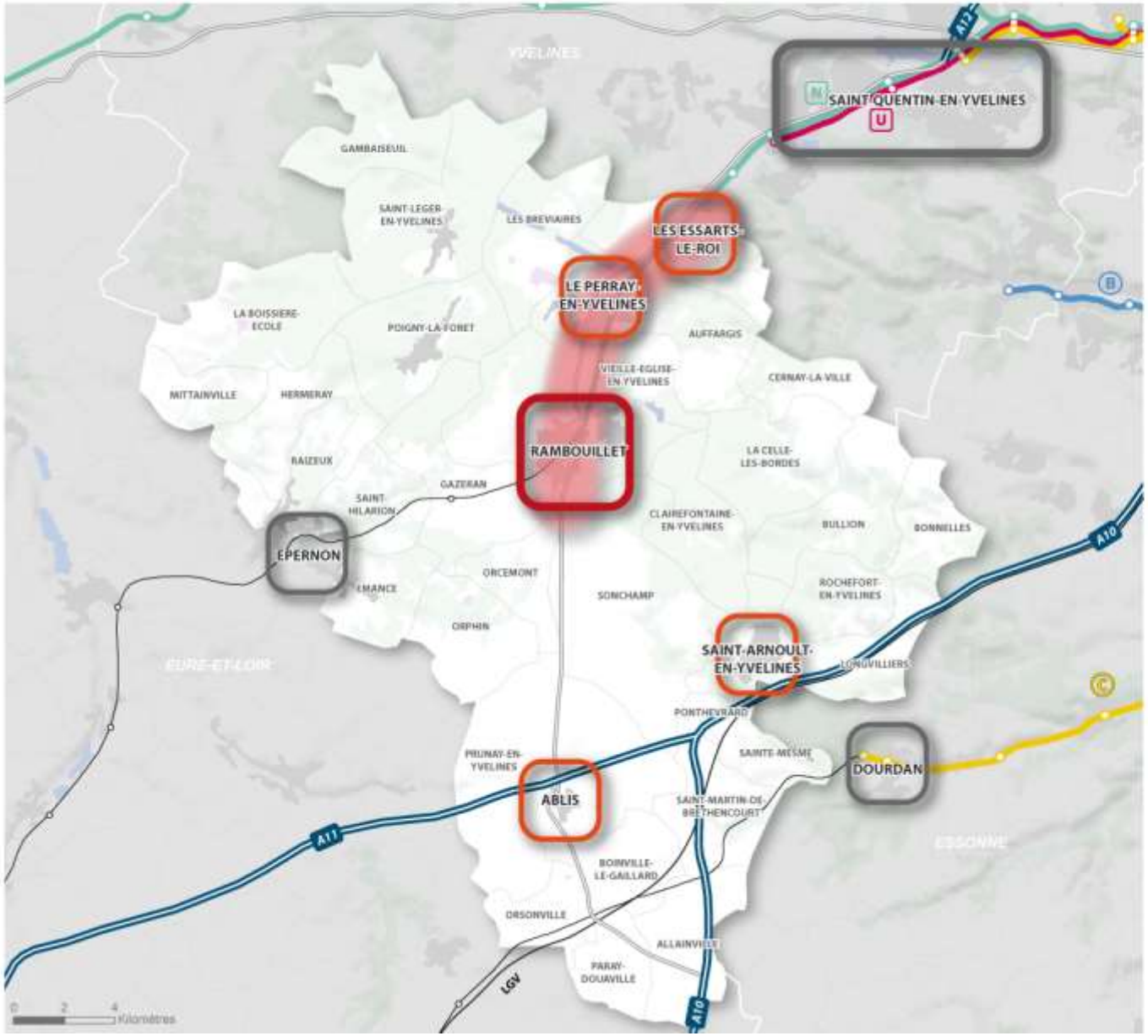
B. Diagnostic

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1. Le contexte du territoire et les pratiques de déplacement

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.1 Un territoire peu dense structuré par son axe urbain



Armature urbaine de Rambouillet Territoires

Structuration territoriale

- Rambouillet : pôle structurant
- 4 pôles d'appui
- Axe urbain structurant de Rambouillet Territoires
- Pôle extérieur

✓ **Un axe urbain structurant**, dominé par Rambouillet et desservi par le Transilien, qui concentre l'essentiel de l'activité et des services.

✓ **Des pôles d'appui** qui regroupent un panel de commerces, d'équipements et de services, mais insuffisants pour répondre à l'ensemble des besoins.

✓ **Le reste du territoire, dominé par la forêt**, peu équipé et à l'habitat diffus, où le recours à l'automobile est plus systématique avec une offre alternative moins concurrentielle.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.1 Un territoire peu dense structuré par son axe urbain

36 communes du Sud-Yvelines

- ✓ **Rambouillet Territoires** est composé de **36 communes.**
- ✓ C'est un territoire périurbain et semi-rural, aux franges de l'Ile-de-France, à proximité de l'Eure-et-Loir et de l'Essonne, dont Rambouillet est la ville-centre et sous-préfecture des Yvelines.

Près de 78 000 habitants mais de fortes disparités spatiales

- ✓ Rambouillet, ville-centre du territoire, regroupe 32 % de la population, soit 25 500 habitants.
- ✓ Les 4 pôles d'appui comptent plus de 3 000 habitants et regroupent 30 % de la population**.**
- ✓ Les autres communes comptent moins de 2 000 habitants, dont 23 moins de 1 000 habitants.

Une période de stagnation démographique depuis 2010

- ✓ **La tendance démographique récente est à une relative stagnation**, avec un recul de 0,04 %/an en moyenne entre 2010 et 2015, contrastant avec l'évolution positive à l'échelle départementale *(+0,26 %/an*) et régionale *(+0,50 %/an)*. La **période actuelle suit une période croissance démographique entre 1999 et 2010** *(+0,69 %/an)* lors de laquelle le territoire a gagné 5 669 habitants.

- ✓ **Les pôles structurants du territoire connaissent des situations contrastées** : un taux de croissance important à Ablis, au Perray-en-Yvelines et aux Essarts-le-Roi, ces 3 pôles concentrant l'essentiel de la croissance démographique du territoire, mais un recul à Rambouillet et Saint-Arnoult-en-Yvelines.

Commune	Population 2015 *(INSEE)*	Taux de croissance annuel moyen	
		1999-2010	2010-2015
Rambouillet	25 456	+ 0,50 %/an	- 0,54 %/an
Les Essarts-le-Roi	6 787	+ 0,28 %/an	+ 1,44 %/an
Le Perray-en-Yvelines	6 755	+ 1,14 %/an	+ 0,47 %/an
Saint-Arnoult-en-Yvelines	6 086	+ 0,74 %/an	- 0,21 %/an
Ablis	3 426	+ 1,79 %/an	+ 0,83 %/an
Rambouillet Territoires	**77 701**	**+ 0,69 %/an**	**- 0,04 %/an**

Un territoire globalement peu dense

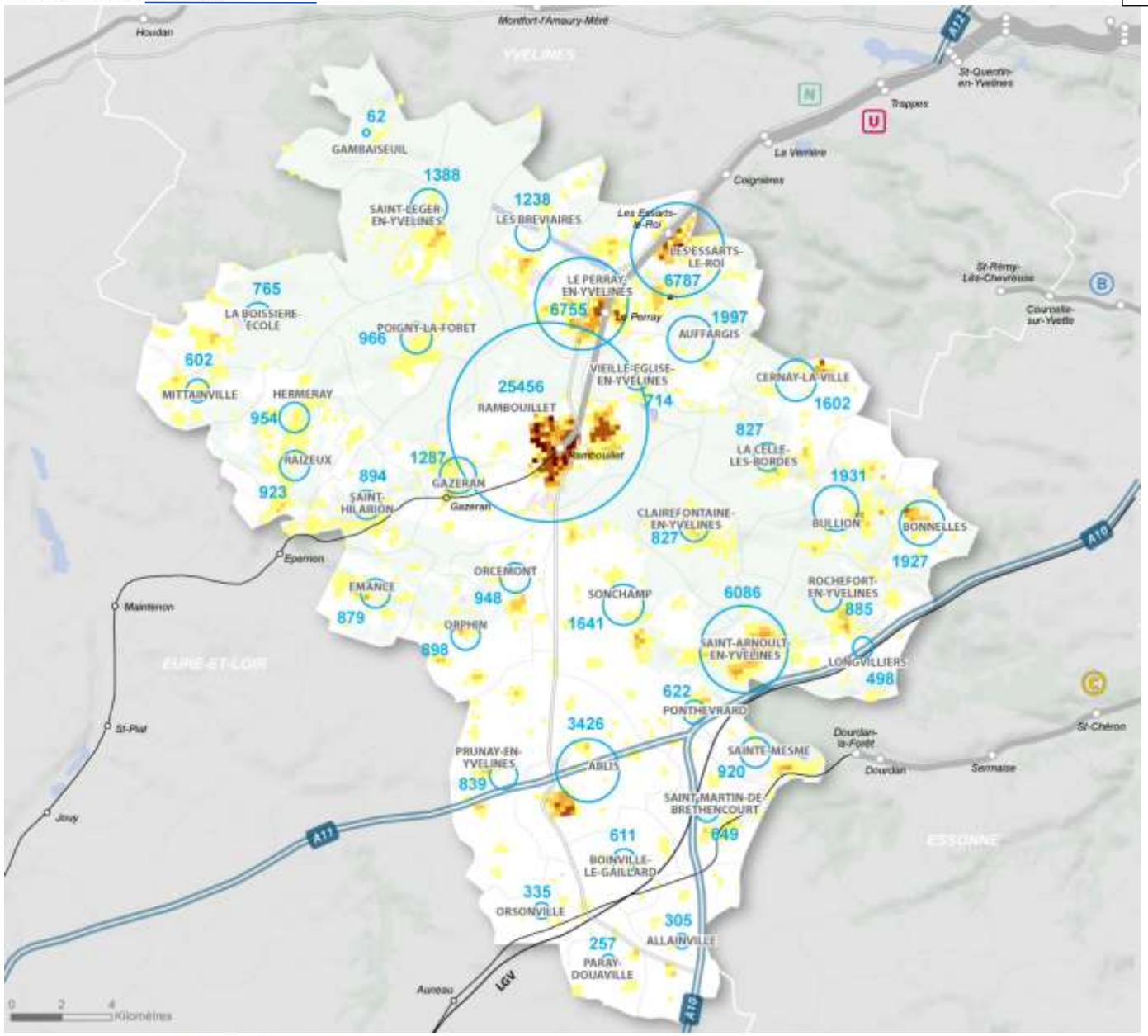
- **Rambouillet Territoires** représente **27,5 %** de la **superficie** du département des **Yvelines**, mais seulement **5 % de sa population**.
- Sa **densité** de population est de **124 hab/km²**, contre **625 hab/km²** en **Yvelines** et **1 006 hab/km²** en **Ile-de-France**.

Un niveau de vie supérieur à la moyenne

- Le revenu médian disponible (INSEE 2014) :
  Rambouillet Territoires : env. 26 200 €
  Yvelines : 25 550 €
  Ile-de-France : 22 522 €
  Métropole : 20 369 €
- Un territoire au **niveau de vie élevé** où le **coût** lié à la **mobilité** et à l'usage de la voiture pèse proportionnellement **moins dans le budget des ménages**.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.1 Un territoire peu dense structuré par son axe urbain



Des densités de population très inégales

Population communale 2015

500

5 000

Population carroyée 200m

- Moins de 50 hab.
- De 50 à 100 hab.
- De 100 à 150 hab.
- De 150 à 300 hab.
- Plus de 300 hab.

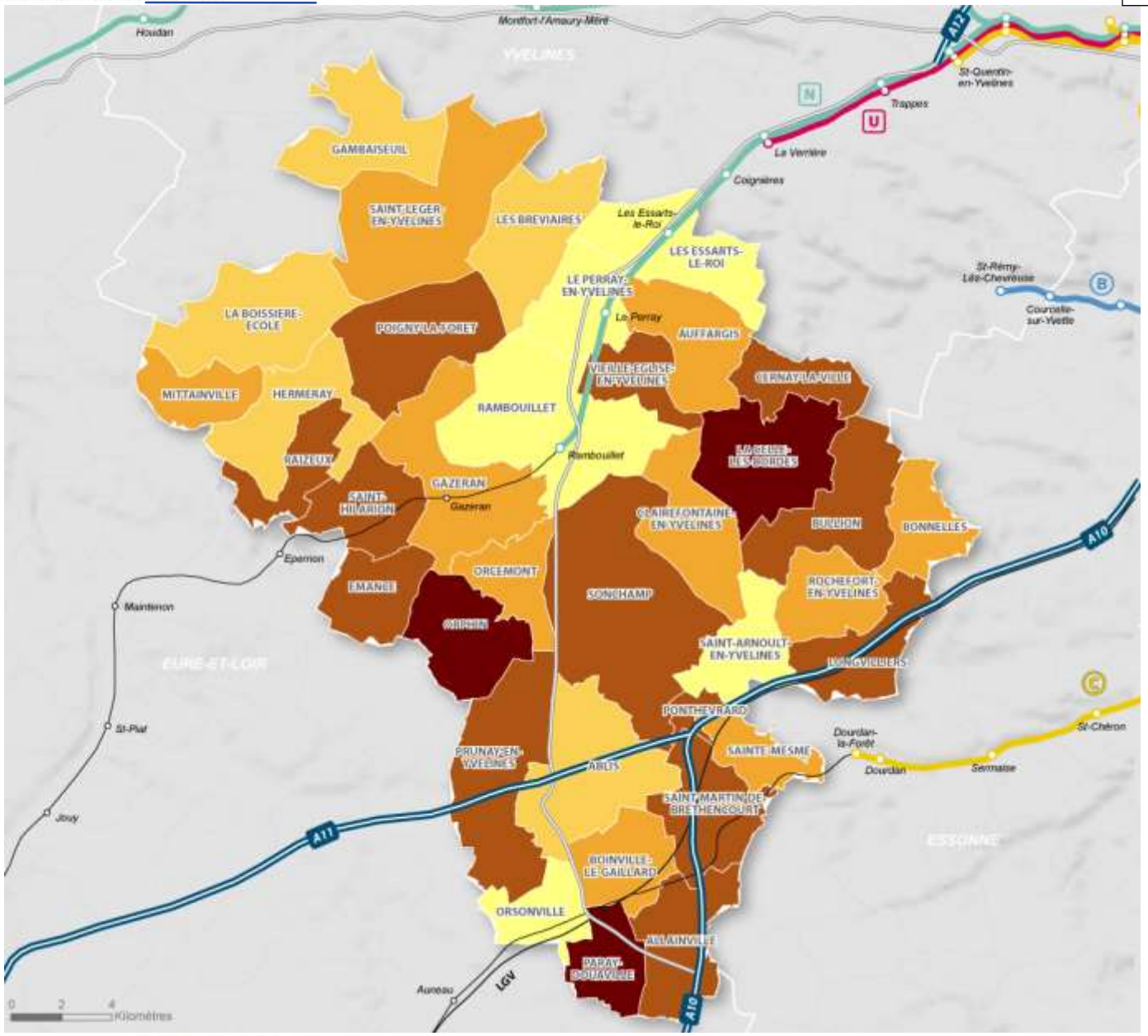
Les données carroyées permettent de faire apparaître les tâches urbaines et les logiques d'urbanisation.

- ✓ **Rambouillet concentre 32 % de la population**
- ✓ Des pôles de densité situés le long de la RN10
- ✓ **Une partie sud du territoire plus dense au niveau des échangeurs autoroutiers**, avec Saint-Arnoult-en-Yvelines 484 habitants/km².
- ✓ **Une partie nord-ouest du territoire plus rurale** avec 47 habitants par km² en moyenne

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MQB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.2 Une motorisation des ménages globalement forte



Un taux d'équipement des ménages élevé, ne favorisant pas les modes alternatifs

Taux de motorisation

- Moins de 1.5
- De 1.5 à 1.6
- De 1.6 à 1.7
- De 1.7 à 1.8
- Plus de 1.8

✓ **Le taux de motorisation est 1,42 sur le territoire** supérieur à celui du département des Yvelines *(1,26)* et de la Région Ile-de-France *(0,91)*. A titre de comparaison sur la CC Etampois Sud Essonne voisine le taux de motorisation est de 1,33.

✓ **3 179 ménages ne possèdent pas de voiture** *(10 % des ménages)*. Ce sont des foyers qui sont captifs de solutions alternatives pour se déplacer, notamment des transports en commun.

✓ **44% des ménages du territoire sont multi-motorisés** *(2 voitures ou plus)*. Ce niveau d'équipement représente un seuil à partir duquel les déplacements du ménage sont effectués presque exclusivement en voiture.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.3 L'organisation spatiale de l'emploi sur Rambouillet Territoires

24 632 emplois sur le territoire, 1 emploi sur 2 se trouve sur la commune de Rambouillet

✓ **Rambouillet concentre la moitié des emplois du territoire *(12 540)***. C'est également la seule commune avec plus d'emplois que d'actifs, donc une commune attractive.

✓ **4 autres communes dépassent les 1 000 emplois**, à savoir : Le Perray-en-Yvelines *(2 216 emplois),* Les Essarts-le-Roi *(1 356),* Saint-Arnoult-en-Yvelines *(1 428)* et Ablis *(1 224).* Des pôles secondaires situés aux croisements des axes de transport majeurs. Le long du réseau transilien pour Le Perray-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi et au niveau des échangeurs autoroutiers pour Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines.

10 zones d'activité sur le territoire

- Réparties sur les communes de Rambouillet, Saint-Arnoult-en-Yvelines, Ablis, Les Essarts-le-Roi, Le Perray-en-Yvelines et Gazeran.
- Essentiellement situées autour de la RN10 et près des échangeurs des autoroutes A10 et A11, les ZA sont des pôles générateurs de déplacements.

Un taux d'activité élevé et homogène sur le territoire

✓ **Le taux d'activité de Rambouillet Territoires et de 91,8%.** Une valeurs supérieure à celle observée en Ile-de-France *(87,2%)* et dans les Yvelines *(89,5%)*. A titre de comparaison le taux d'activité de CC Etampois Sud Essonne voisine est de 87,6%.

✓ **Le taux d'activité est homogène sur le territoire** avec des valeurs comprises entre 89,3% au minimum à Allainville à 96% au maximum à Gambaiseuil. Rambouillet commune qui accueille le plus d'emplois affiche un taux d'activité de 90,5%.

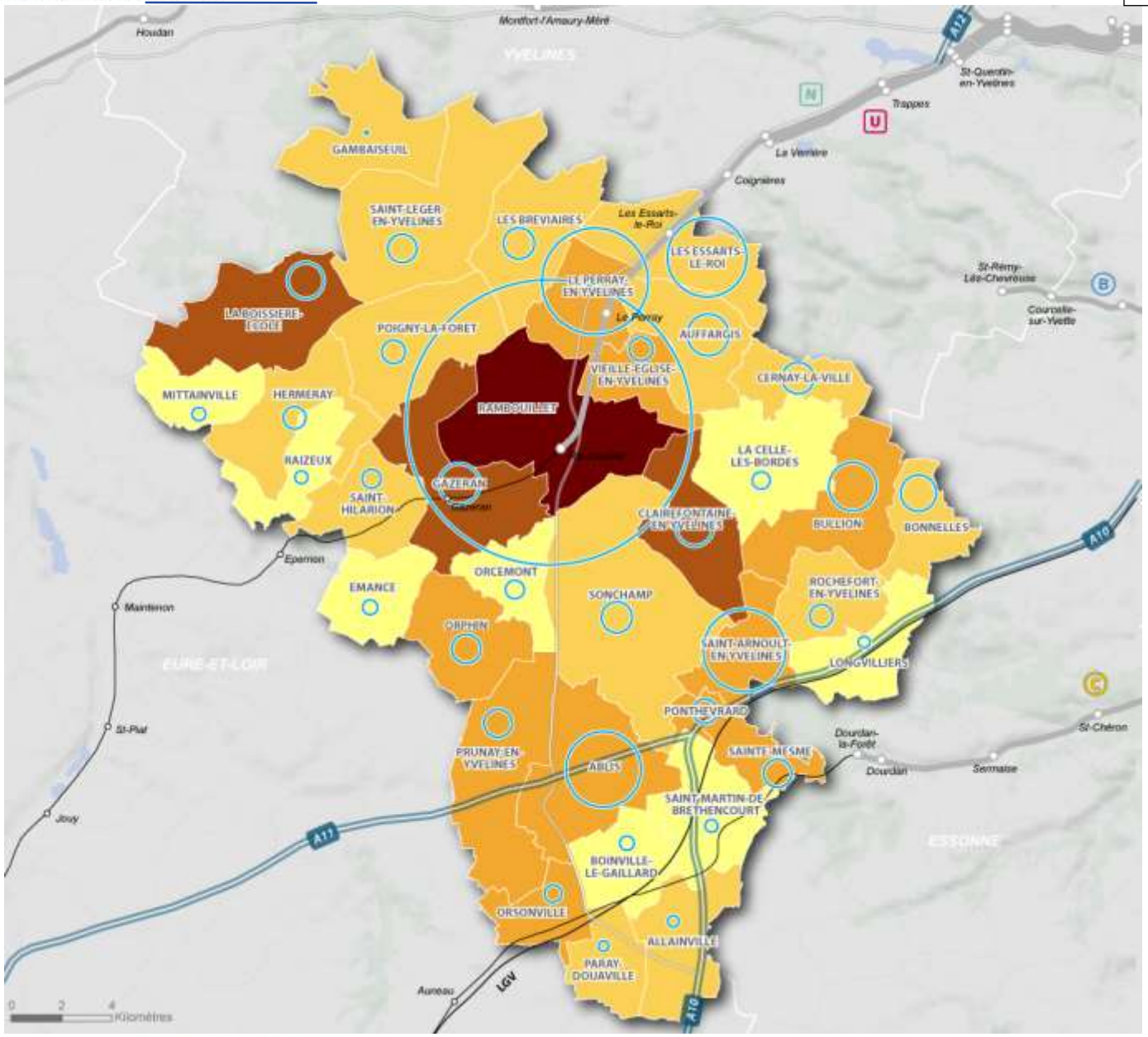
✓ Les taux de chômage communaux sont logiquement assez faible variant de 4% à 11% au maximum, et un taux moyen de 8,2% pour la communauté d'agglomération.

Communes ou EPCI	Actifs	Actifs occupés	Taux d'activité (%)	Emplois
Rambouillet Territoires	**38 170**	**35 035**	**91,8%**	**24 632**
Rambouillet	12 300	11 126	90,5%	12 540
Le Perray-en-Yvelines	3 430	3 168	92,4%	2 213
Les Essarts-le-Roi	3 346	3 068	91,7%	1 356
Saint-Arnoult-en-Yvelines	2 886	2 645	91,6%	1 428
Ablis	1 835	1 707	93%	1 224

Les principaux employeurs		
Employeur	Commune	Effectif
Centre hospitalier Rambouillet	*Rambouillet*	1 200
Continental	*Rambouillet*	366
EBP Informatique	*Gazeran*	260
Hôpital pédiatrique	*Bullion*	250
Frapogi *(L'Oréal)*	*Rambouillet*	250
Cofiroute	*Ponthévrard*	201
Recocash	*Rambouillet*	200
Distri Sécurité	*Les Essarts-le-Roi*	200
Schucho International	*Le Perray-en+-Yvelines*	200
Guerlain	*Orphin*	180
Fromagerie Rambol	*Saint-Arnoult-en-Yvelines*	174
Transdev IDF	*Rambouillet*	155
Snef	*Rambouillet*	147

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.3 L'organisation spatiale de l'emploi sur Rambouillet Territoires



Un territoire en déficit d'emplois

Nombre d'emplois en 2015

100

1 000

Emplois/actifs occupés

- Moins de 25%
- De 25 à 50%
- De 50 à 75%
- De 75 à 100%
- Plus de 100%

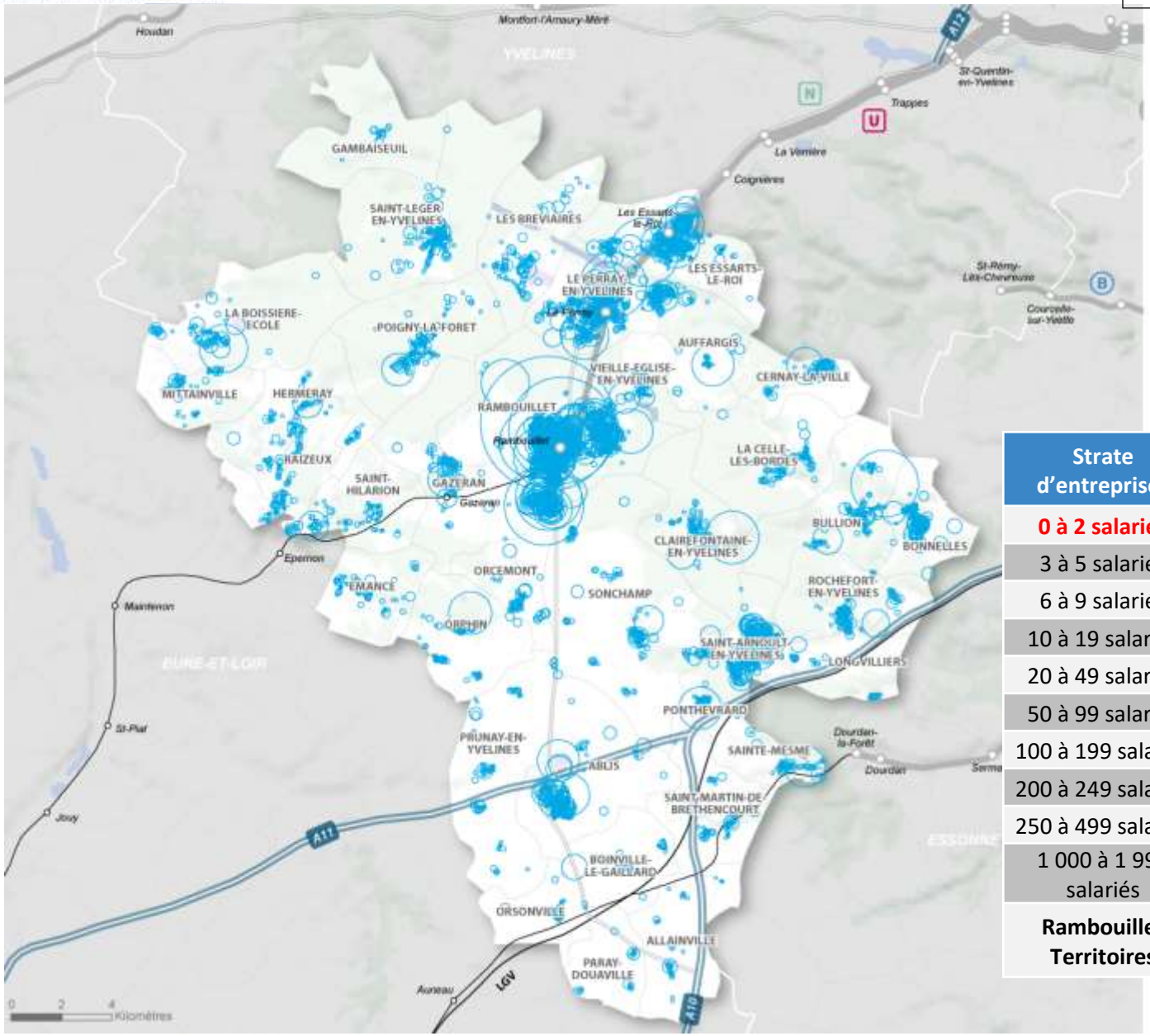
- ✓ **Le ratio emploi par actif occupé du territoire est de 0,7** marquant un fort déficit d'emplois.
- ✓ **Rambouillet** est la **commune la plus attractive du territoire** et la seule avec plus d'emplois que d'actifs occupés *(ratio de 1,13)*.
- ✓ **Le caractère « dortoir » d'une partie du territoire** : 22 des 36 communes ont un ratio emploi par actif occupé inférieur à 0,5. Cela implique une forte mobilité des actifs vers l'extérieur de l'agglomération.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

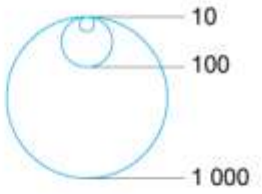
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.3 l'organisation spatiale de l'emploi sur Rambouillet Territoires

65 % des emplois sur l'axe urbain Rambouillet / Le Perray-en-Yvelines / Les Essarts-le-Roi



Effectif des entreprises

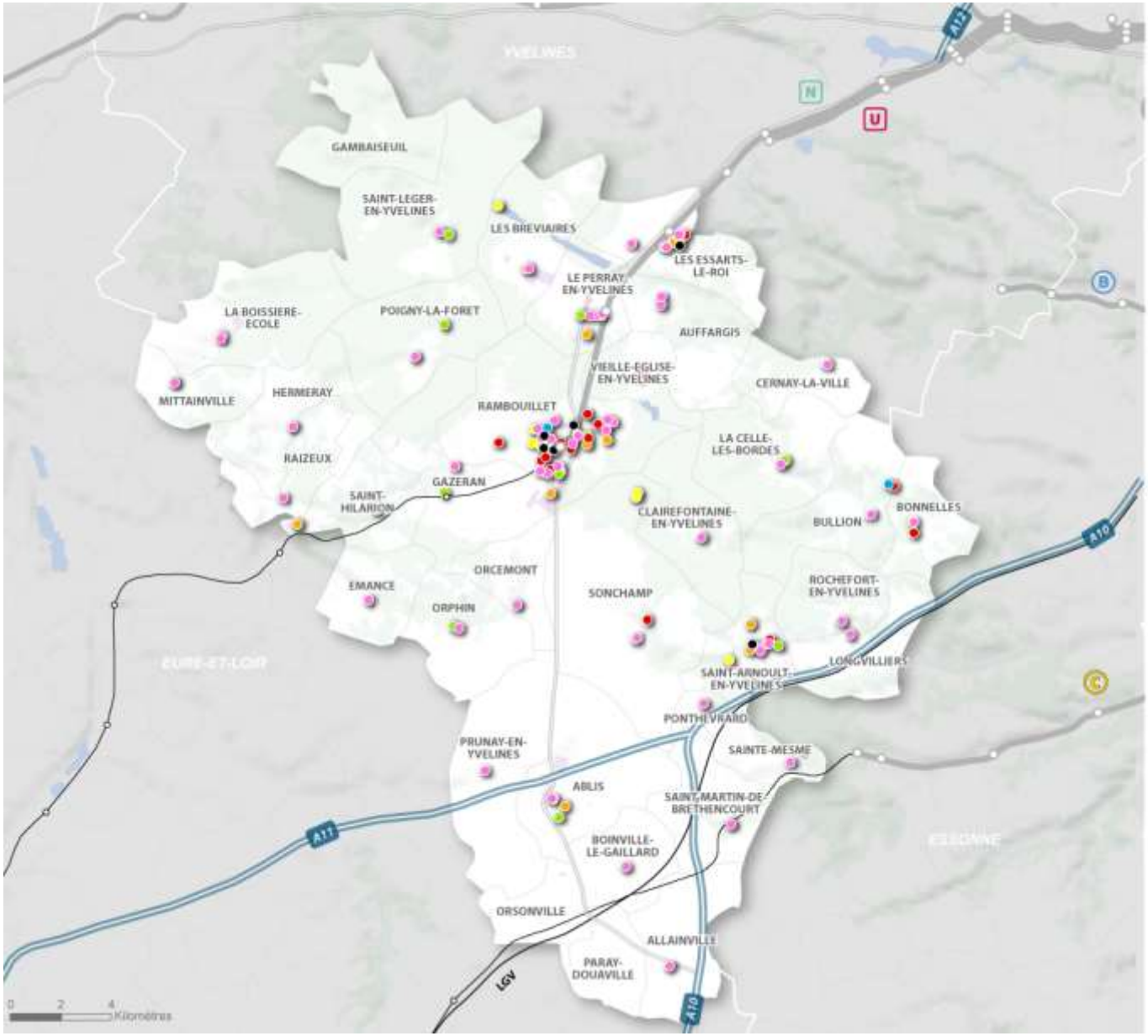


Strate d'entreprises	Nombre d'emplois	Part de l'emploi sur RT (%)
0 à 2 salariés	**11 089**	**45%**
3 à 5 salariés	1 338	5%
6 à 9 salariés	1 452	6%
10 à 19 salariés	1 930	8%
20 à 49 salariés	2 060	8%
50 à 99 salariés	1 800	7%
100 à 199 salariés	2 100	9%
200 à 249 salariés	400	2%
250 à 499 salariés	1 500	6%
1 000 à 1 999 salariés	1 000	4%
Rambouillet Territoires	**24 669**	**100%**

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, SIRENE 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.4 Les pôles générateurs de flux de déplacement sur RT



Les pôles générateurs concentrés sur Rambouillet

Pôles générateurs principaux

- Administration
- Santé
- Ecole
- Etablissements scolaire du secondaire / supérieur
- Sport/Loisirs
- Culture
- Commerces

- ✓ La répartition spatiale des pôles générateurs met en avant une **forte polarisation de Rambouillet** qui concentre notamment toutes les administrations structurantes de RT. 3 mairies sont équipées pour réaliser des cartes d'identité : Rambouillet, Les Essarts-le-Roi, Saint-Arnoult-en-Y.

- ✓ **Seules 3 communes ne possèdent pas d'école primaire**. Cela met en avant une mobilité courte distance des scolaires, et potentiellement un faible besoin en TC.

- ✓ **4 établissements d'enseignement secondaire en dehors de Rambouillet**. Des flux qui ne sont pas à négliger car ils concernent des publics de « captifs », dépendant des transports en commun.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, BD TOPO
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.5 Les déplacements quotidiens sur Rambouillet Territoires

La mobilité des actifs est tournée vers l'extérieur

- ✓ **62 % des actifs quittent le territoire pour travailler**, cela représente 22 889 flux quotidiens.
- ✓ **1 actif sur 4 travaille dans sa commune de résidence** *(8 963 actifs, soit 25%).* La mobilité intra-communale constitue un potentiel de développement pour les modes actifs car elle concerne des déplacements de courte distance.
- ✓ **La mobilité interne à Rambouillet Territoires représente plus d'un tier des flux *(38 %).*** La mobilité d'échange entre communes du territoire représente 13 % des flux pour 4 636 actifs..

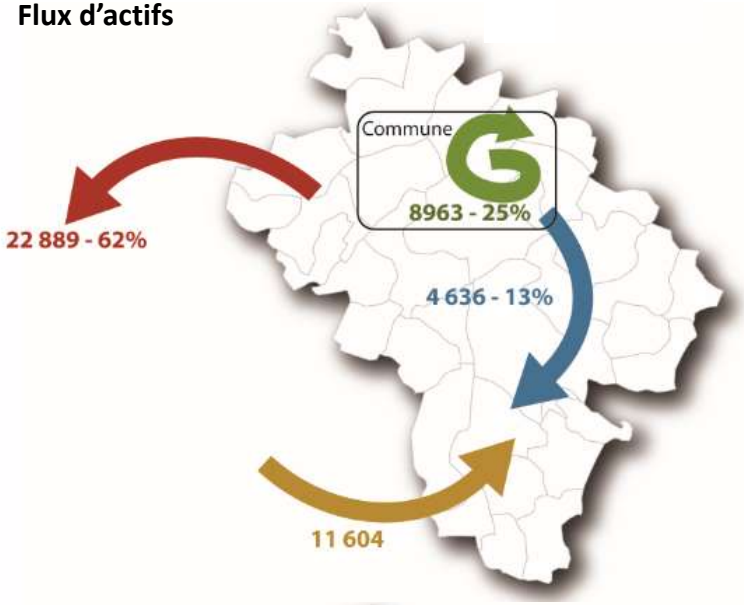
Un territoire attractif malgré le déficit d'emplois

- ✓ Malgré le déficit d'emplois explicité précédemment, **11 604 actifs extérieurs se rendent quotidiennement sur Rambouillet Territoires pour travailler**.

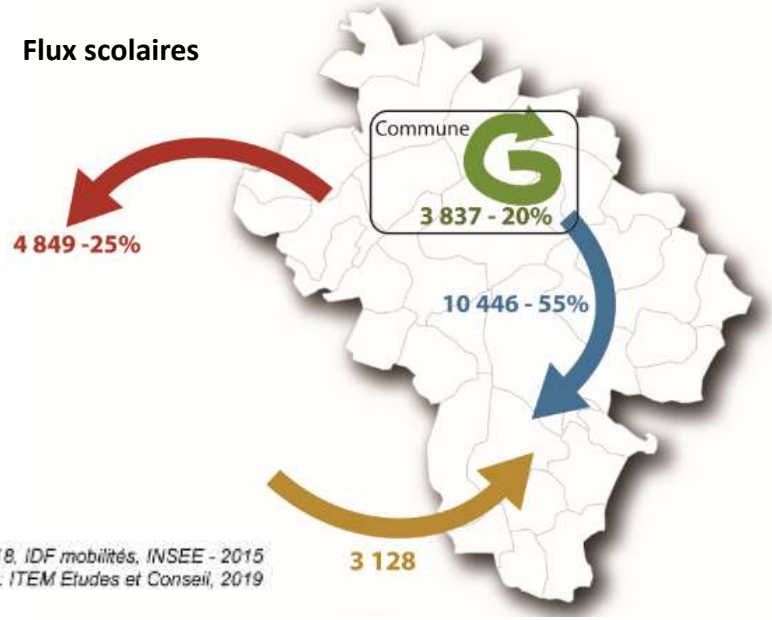
La mobilité interne majoritaire chez les scolaires

- ✓ **75 % des élèves habitent et étudient à Rambouillet Territoires**. Cela représente 14 303 élèves, parmi eux, 3 837 étudient dans leur commune de résidence *(soit 20 %)* et 10 446 dans une autre commune du territoire *(soit 55%).*
- ✓ 1 scolaire sur 4 quitte Rambouillet Territoires, ce qui équivaut à 4 849 flux externes quotidiennement.

Flux d'actifs



Flux scolaires



Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.5 Les déplacements quotidiens sur Rambouillet Territoires

Les données concernant les déplacements de Rambouillet Territoires

3 sources de données sont disponibles pour analyser la structure des déplacements sur le territoire :

- ✓ **Les données INSEE** qui permettent de connaître les déplacements quotidiens *(domicile-travail et domicile-étude)* avec à la fois les flux internes à l'agglomération, les flux sortants *(personnes de RT qui vont travailler/étudier en dehors du territoire)* et les flux entrants *(personnes habitant en dehors de RT qui vont travailler/étudier sur RT).* Ces données sont actualisées chaque année sur la base des recensements. Les derniers disponibles se basent sur l'année 2015. L'INSEE dispose également de données sur les modes de transports utilisés pour le trajet pendulaire mais cette donnée n'est pas actualisée tous les ans et actuellement elle est datée de 2012.

- ✓ **Les données de l'Enquête Globale Transport (EGT)**, à partir d'une enquête régionale réalisée en 2010, les pratiques de déplacements des ménages franciliens ont été détaillées et permettent de disposer d'informations sur les modes utilisés, les motifs de déplacements, les temps de déplacement par mode ou motif… Il est à noter qu'une nouvelle EGT est en cours mais le temps de collecte des données et l'analyse des résultats ne sont pas compatibles avec la temporalité de ce PLM.

- ✓ **La matrice origine-destination modélisée par VEDECOM** à la demande de Rambouillet Territoires.

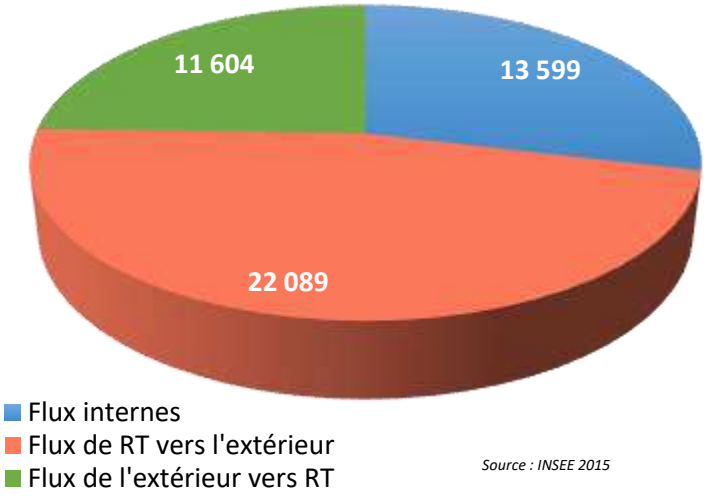
Les motifs de déplacements sur Rambouillet Territoires *(EGT 2010)*
Les déplacements liés au travail ou aux études représentent 40,8 % des trajets réalisés quotidiennement par les habitants de Rambouillet Territoires.

Près de 100 000 trajets d'actifs sur RT (INSEE 2015)

47 292 actifs sont liés par le travail à RT.

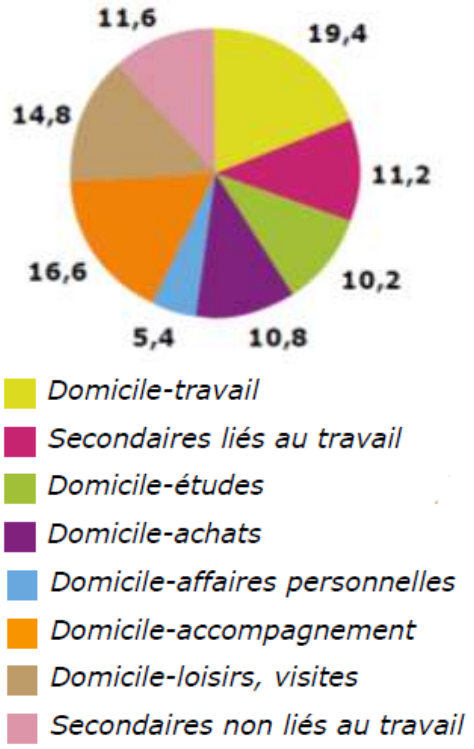
- ✓ Seulement 38 % des actifs habitent et travaillent sur RT (flux interne).
- ✓ Ainsi, près des 2/3 des actifs habitant RT doivent quitter le territoire pour travailler.
- ✓ Les actifs entrants représentent 33 % des flux d'actifs sur RT

Flux d'actifs sur Rambouillet Territoires



Source : INSEE 2015

Motifs des déplacements



Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.5 Les déplacements quotidiens sur Rambouillet Territoires

Près de 45 000 trajets de scolaires sur Rambouillet Territoires

Pour les scolaires *(élémentaires / collégiens / lycéens / étudiants)* l'organisation des flux est différente que pour les actifs :

- ✓ 75 **%** des scolaires **habitent et étudient sur RT** *(du fait notamment des écoles maternelles et primaires sur le territoire)*
- ✓ Davantage de scolaires quittent le territoire pour étudier que de scolaires ne se rendent sur RT. Ceci s'explique par l'absence d'établissements d'enseignements supérieurs.

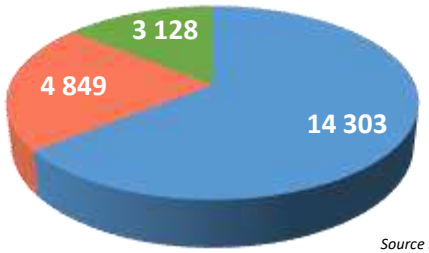
La prédominance de l'automobile dans les trajets des actifs

- ✓ Plus de 2 **actifs sur 3 sont automobilistes.**
- ✓ L'ensemble des **modes actifs** ne représentent **que 8,2 %.**

La voiture majoritaire dans la mobilité intra-communale

- ✓ 25 % des actifs de RT habitent et travaillent dans la même commune. **Moins de 30 % des trajets sont effectués en modes actifs** *(26,5%)* alors que souvent ce sont des distances **inférieures à 3 km.**
- ✓ **Moins d'usage des TC pour les déplacements à l'échelle communale *(8 %).*** Les temps de parcours sont moins concurrentiels sur les courtes distances. De plus, la plupart des communes sont rurales donc des distances intra-communales encore réduites.

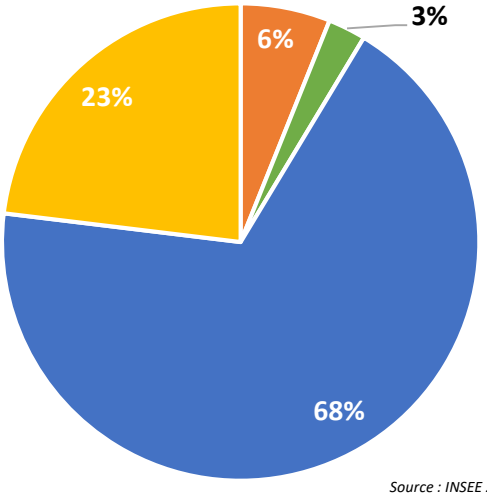
Flux de scolaires sur Rambouillet Territoires



Source : INSEE 2015

Flux internes
Flux de RT vers l'extérieur
Flux de l'extérieur vers RT

Parts modales des déplacements des actifs de RT



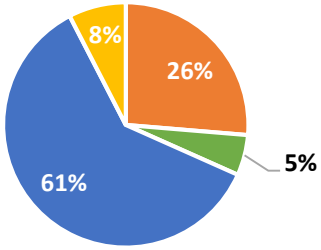
Source : INSEE 2015

Marche à pied
Deux roues
VP
TC

Les actifs qui habitent et travaillent dans la même commune

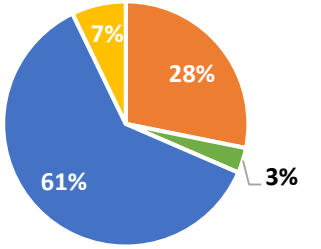
Ce taux permet de constater l'utilisation des TC et modes alternatifs et le comparer selon différents territoires *(RT, CC Etampois et Région IDF).*

RT



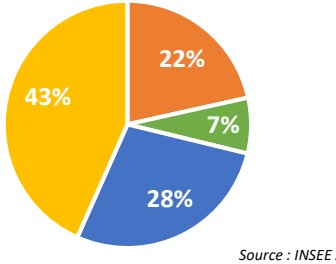
Source : INSEE 2015

ETAMPOIS



Source : INSEE 2015

IDF



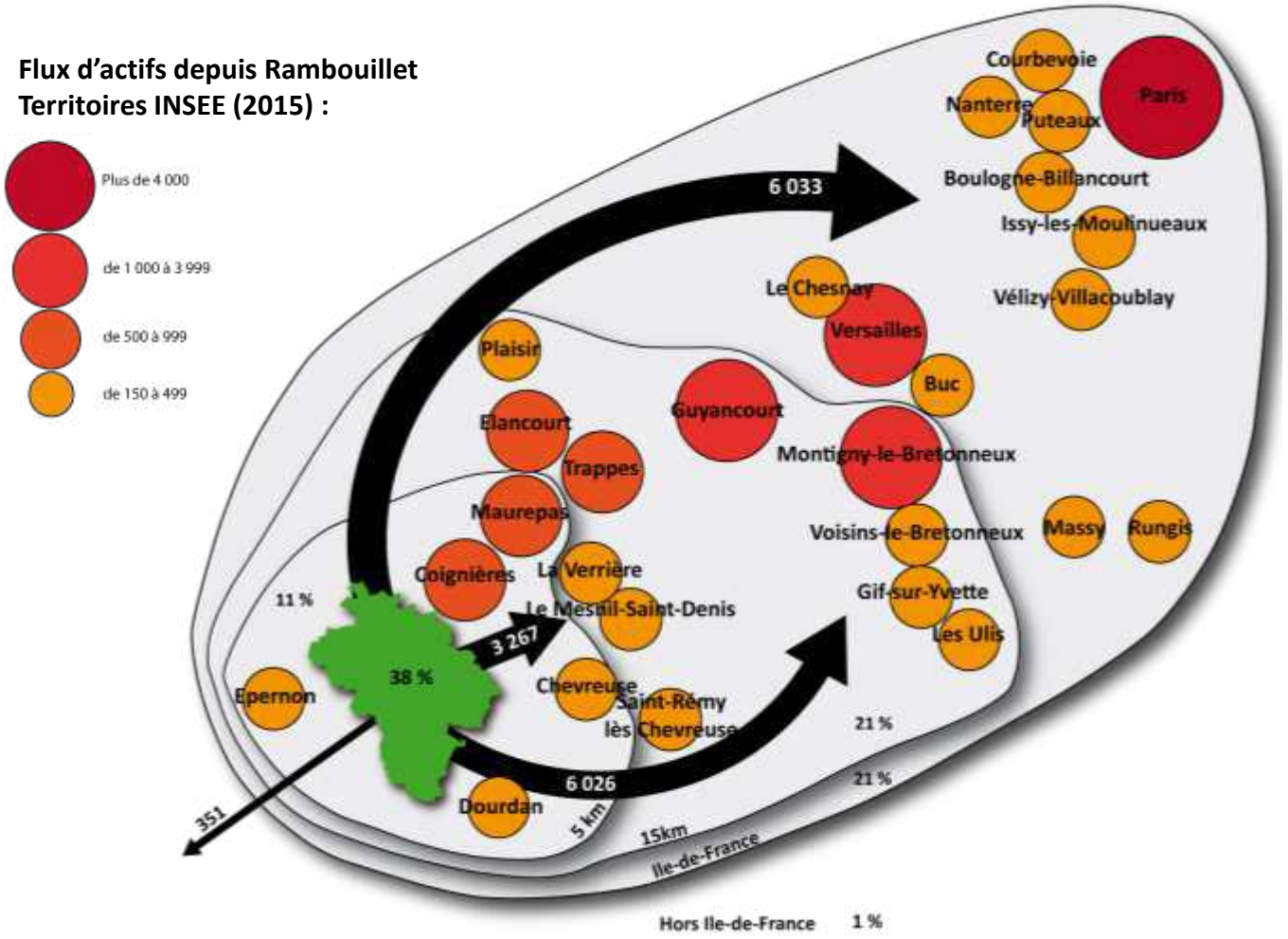
Source : INSEE 2015

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.5 Les déplacements quotidiens sur Rambouillet Territoires

Des flux hétérogènes, concentrés autour de l'axe ferroviaire Rambouillet - Paris

Flux d'actifs depuis Rambouillet Territoires INSEE (2015) :



- ✓ **38 % des actifs résident et travaillent sur Rambouillet Territoires.**
- ✓ **15,8 % des actifs sortants de Rambouillet Territoires vont travailler sur Paris.**
- ✓ Guyancourt, Versailles et Montigny-le-Bretonneux, attirent à elles 3, la même proportion d'actifs que Paris *(16%).*
- ✓ **L'axe Rambouillet-Paris structure les déplacements des actifs**, on devine l'influence de la ligne N du transilien qui dessert Coignières, Maurepas, La Verrière, Trappes, Guyancourt, Versailles et Paris.
- ✓ **835 actifs vont travailler hors d'Ile-de-France**, principalement sur Chartres *(28%)* et Epernon *(20%).*

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

L'étude des flux « OD » de Rambouillet Territoires

- ✓ **Le Perray-en-Yvelines > Rambouillet est l'OD la plus forte avec 2 981 flux**
- ✓ **Rambouillet, pôle émetteur ou récepteur de 9 OD sur les 10 plus fortes.**
- ✓ Les 4 OD les plus fortes sont internes, elles concernent les flux d'échange entre Le Perray-en-Yvelines et Rambouillet et entre Gazeran et Rambouillet.
- ✓ En termes de répartition modale, bien qu'une majorité de communes concernées se trouvent le long de l'axe ferroviaire structurant, il s'avère que la voiture est majoritaire dans les OD structurantes, à l'exception de celles au départ ou à destination de Paris

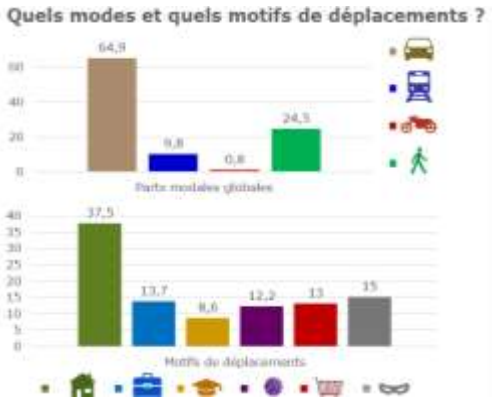
➔ A titre d'exemple **la part modale des TC ne dépassent pas les 13% entre Rambouillet et Gazeran alors que les deux communes sont reliées par l'offre ferroviaire.**

- ✓ **Les modes actifs sont présents sur les OD avec les distances intercommunales les plus faibles**. Notamment entre Gazeran et Rambouillet *(6 % de part modale),* ou entre Rambouillet et Le Perray-en-Yvelines *(5 %).*

Une matrice « O-D »

Les données origine-destination sont issues d'une matrice O-D créée par l'institut Vedecom à la demande de Rambouillet Territoires.
Cette base de données à été analysée afin de ressortir les pratiques de déplacement et les besoins du territoire.

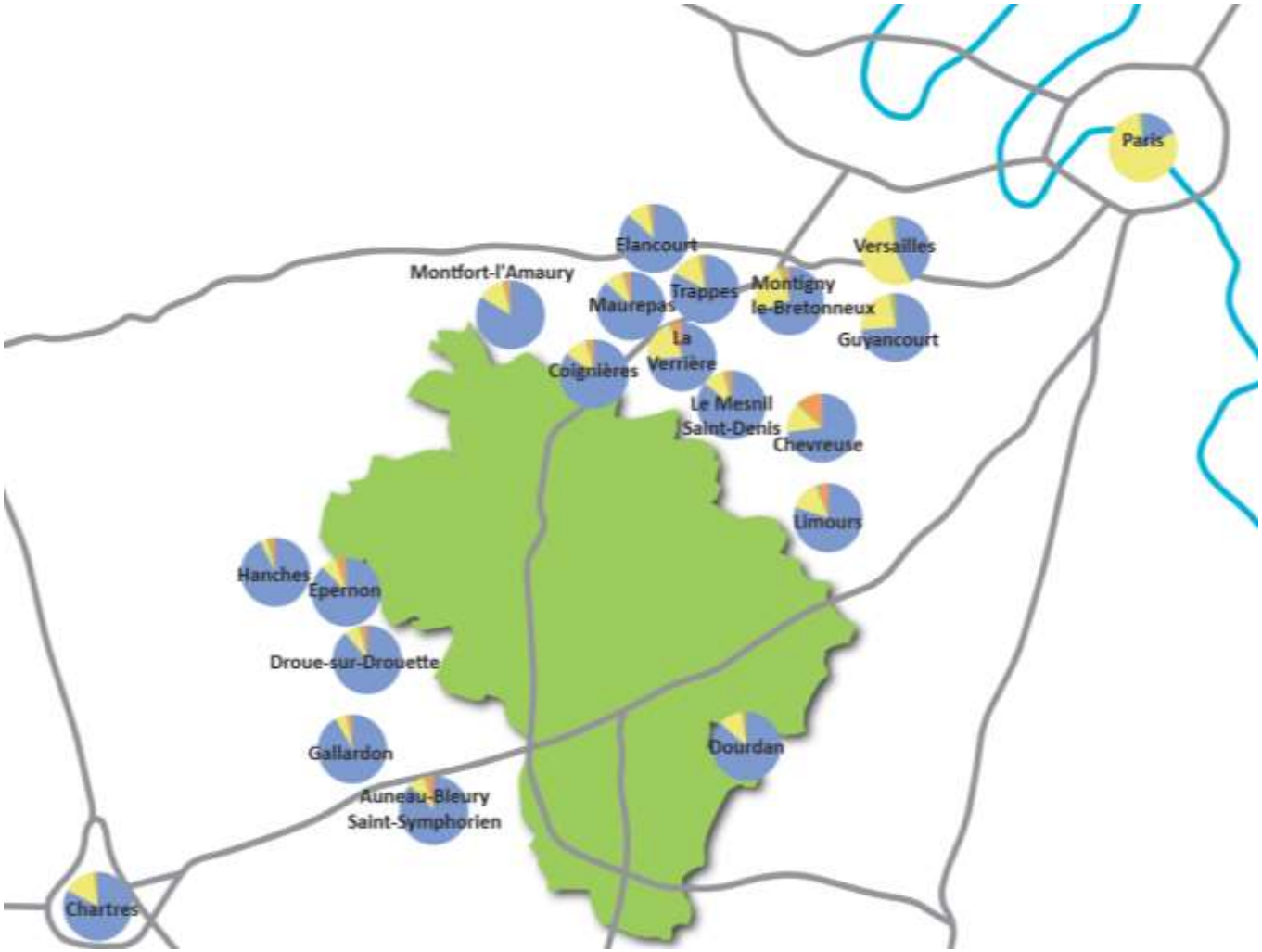
Origine	Destination	Flux	Part modale VP	Part modale TC	Part modale 2 roues	Part modale modes actifs
Perray-en-Yvelines	Rambouillet	2 981	85 %	10 %	1 %	4 %
Rambouillet	Perray-en-Yvelines	2 594	81 %	12 %	1 %	5 %
Gazeran	Rambouillet	1 437	81 %	11 %	1 %	6 %
Rambouillet	Gazeran	1 380	79 %	13 %	1 %	6 %
Paris	Rambouillet	1 348	29 %	**69 %**	2 %	0 %
Rambouillet	Paris	1 327	17 %	**81 %**	2 %	0 %
Rambouillet	Epernon	1 232	85 %	11 %	1 %	3 %
Rambouillet	Ablis	1 206	**87 %**	9 %	1 %	3 %
Perray-en-Yvelines	Les Essarts-le-Roi	1 155	82 %	13 %	1 %	4 %
Epernon	Rambouillet	1 151	84 %	12 %	1 %	2 %



Source : Données Vedecom
Réalisation : ITEM 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Partition modale des flux sortants



Une utilisation des TC croissante à mesure que l'on s'approche de Paris

Modes de transport utilisés (INSEE, 2012) :



La Seine

Principaux axes routiers

Seules les origines supérieures à 300 flux sont représentées.
Réalisation : ITEM, 2019

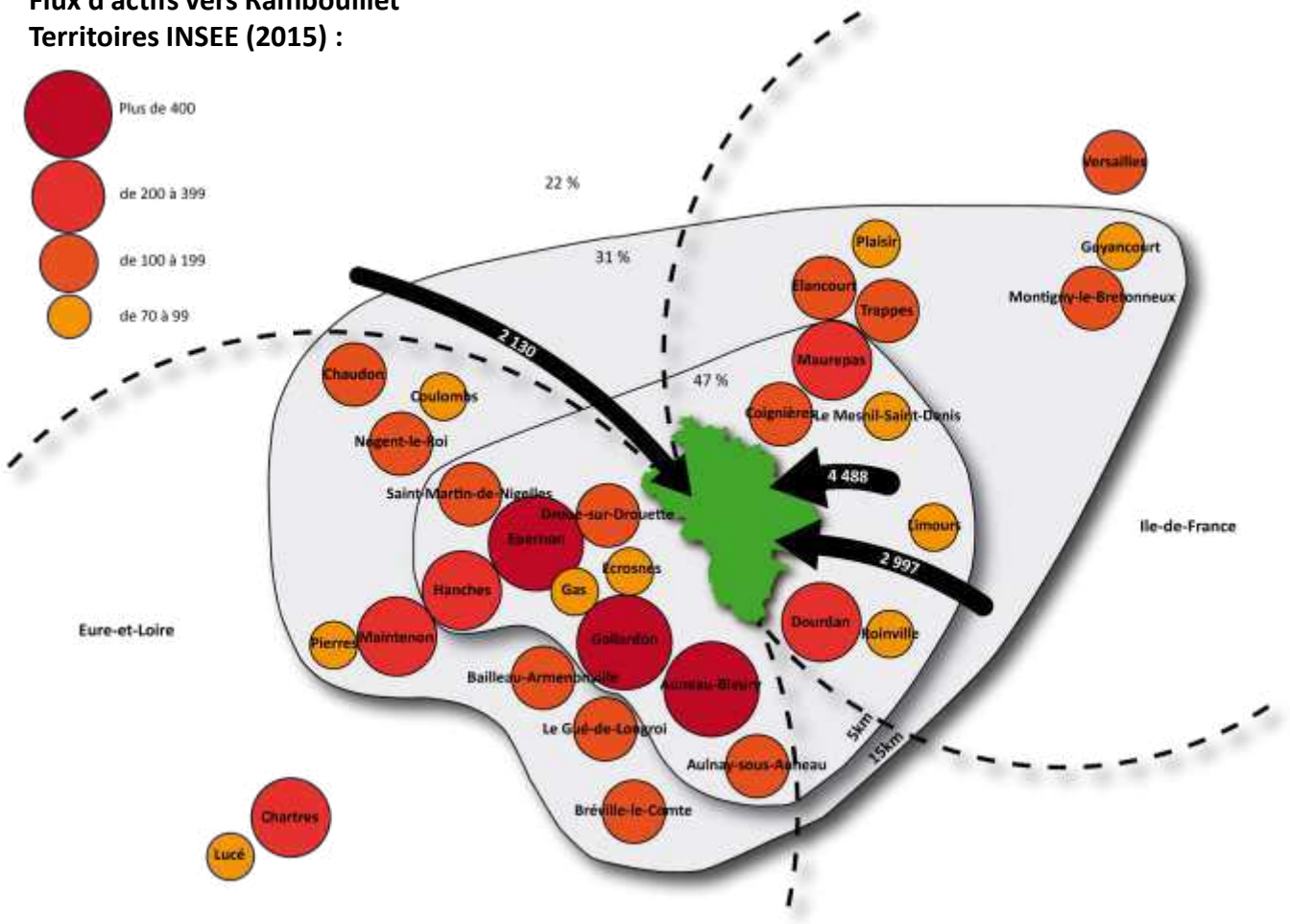
- ✓ **Les TC sont majoritaires pour les destinations de Paris *(80%)* et Versailles *(54%).***
- ✓ La voiture est largement majoritaire pour les destinations de proximité, même le long de l'axe ferroviaire
- ✓ **Position hégémonique de l'automobile dans les déplacements vers l'Eure-et-Loir** avec une part modale allant de 88% pour Epernon à 93% pour Hanches et Gallardon.

Source : Données Vedecom
Réalisation : ITEM 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.5 Les déplacements quotidiens sur Rambouillet Territoires

Flux d'actifs vers Rambouillet Territoires INSEE (2015) :



Une logique de proximité dans les flux entrants

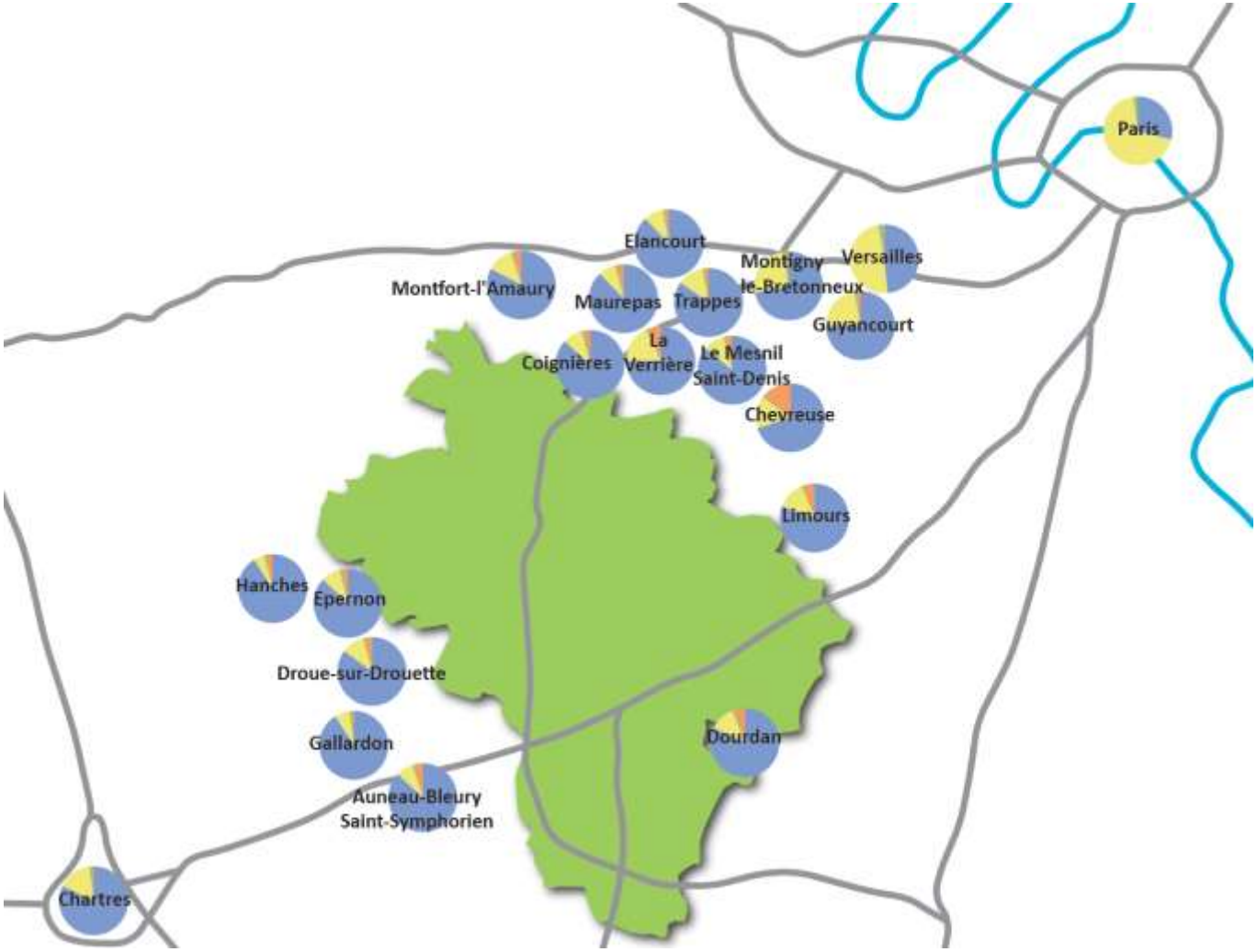
- ✓ 47% des flux externes proviennent d'un rayon de 5km.
- ✓ **58 % des flux entrants sont originaires d'Eure-et-Loir.** 28 % sont issus des Yvelines et 11 % de l'Essonne.
- ✓ **Cette distribution met en avant la desserte de la ligne TER Chartres-Paris**, desservant Maintenon, Epernon, Gazeran et Rambouillet.
- ✓ **L'axe de la ligne N est moins impactant sur les flux entrants**, mais reste visible, notamment au niveau des communes de Coignières, Maurepas et Trappes.
- ✓ **Des communes périphériques accessibles presque exclusivement en automobile** sont des pôles émetteurs fort, exemple : Gallardon, Saint-Martin-de-Nigelles.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

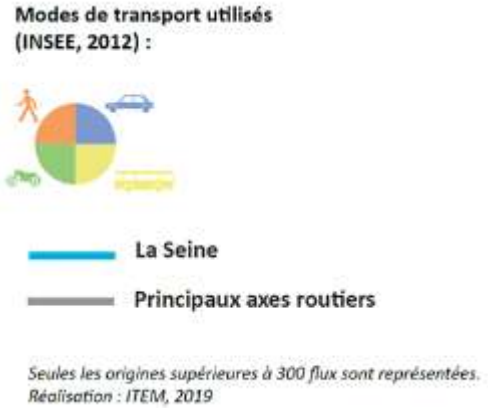
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.5 Les déplacements quotidiens sur Rambouillet Territoires

Partition modale des flux entrants



Une même utilisation des TC entre entrants et sortant



- ✓ **La voiture est le mode privilégié dans les déplacements de proximité**
- ✓ **La part modale des TC est plus élevée le long de l'axe du Transilien N**, mais reste assez basse jusqu'à Trappes *(12%)*
- ✓ **La pratique des modes actifs ne transparait qu'au départ de Chevreuse *(14 %)*.** Cela s'explique par la présence d'un itinéraire cyclable relient Chevreuse à Cernay-la-Ville et Rambouillet.

Source : Données Vedecom
Réalisation : ITEM 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1.5 Les déplacements quotidiens sur Rambouillet Territoires

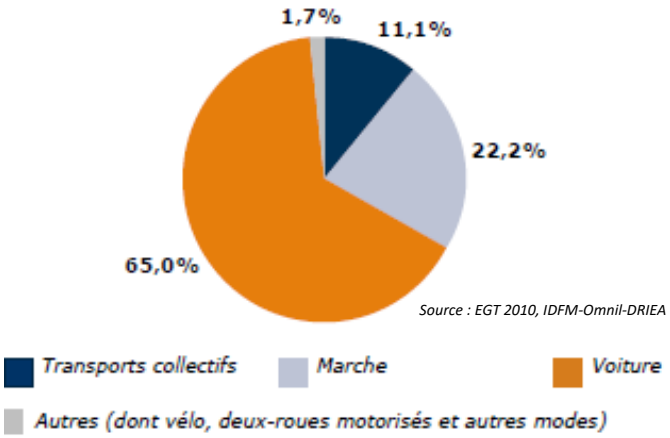
3,93 déplacements par personne et par jour à Rambouillet Territoires

- ✓ Selon l'EGT les résidants de Rambouillet Territoires effectuent environ **3,93 déplacements par personne et par jour**. Un chiffre qui correspond à la moyenne nationale *(3,8 en moyenne ne France en 2008).*

- ✓ En termes de répartition modale, **la voiture est le mode privilégié par les résidents pour leurs déplacements *(65%).*** Avec presque 1 déplacement sur 4 effectué en marchant *(22%)*, il s'agit du second mode le plus utilisé. **L'utilisation des TC est moins répandue que chez les actifs *(11%).***

- ✓ **La portée des déplacements est plus importante pour les utilisateurs des transports en commun *(25,8 km en moyenne).*** Cela s'explique par les nombreux déplacements en direction de Paris et sa proche banlieue permis par l'offre TC structurante sur l'axe Rambouillet-Paris.

Mode des déplacements des résidents



Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA

Ensemble des déplacements des résidents (y compris en-dehors du territoire)

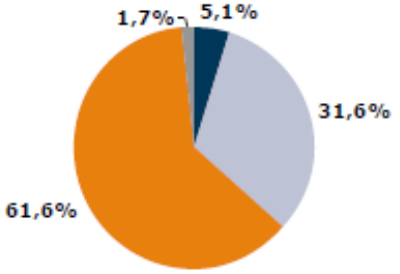
Portée et durée par mode des déplacements internes à l'Ile-de-France	Portée moyenne en kilomètres	Durée moyenne en minutes
Transports collectifs	23,5	63
Marche	0,5	12
Voiture	8,5	19

Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA

Les modes utilisés selon le type de déplacement *(EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA)*

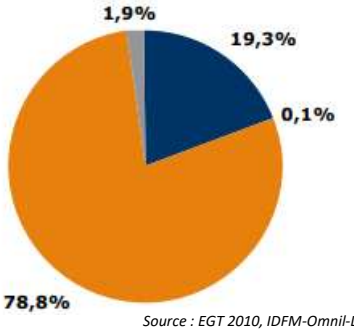
Globalement la voiture est toujours le mode préférentiel avec 65% à 78% de part modale selon le type de déplacement.

Mode des déplacements internes



Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA

Mode des déplacements d'échange



Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA



La mobilité d'échange structurée par la voiture et les TC

- ✓ **Les flux d'échange s'effectuent à 78,8% en voiture et 19,3% en TC**. Comme les distance sont plus importantes, les modes actifs sont logiquement délaissés pour ces déplacements, avec 2% de part modale cumulée pour la marche et autres modes.

Près d'un tiers des déplacements internes effectués à pied

- ✓ **La voitures reste majoritaire dans les déplacements internes, avec 61,6% de part modale, mais la marche constitue le second mode de déplacement** avec 1 déplacement interne sur 3 *(31,6%).* En revanche, les TC sont minoritaire *(5,1%),* étants moins concurrentiels sur les courtes distances.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ATOUTS	FAIBLESSES
- Une forte concentration des pôles générateurs de déplacements sur Rambouillet - Une organisation territoriale de la majorité des pôles démographiques le long de la RN 10 - Une forte utilisation des TC sur quelques destinations et notamment Paris	- Des distances intercommunales importantes, ne favorisant pas les modes actifs - Des densités de population faibles - Un territoire où les emplois offerts ne sont pas en nombre suffisant pour les actifs occupées et pas en adéquation avec leur profil - 2 actifs sur 3 quittent l'agglomération pour se rendre sur leur lieu de travail - Des taux de motorisation élevés - L'attractivité des pôles d'emploi externes donne une dimension « dortoir » au territoire
OPPORTUNITES	**MENACES**
- 10 % des ménages ne possèdent pas de voiture. Une population « captive » pouvant être des relais des politiques de transport - Des zones d'habitat denses près des gares et des pôles d'échange constituent un potentiel captable important	- Omniprésence de la voiture dans les déplacements des résidents - Recul démographique de certaines communes urbaines comme Rambouillet ou Saint-Arnoult, possible étalement urbain

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2. Organisation et conditions de circulation sur le réseau viaire

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Un réseau routier structuré autour de la N10

- ✓ **La N10 structure le réseau routier et forme une véritable colonne vertébrale** sur Rambouillet Territoires et pour le Sud Yvelines. Elle assure la connexion entre l'A11 au sud et la N12 au nord. Son **gabarit à 2x2 voies**, à l'exception du contournement de Rambouillet à 2x1 voie, permet de **capter le trafic de transit entre l'Ouest francilien** et les autoroutes A11 et A10. La N10 est prolongée au Sud par la N191 et permet un accès direct à l'A10 via l'échangeur n°11.

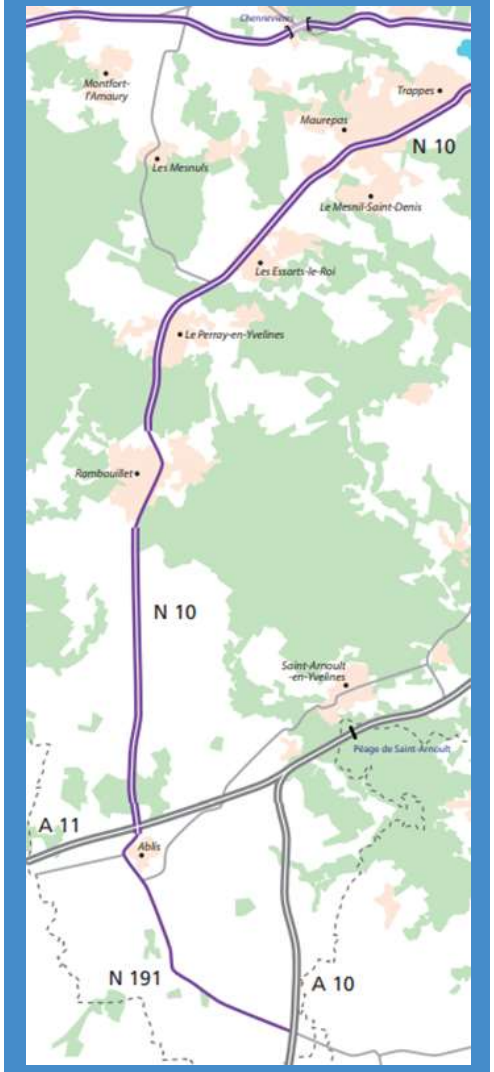
- ✓ Le Sud du territoire bénéficie de la desserte des **autoroutes A10 et A11** qui convergent au niveau du péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines, le plus fréquenté de France. **3 échangeurs** assurent l'accessibilité du territoire : Saint-Arnoult-en-Yvelines/Longvilliers *(n°10 de l'A10),* Allainville *(n°11 de l'A10)* et Ablis *(n°1 de l'A11).* Ces autoroutes constituent **des axes majeurs au sein du réseau autoroutier français** en connectant l'Ile-de-France au Centre de la France et à l'ensemble de la façade atlantique. A l'échelle régionale, l'A10 permet **un accès direct au Nord-Essonne** *(Massy, Saclay, Orsay…)* **et au Val-de-Marne** même si son **caractère payant** contraint son utilisation pour des déplacements quotidiens et favorise l'usage des axes gratuits.

- ✓ L'extrême Nord du territoire bénéficie de la **proximité de la N12**, axe Dreux <> Versailles, grâce aux échangeurs de Millemont, Galluis et Montfort-l'Amaury.

- ✓ Ce réseau structurant est complété par des **voies départementales permettant de connecter le territoire aux principales polarités régionales** :
  - La D906 entre Epernon, Rambouillet et le territoire de Paris-Saclay *(Orsay, Saclay, Massy)* ;
  - L'axe D910 et D988, axe historique entre Paris, Chartres et l'Ouest de la France, parallèle aux autoroutes A10 et A11, permet de connecter le Sud du territoire à Chartres à l'Ouest et à Paris-Saclay à l'Est ;
  - La D191 entre la N10, la N12 et l'A13 permet de connecter le territoire au Nord-Yvelines *(Mantes-la-Jolie)* et au Val d'Oise.

- ✓ Le **réseau secondaire supporte quant à lui les flux locaux d'échanges entre les communes du territoire**, et permet d'accéder aux centres urbains de proximité *(Dourdan, Limours, Houdan…).*

- ✓ Le **réseau de desserte locale** correspond aux voies à faible trafic qui maillent le territoire et assurent la **desserte fine** et le rabattement sur les axes principaux.



Le réseau routier structurant de Rambouillet Territoires
Source : DiRIF, 2016

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les 3 niveaux hiérarchiques du réseau de voirie francilien selon le PDUIF

✓ Le **réseau routier magistral** défini par le PDUIF est composé du **réseau national**, à savoir l'A10, l'A11 et la N10. Il a pour vocation **d'assurer les déplacements de longue et moyenne distance** et de capter le trafic de transit. Le réseau routier magistral représente 72 km sur Rambouillet Territoires.


Réseau magistral – N10

✓ Le **réseau routier structurant** défini par le PDUIF est composé de routes départementales qui maillent le territoire. Il est support des **déplacements de moyenne distance**. Il représente 360 km sur Rambouillet Territoires. Pour ce niveau hiérarchique, le PDUIF distingue :

- Les **réseaux structurants départementaux**, définis à partir des niveaux de trafic, de la desserte des territoires et de la nécessité de continuité des itinéraires départementaux. Cela représente l'essentiel des voies départementales qui maillent le territoire *(346 km).*
- Les **portions de voiries supportant les lignes de tramway, Tzen, Express et Mobilien**, qui ne figurent pas dans les réseaux structurants départementaux. Sur le territoire, ces axes sont déjà intégrés au réseau structurant départemental *(ex : D936 à Sonchamp, D116 à Orsonville…)*
- Les **portions de voies communales assurant la continuité des fonctionnalités du réseau à caractère structurant.** Une seule voie répond à ce critère : **la Route du Bray entre Gazeran et Bel-Air** où s'observe un trafic de shunt pour éviter le centre de Rambouillet. Il s'agira de s'interroger sur le devenir de cet axe : faut-il le requalifier au regard de son utilisation actuelle ou faut-il en contraindre l'utilisation ?
- **Parmi les routes du réseau structurant, toutes n'ont pas la même vocation : certaines supportent un trafic local à l'échelle du territoire** *(D72, D73, D80, D132…)*, **tandis que d'autres assurent les relations supracommunautaires** *(D27, D138, D176, D906, D988…).*


Réseau structurant – D906

✓ Le reste de la voirie constitue **le réseau local** qui permet une desserte fine du territoire. Il est le support des déplacements de courte distance. Il représente à minima plus 873 km sur le territoire.

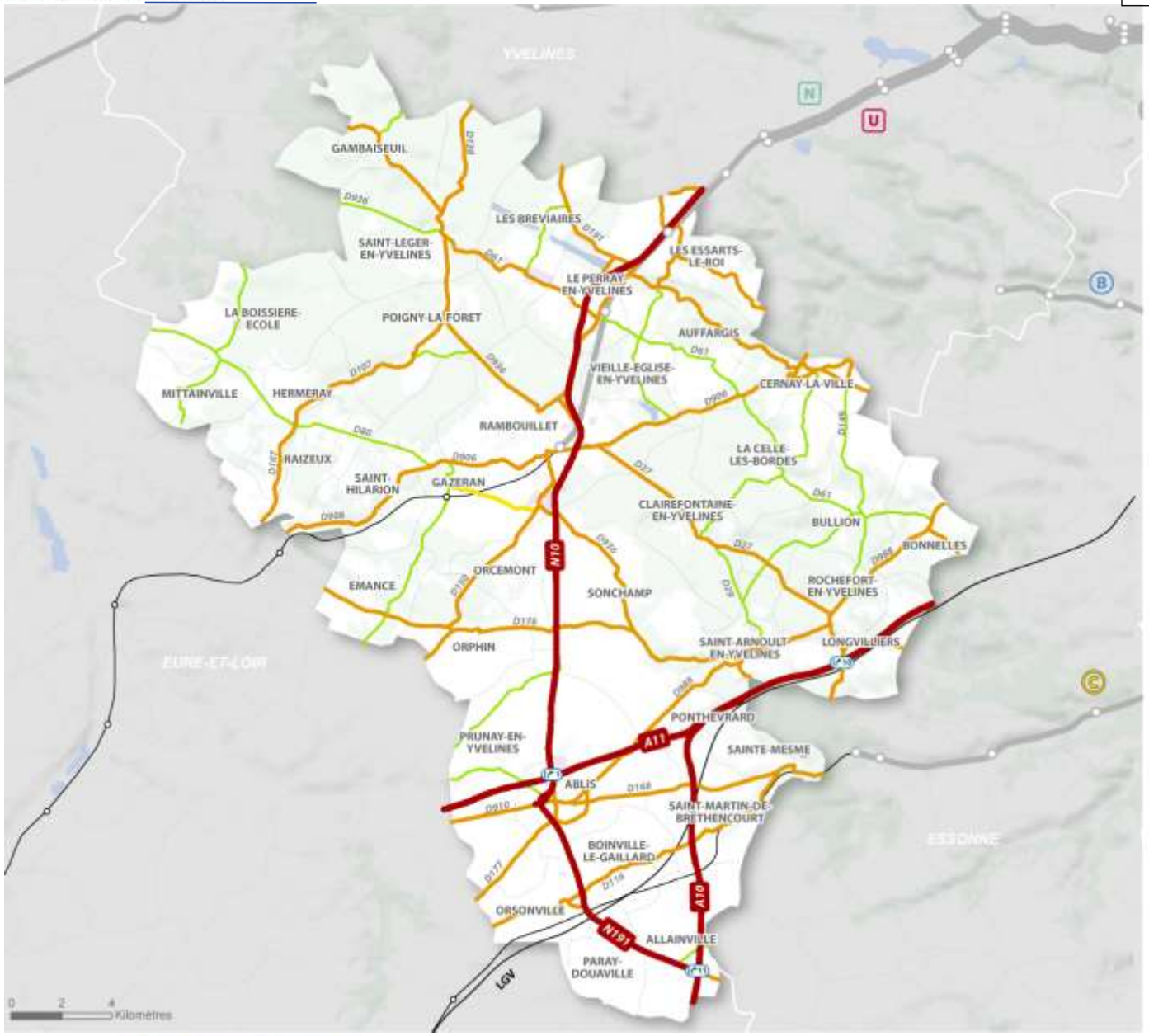
Hiérarchie des voiries	Le réseau à caractère magistral	Le réseau à caractère structurant	Le réseau à caractère local
Vocation	• déplacements moyenne et longue distance voiture / poids lourds • les lignes de transports collectifs, lignes Express exploitées en bus ou cars, doivent y trouver un support efficace	• déplacements moyenne distance • support prioritaire des lignes de transports collectifs structurantes • support prioritaire des maillons terminaux pour les poids lourds • en zone urbanisée, support des déplacements à pied et à vélo	• déplacements de courte distance • enjeu de partage de la voirie y est particulièrement prégnant en zone urbaine pour assurer la priorité aux modes actifs


Réseau local – Gazeran <> Emancé

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.1 Hiérarchisation du réseau viaire

La N10, colonne vertébrale du réseau viaire



Hiérarchisation fonctionnelle du réseau

- Magistral PDUIF
- Structurant PDUIF d'intérêt communautaire
- Structurant PDUIF d'intérêt local
- Structurant PLD

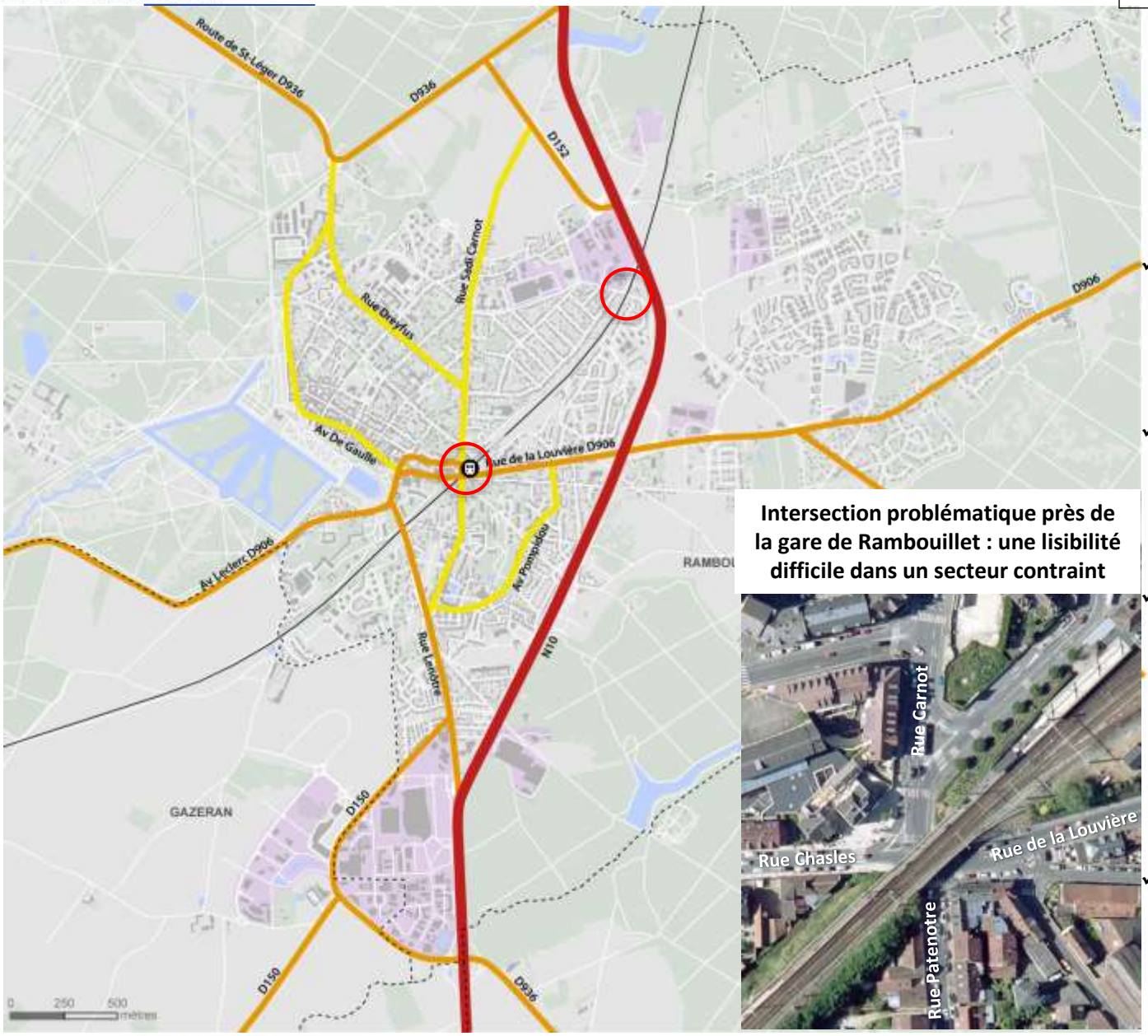
- ✓ Une hiérarchisation PDUIF adaptée aux fonctionnalités et aux spécificités locales.
- ✓ 2 axes payants au sud : A10 et A11.
- ✓ Un axe nord-sud structurant : RN10.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, PDUIF - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

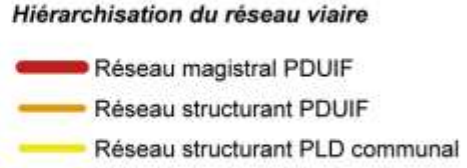
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.1 Hiérarchisation du réseau viaire

A Rambouillet, des défauts de hiérarchisation en centre-ville



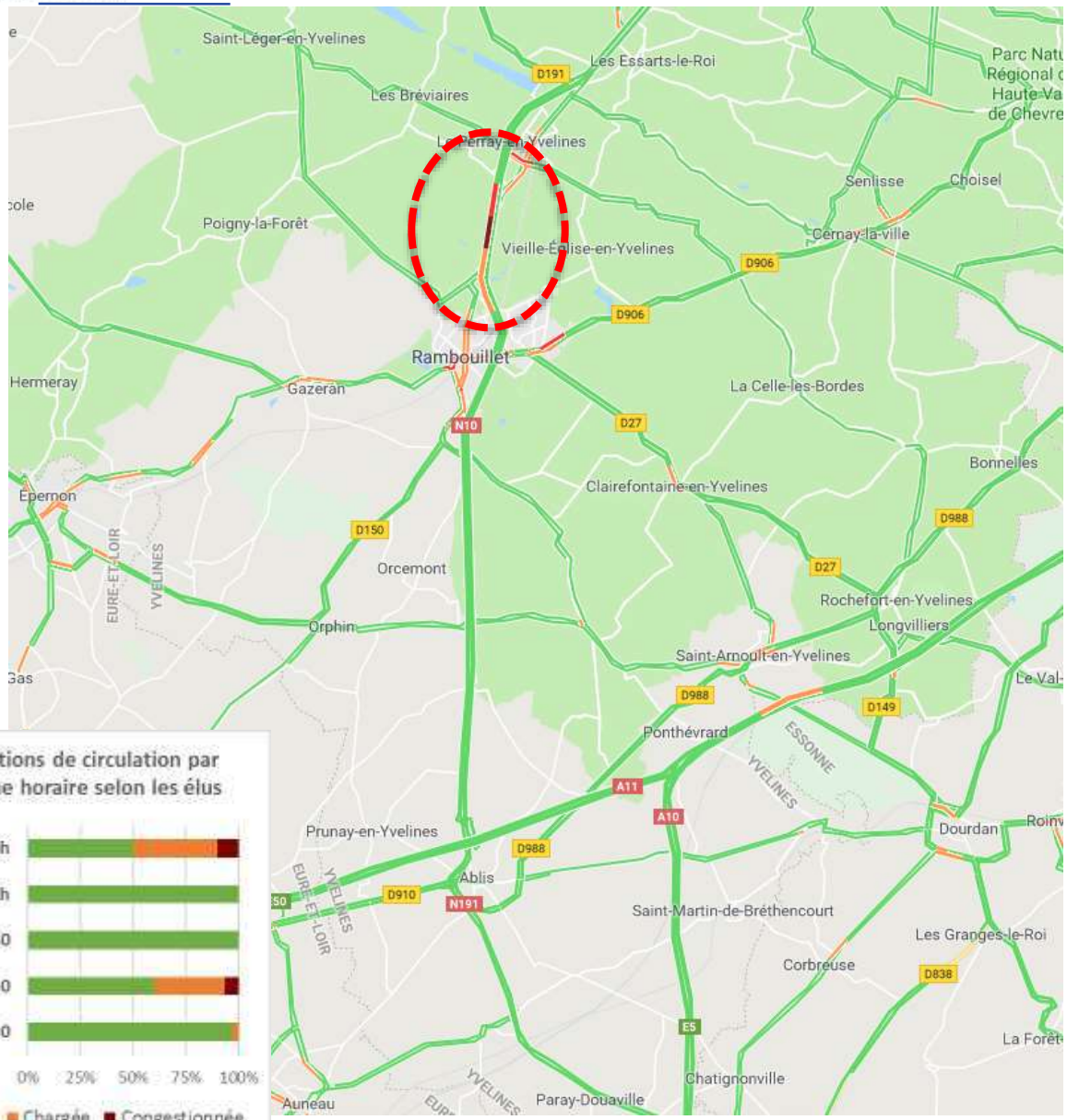
Intersection problématique près de la gare de Rambouillet : une lisibilité difficile dans un secteur contraint



- ✓ La hiérarchisation du PDUIF correspond à la configuration du réseau viaire urbain avec un **axe de contournement** captant le transit *(N10)* et des **pénétrantes urbaines**.
- ✓ La **Rue Carnot** est intégrée au réseau structurant PLM car il constitue l'axe urbain pénétrant depuis le Nord. De même pour **l'Avenue Pompidou** pour contourner le secteur gare.
- ✓ Des **dysfonctionnements s'observent en centre-ville avec du trafic de shunt** entre la Route de Saint-Léger-en-Yvelines et la Rue Lenôtre via la Rue Dreyfus ou l'Av De Gaulle au profil peu adapté. L'absence de contournement ouest et un jalonnement défaillant ne favorisent pas l'usage d'itinéraires adaptés.
- ✓ **2 points de congestion mineure** : la **gare,** point de convergence du réseau viaire urbain, et **l'alternat sous le pont SNCF Rue de Clairefontaine.**

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Source : Google Trafic, situation au 26 mars 2019 à 18h.

Une circulation globalement fluide sur le territoire

- ✓ **Le territoire offre globalement de bonnes conditions de circulation.**

- ✓ **3 difficultés de circulation** sont à souligner, qui restent toutefois mesurées par rapport à d'autres situations en Ile-de-France :
  - **Sur la RN10 au niveau du rétrécissement de Rambouillet** *(passage de 2x2 voies à 2x1 voie)* dans le sens Sud > Nord en HPM et Nord > Sud en HPS et lors des grands départs ;
  - **Au croisement RN10 / D34** aux Essarts-le-Roi en raison du carrefour à feux ;
  - **A Rambouillet, au niveau de l'intersection Louvière / Patenotre / Carnot**, en raison d'un cycle de feux long et d'une lisibilité difficile dans un secteur contraint par le bâti et la voie ferrée ;

- ✓ **Des congestions ponctuelles** s'observent aussi au niveau de la **ZAC de Bel-Air** le samedi après-midi et près des écoles aux horaires de sortie.

- ✓ **Une circulation perçue globalement comme fluide par les élus** mais avec quelques points de congestion notamment dans les communes principales.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les données de trafic coïncident avec la hiérarchisation du réseau viaire

✓ Les données de trafic issus du Département, de Rambouillet Territoires *(2014)* et de l'Etat confirment la hiérarchisation du réseau viaire.

- **Les axes magistraux accueillent les trafics les plus élevés :** le trafic minimum est de 11 000 véh./jour sur la N191, mais il atteint de 30 à 43 000 véh./jour sur la N10 et 85 000 véh./jour sur l'A10 à l'Est du territoire.

- **Les axes structurants du PDUIF**, où les niveaux de trafic sont plus hétérogènes, révélateurs des fonctionnalités différentes de ces axes : de 1 500 à 3 500 véh./jour sur les routes à trafic à dominante locale, et de 3 500 à 8 500 véh./jour sur les routes accueillant du trafic d'échelle supracommunautaire et 14 000 véh./j sur la D910 entre Ablis et l'Eure-et-Loir. Parmi les axes structurants, les axes les plus fréquentés sont la D150 *(8 600 véh./j),* la D191 *(7 500 véh./j),* la D149 *(7 000 véh./*j) et la D906 *(6 800 véh./j).*

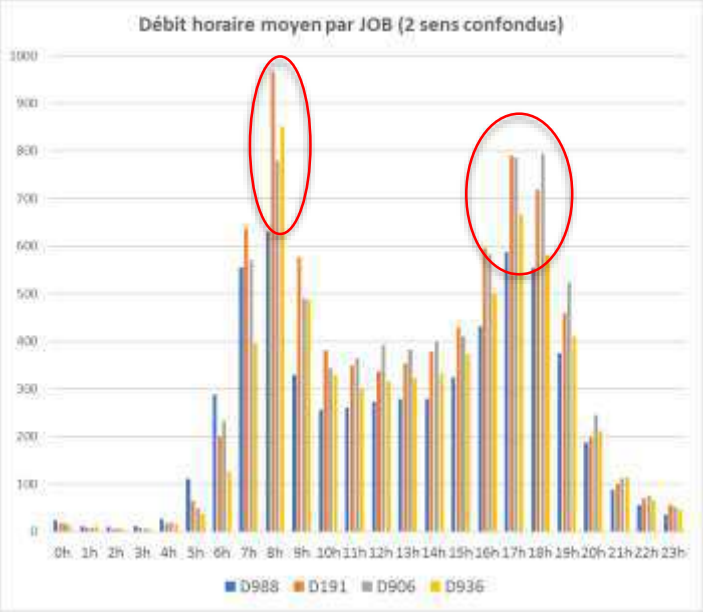
- **Le réseau local**, le trafic est généralement inférieur à 1 000 véh./jour.

Un trafic moyen en heure de pointe de :	C'est en moyenne 1 véhicule toutes les :
2 000 véh.	1,8 secondes
1 500 véh.	2,4 secondes
1 000 véh.	3,6 secondes
750 véh.	4,8 secondes
500 véh.	7,2 secondes
250 véh.	14,4 secondes

L'identification des heures de pointe

✓ L'heure de pointe correspondent aux périodes classiques en Ile-de-France, **à savoir de 8h à 9h le matin et une pointe lissée le soir entre 17h et 19h**.

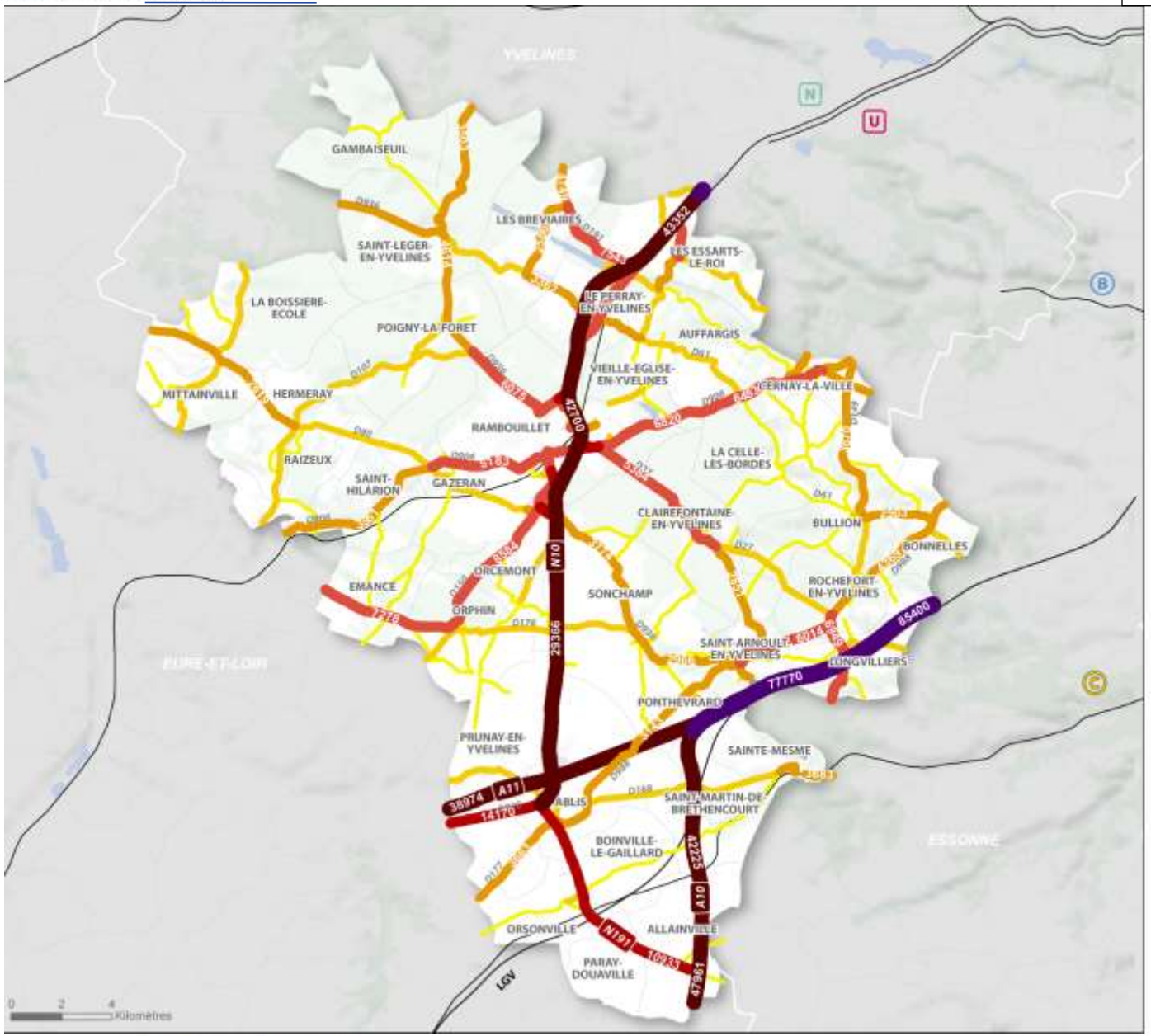
✓ **L'intensité de trafic en heure de pointe est toutefois relativement modérée sur les axes départementaux** comparativement à d'autres secteurs d'Ile-de-France et oscille entre **800 et 1 000 véh./h le matin et entre 600 et 800 véh./h le soir**. Le trafic en heure de pointe du matin correspond à **10 à 12 % du trafic moyen journalier sur un JOB et 10 % le soir.**



RD	Axe de comptage
D988	Rochefort <> Saint-Arnoult
D191	Les Essarts <> Les Mesnuls
D906	Rambouillet <> Cernay-la-V
D936	Rambouillet <> Poigny-la-F.

- JOB : jour ouvrable de base, c'est-à-dire soit le mardi, soit le jeudi en période scolaire, les 2 jours les plus représentatifs pour les déplacements.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Un trafic concentré sur les axes structurants

Trafic Moyen Journalier Annuel
(véh./jour)

- < 1000
- De 1 000 à 2 500
- De 2 5000 à 5 000
- De 5 000 à 10 000
- De 10 000 à 20 000
- De 20 000 à 50 000
- > 50 000
- *Pas de données*

- ✓ Un trafic dense sur les autoroutes.
- ✓ L'axe N191-N10, se charge au fur et mesure que l'on approche de Paris, avec un premier point de chargement au niveau d'Ablis *(jonction D910 + N191 + A11),* puis un second à Rambouillet.
- ✓ Des flux plus modérés sur le reste du territoire *(max à 8 600 véh./j entre Rambouillet et Orphin),* à l'exception de la D910 entre Ablis et l'Eure-et-Loir *(14 000 véh./j).*

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, CD78, Alyce Sofreco
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Niveau hiérarchique	Axes	Niveau de trafic en 2009	Niveau de trafic au dernier comptage (année)	Taux de croissance annuel moyen
Magistral PDUIF	**N10** à Rambouillet nord	42 700	43 352 (2017)	0,19%
	N10 à Rambouillet sud	25 853	29 366 (2017)	1,61%
	D910 à Prunay-en-Yvelines	13 103	14 170 (2016)	1,12%
	N191 à Allainville	9 400	10 933 (2017)	1,91%
Structurant PDUIF	**D906** (Rue de la Louvière) à Rambouillet	12 047	15 622 (2014)	5,33%
	D191 aux Essarts-le-Roi	6 768	7 543 (2016)	1,56%
	D906 à Cernay-la-Ville	6 547	6 483 (2014)	-0,20%
	D988 à Rochefort-en-Yvelines	6 351	6 014 (2016)	-0,78%
	D906 à Gazeran	6 614	5 183 (2014)	-4,76%
	D936 à Sonchamp	4 539	3 774 (2016)	-2,60%
	D61 au Perray-en-Yvelines	3 249	3 770 (2014)	3,02%
	D936 à Saint-Léger-en-Yvelines	3 147	3 459 (2014)	1,91%
	D988 à Ablis	3 221	3067 (2013)	-1,22%
	D80 à Hermeray	2 753	2 619 (2014)	-0,99%
	D34 aux Essarts-le-Roi	2 588	2 420 (2015)	-1,11%
	D202 aux Essarts-le-Roi	1 820	2 068 (2014)	2,59%
	D24 à Auffargis	1 946	2 025 (2014)	0,80%
	D132 à Buillon	1 805	1 897 (2016)	0,71%
	D107 à Poigny-la-Forêt	1 690	1 694 (2014)	0,05%

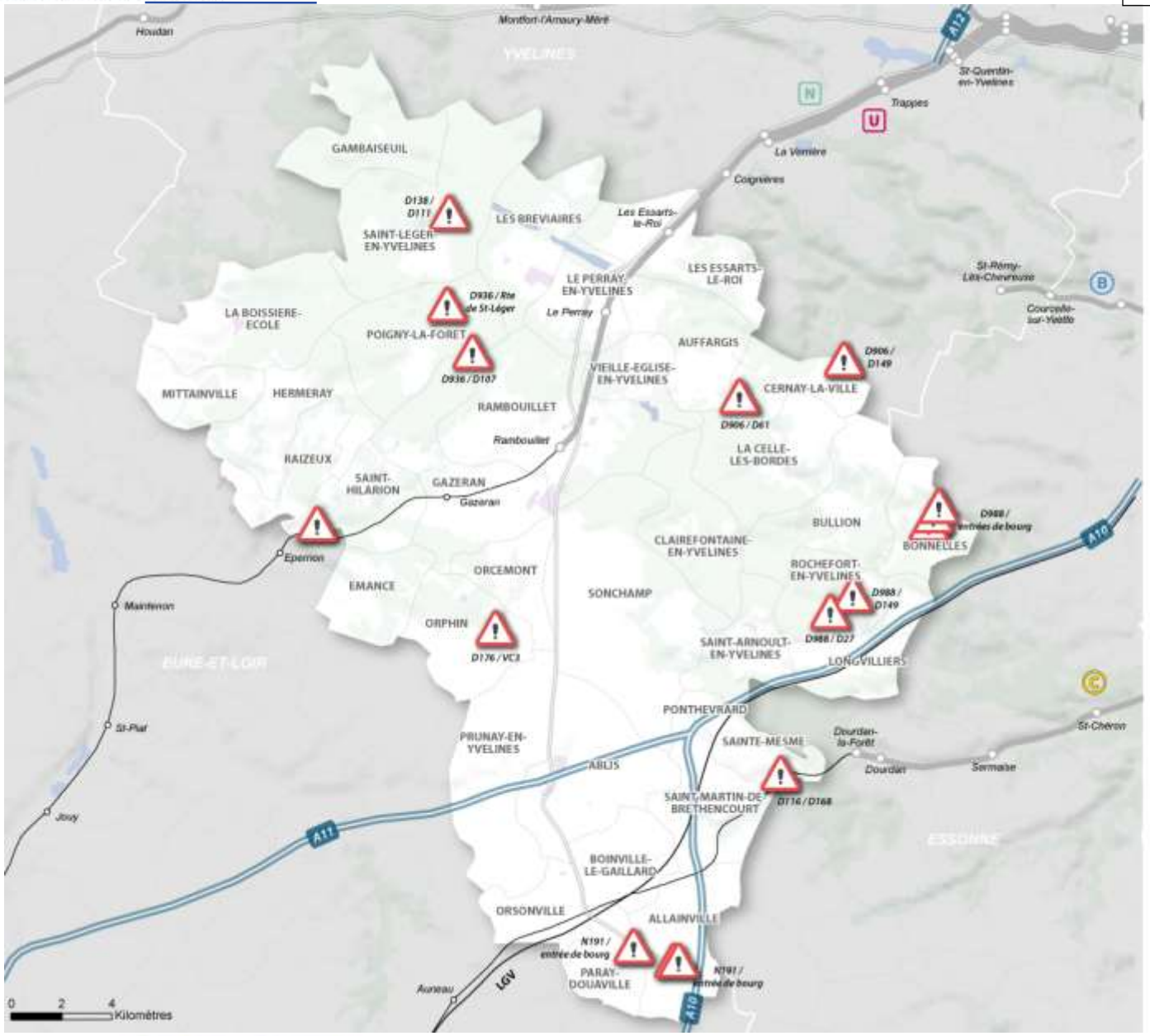
Source : comptages CD78 et DiRIF, 2009-2017

Des évolutions de trafic contrastées entre les secteurs

- ✓ **Un trafic en hausse sur les grands axes, jusqu'à +1,6 % / an sur la N10.**
- ✓ Sur les axes structurants du PDUIF, **une hausse de trafic au Nord et l'Est du territoire, qui contraste avec une baisse au Sud et à l'Ouest.**
- ✓ **Une hausse importante dans Rambouillet avec +5,3 % Rue de la Louvière** au niveau du croisement avec la N10.
- ✓ Des évolutions à mettre en regard de la stagnation démographique *(-0,04 % entre 2010 et 2015)* : **les hausses de trafic enregistrées sont d'origine extra-territoriale** et proviennent du dynamisme économique de l'Ile-de-France.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.3 Les intersections dangereuses sur Rambouillet Territoire



Des intersections accidentogènes

Localisation des carrefours dangereux

Carrefours dangereux

- ✓ 16 intersections accidentogènes ont été relevées sur le territoire, par le biais des questionnaires aux communes et des relevés de terrain.
- ✓ Ces intersections ont une configuration commune : un **carrefour en T** entre une voie principale au trafic élevé et une voie secondaire desservant une commune, et dont la règle de priorité est définie par un **Stop**.
- ✓ Les principales sont :
  - Les entrées de villages **d'Allainville** et de **Paray-Douaville sur la N191** ;
  - **D988** au niveau des entrées de ville de **Bonnelles ;**
  - **D936 / D108** au Nord de Poigny-la-Forêt ;

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.3 Les intersections dangereuses sur Rambouillet Territoire



Saint-Léger-en-Yvelines D138-D111
Problématique : visibilité



Paray-Douaville N191- Entrée de bourg
Problématique : insertion difficile, trafic rapide



Poigny-la-Forêt D107-D936
Problématique : visibilité



Cernay-la-Ville D61-D906
Problématique : visibilité



Rochefort-en-Yvelines D27-D988
Problématique : insertion difficile, trafic rapide



Cernay-la-Ville D149-D906
Problématique : insertion difficile, trafic rapide



Sainte-Mesme D116-D168
Problématique : insertion difficile, trafic rapide



Orphin D176- Voie communale 3
Problématique : insertion difficile, trafic rapide

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

La circulation des PL se concentrent sur les grands axes

✓ De part sa situation aux portes de l'Ile-de-France et au croisement de 2 axes autoroutiers majeurs *(A10 et A11),* le territoire est traversé par **un flux important de poids lourds**. **Les autoroutes A10 et A11 et l'axe N10 / N191** sont les supports de ces circulations en transit, ne laissant circuler sur les axes secondaires que les véhicules en desserte locale.

✓ **Les principales zones d'activités du territoire sont situées le long de la N10** *(ZA Bel-Air, ZI du Chemin Vert, ZA d'Ablis nord…)* et sont donc accessibles par des voies adaptées hors des espaces urbains.

✓ Exceptées les autoroutes, **les volumes de poids lourds journaliers les plus élevés sont enregistrés sur la N191** *(1 700 PL soit 16 % du trafic*) et **la N10** *(de 2 440 PL à 3 500 PL, soit env. 8 % du trafic).* Sur les axes identifiés comme structurants au PDUIF, **la D910 entre Ablis et l'Eure-et-Loir** *(2 051 PL, 14 % du trafic)* constitue l'axe le plus chargé. **Les autres voies du territoire ont un trafic inférieur**, avec par exemple :

- **Environ 450 PL/jour** sur les D150 et D176 **entre Rambouillet et Epernon** via Orphin ;
- **396 PL/jour sur la D191** aux Essarts-le-Roi ;
- **315 PL/jour sur la D906** à la sortie Est de Rambouillet.

✓ **Des espaces urbains sont aussi impactés par le trafic PL :**

- A **Rambouillet**, on recense 396 PL/jour Rue de la Louvière près de la gare et 320 PL/jour Rue Lenôtre, mais ce trafic s'explique davantage par la circulation des bus urbains et interurbains que par un véritable trafic fret. Dans la zone de Bel-Air, 895 PL circulent quotidiennement sur la D936.
- **D'autres communes** : Saint-Arnoult-en-Yvelines, Cernay-la-Ville, Sainte-Mesme, Le Perray-en-Yvelines, Sonchamp… D'après le questionnaire communes, 38 % des communes sont impactées par le trafic PL.

Une réglementation hétérogène des poids lourds sur le territoire

✓ **Il existe différentes réglementations de tonnage dans les traversées de bourg**: 3,5 tonnes dans les bourgs de Rochefort-en-Yvelines, Longvilliers, Bullion, Ponthévrard…, 7,5t à Clairefontaine-en-Yvelines, 10t à Paray-Douaville, 12t à la Boissière-Ecole, 22t à Poigny-la-Forêt, etc…

✓ **Cette réglementation hétérogène complique sa lisibilité et sa compréhension**. Une harmonisation des réglementations pourra s'envisager dans la suite du PLM.

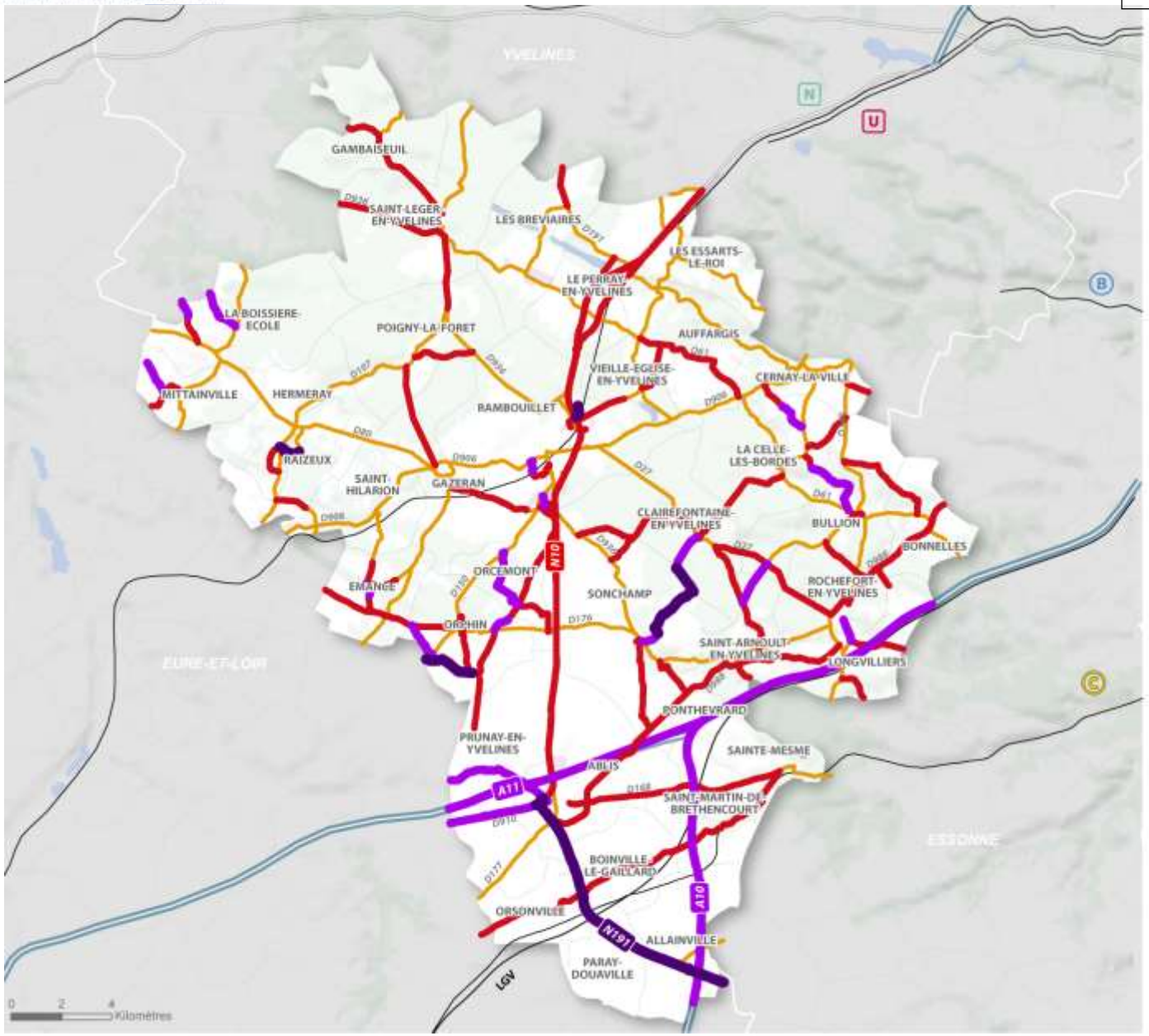
Axe	Trafic PL	Part PL
A10	5 560	11,6 %
A11	4 300	11 %
N191	1 740	15,9 %
N10 *(Essarts-le-Roi)*	3 500	8,1 %
D910 *(Ablis)*	2 051	14 %
D150	435	5 %
D988 *(Rochefort)*	345	8 %
D906 *(Rambouillet)*	315	5 %
D988 *(St-Arnoult)*	282	5 %
D936 *(Poigny-la-F.)*	205	5 %
D906 *(Gazeran)*	197	4 %
D116 *(Boinville-le-G)*	55	6 %

Source : comptages CD78 et DiRIF, 2009-2017



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.4 Le trafic poids lourd sur Rambouillet Territoires



Un trafic PL qui se charge en direction de Paris

Part des poids lourds

- < 5 %
- De 5 à 10 %
- De 10 à 15 %
- > 15 %
- *Pas de données*

- ✓ **Une part des PL importante sur les autoroutes A10 et A11 lié au transit national.**
- ✓ **Une part PL forte** *(16 %, 1 740 PL/jour)* sur la **N191**, liée au trafic d'échanges entre l'A10 et le Sud Yvelines et entre l'A11 et le Sud Essonne.
- ✓ **Environ 8 % sur la N10**, mais un volume qui augmente vers l'Est : de 2 440 PL à Ablis à 3 500 PL aux Essarts.
- ✓ Les parts PL semblent a priori élevées sur certains axes locaux *(49 PL/jour pour un trafic de 300 véh/jour entre Clairefontaine-en-Yvelines et Sonchamp)* mais ces chiffres ne reflètent pas un trafic PL fort : le trafic global étant faible.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, CD78, Alyce Sofreco
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

La problématique des circulations d'engins agricoles

✓ **Rambouillet Territoires est un plateau agricole où la surface des terres cultivées est importante et où sont implantées plusieurs exploitations qui génèrent un trafic d'engins agricoles.**

✓ **Les chemins ruraux et communaux constituent un réseau de communication sur lequel se concentre l'essentiel des circulations agricoles**. Or l'état d'une partie de ces voiries amène parfois les agriculteurs à utiliser davantage de voies départementales ou nationales. **Certaines restrictions de tonnage peuvent aussi concerner les engins agricoles**, alors que l'objectif initial de cette mesure visait la circulation des poids lourds dans les bourgs. Ils doivent alors réaliser des allongements de parcours et utiliser des axes où leur présence peut s'avérer dangereuse.

✓ **La cohabitation sur la chaussée entre les véhicules agricoles et les autres usagers peut être difficile voire dangereuse** du fait :

- De certains **aménagements de voirie** qui ne prennent pas forcément en considération le gabarit spécifique de ces véhicules ;
- De leur vitesse réduite, des usagers peuvent être surpris au détour d'un virage et certains usagers peuvent adopter des **comportements dangereux** lors de dépassements.

✓ Si les conditions de circulation des engins agricoles peuvent représenter un danger pour les autres usagers, **les moyens à mettre en œuvre sont finalement limités** *(barrières à déplacer ou entretien des chemins*) et les solutions imaginables apparaissent peu pratiques au quotidien *(organiser le déplacement des engins agricoles dans les mêmes conditions que celles utilisées pour les convois exceptionnels).*

✓ Au-delà des constats établis, **cette problématique de facilitation et sécurisation des déplacements des véhicules agricoles sera prise en compte dans la phase action du PLM** si elle apparaît comme un objectif prioritaire pour Rambouillet Territoires.

Caractéristiques des circulations agricoles

- Les circulations d'engins agricoles sont caractérisées par leur périodicité : elles se concentrent principalement entre avril et novembre avec des périodes de pointe correspondant aux semis (d'hiver et de printemps), aux fenaisons, moissons et ensilages.
- Selon les travaux réalisés, et donc selon les périodes, les engins rencontrés sur les routes ne seront pas les mêmes (tracteur, ensileuse, moissonneuse batteuse…).
- Des aménagements pour sécuriser leur circulation :
  - Des accotements pour permettre aux engins de se ranger sur le côté
  - Des accotements élargis en sortie de parcelle
  - Des terre-pleins centraux laissant au moins 3,5 m de largeur de voie

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MQB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2.6 Les aménagements de voirie à l'échelle communale

Des traversées de bourg généralement requalifiées

- ✓ Dans la majorité des communes, **la traversée principale du bourg est pacifiée et requalifiée** : des plateaux piétons, des écluses ou chicanes sont aménagés, des trottoirs sont présents parfois accompagnés d'aménagements paysagers *(Auffargis, Clairefontaine-en-Yvelines, Boinville-le-Gaillard…).*

- ✓ **Des « effets portes » ont été réalisés sur les entrées de bourgs de certaines communes** *(Cernay-la-Ville, Poigny-la-Forêt, Orphin…)* **afin de marquer l'entrée de ville** et casser les vitesses à l'aide de chicanes avec ilot central ou d'écluse. **Ce type d'aménagement reste toutefois à développer** pour certaines communes traversées par un axe important *(Sainte-Mesme, Saint-Léger-en-Yvelines, Saint-Arnoult-en-Yvelines…).*


Cernay-la-Ville

Un développement des zones de pacification

- ✓ La pacification a pour but d'adapter les vitesses aux espaces urbains traversés. Une vitesse uniforme à 50 km/h n'est pas pertinente partout, tant les secteurs, les équipements desservis et les usagers sont distincts.

- ✓ En dehors des axes structurants, **les zones apaisées sont assez développées** dans les communes du territoire. Les centres-bourgs sont généralement limités à 30 km/h avec des aménagements de pacification *(Poigny-la-Forêt, Bonnelles, Le Perray-en-Yvelines…)* qui contraignent réellement les vitesses. D'après le questionnaire aux communes, 85 % des communes disposent de zones pacifiées.

- ✓ **Saint-Arnoult-en-Yvelines** fait figure d'exemple car la commune a travaillé sa hiérarchisation du réseau viaire et développé des zones 30 sur les voies résidentielles et de desserte locale.


Clairefontaine-en-Yvelines


Saint-Arnoult-en-Yvelines


Prunay-en-Yvelines


Boinville-le-Gaillard

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

820 accidents corporels entre 2006 et 2016

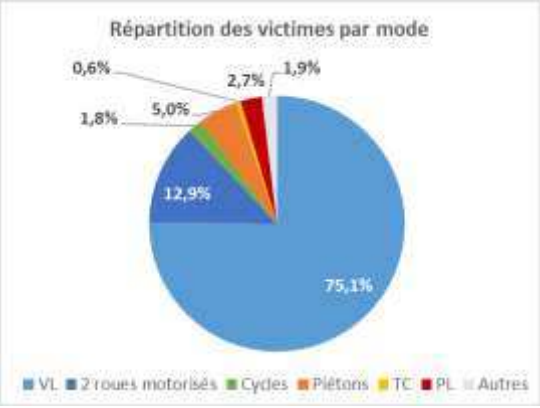
✓ Sur la période 2006-2016, Rambouillet Territoires a connu **820 accidents corporels** de la circulation, soit environ 75 par an et **1 tous les 5 jours**.

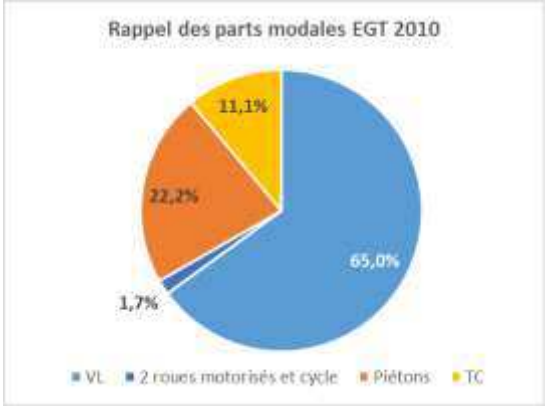
✓ Rapporté à la population et sur les 3 dernières années, on recense 0,64 accident pour 1000 hab., contre 1,56 à l'échelle régionale et 0,86 à l'échelle de la France.

✓ **Les deux roues motorisés** *(2 RM)* **sont surreprésentés** mais de manière moins forte par rapport à la situation francilienne : **18 % des victimes sont des usagers des deux roues motorisés**, contre 38,5 % en Ile-de-France, alors qu'ils représentent environ 1 % des déplacements.

Accidentologie entre 2006 et 2016 (fichier BAAC)

	Nombre d'accidents	Indemnes	Tués	Blessés hospitalités	Blessés légers
Global	**820**	**692**	**77**	**545**	**591**
dont cycles	*33*	*1*	*1*	*14*	*18*
dont 2 RM	*198*	*25*	*11*	*113*	*97*
dont piétons	*92*	*1*	*7*	*40*	*47*
dont Rambouillet	206 (25 %)	194 (28 %)	9 (12 %)	72 (13 %)	196 (33 %)





Source des données d'accidentalité : le fichier BAAC

- Fichier BAAC : administré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, il répertorie et décrit l'intégralité des accidents corporels de la circulation *(le lieu de l'accident, les véhicules impliqués, les victimes…)*
- Accidents corporels : accident survenu sur une voie ouverte à la circulation, impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime ayant nécessité des soins
- Tués : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent
- Blessés hospitalisés : personnes hospitalisées plus de 24h
- Blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas nécessité une hospitalisation de plus de 24h

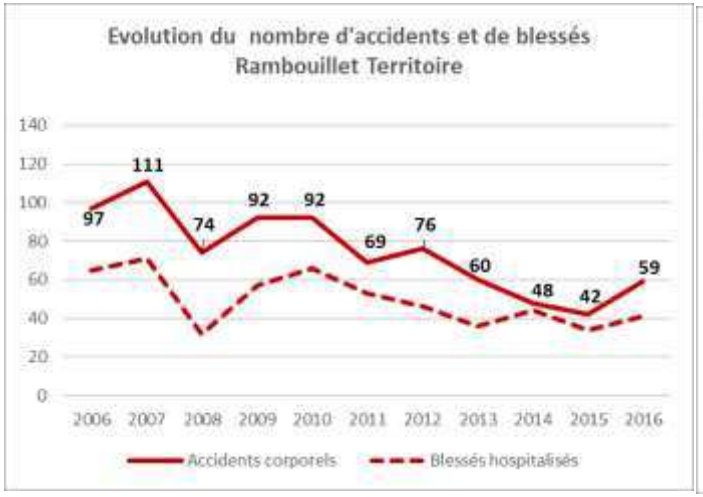
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

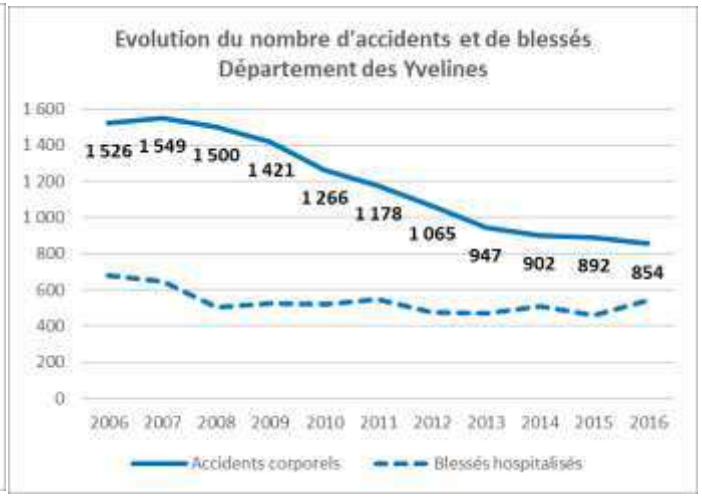
Une baisse globale de l'accidentalité sur le territoire

	Rambouillet Territoires	Yvelines	Ile-de-France	France
Moyenne annuelle sur la période 2006-2008				
Accidents corporels	94	1 525	21 575	78 689
Blessés hospitalisés	56	609	5 708	38 081
Moyenne annuelle sur la période 2014-2016				
Accidents corporels	*50*	*883*	*18 900*	*57 439*
Blessés hospitalisés	*40*	*505*	*5 017*	*26 806*
Evolution entre les 2 périodes				
Accidents corporels	**-47 %**	**-42 %**	-12 %	-27 %
Blessés hospitalisés	-29 %	-17 %	-12 %	-30 %

Tendances en matière d'accidentalité en 11 ans

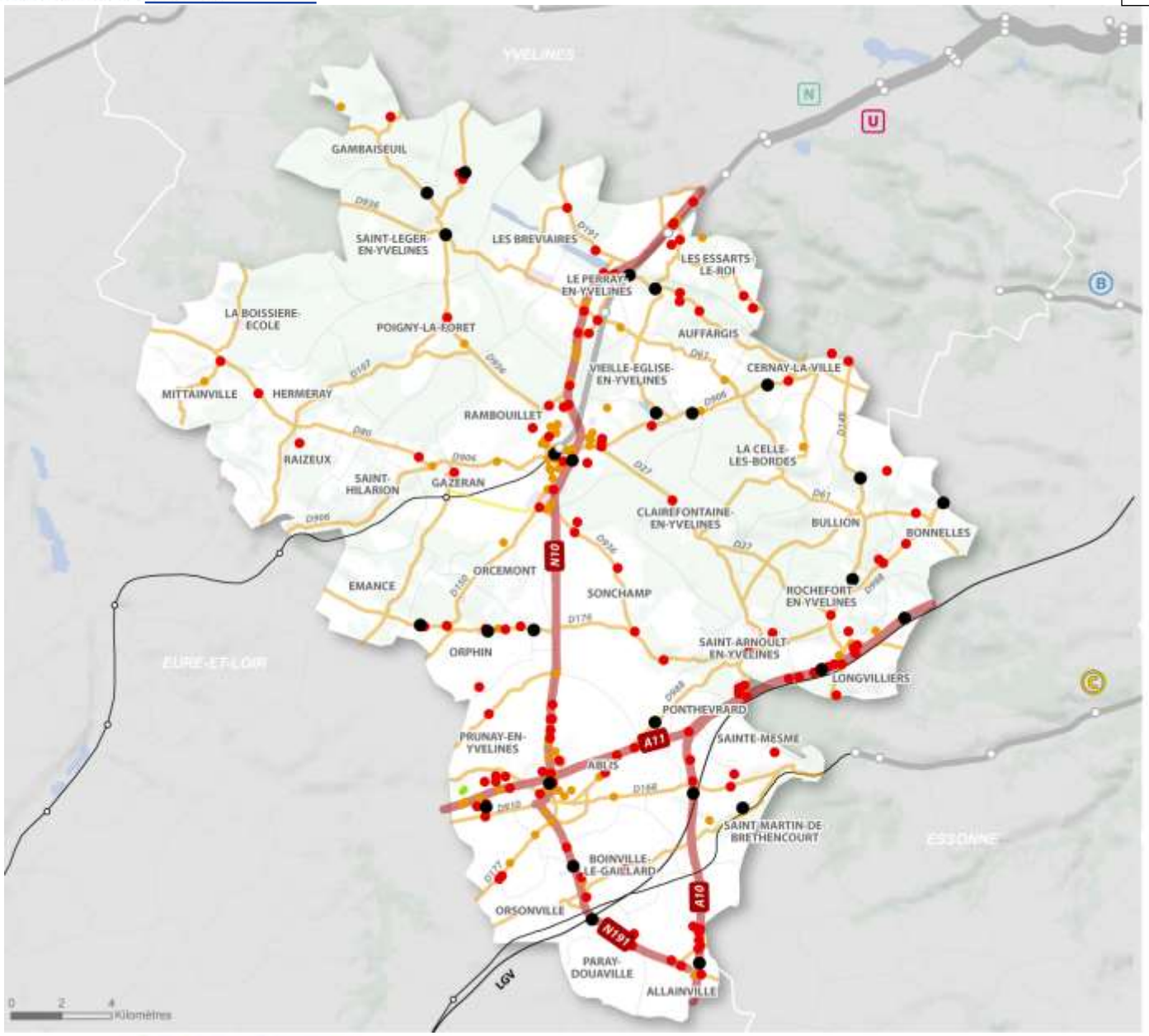
- Presque moitié moins d'accidents corporels en 11 ans sur Rambouillet Territoires (94 contre 50) et 29 % de blessés hospitalisés en moins *(56 contre 40)*
- Une tendance qui se retrouve à l'échelle départementale et qui est plus prononcée qu'à l'échelle de la Région en Ile-de-France





Données : INSEE 2015

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Localisation des accidents corporels

Hiérarchisation du réseau viaire

- Réseau magistral PDUIF
- Réseau structurant PDUIF
- Réseau structurant PLD communal

Gravité des accidents

- Tué
- Blessé hospitalisé
- Blessé léger

- ✓ ***Attention : seulement 30 % des accidents ont pu être géolocalisés.***
- ✓ Une concentration logique des accidents :
  - ✓ Sur les axes magistraux ;
  - ✓ Dans les communes principales, en particulier Rambouillet.
- ✓ D'autres axes apparaissent, à nuancer toutefois au regard du faible nombre d'accidents représentés :
  - D176 à Orphin ;

Sources : IGN 2018, fichier BAAC 2006-2016
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Synthèse organisation et conditions de circulation sur le réseau viaire

ATOUTS	FAIBLESSES
- Une organisation du réseau viaire autour de la RN 10 et des échangeurs A10/A11, - Une prise en compte des aménagements visant à limiter la vitesse des automobiles dans de nombreuses communes, - Une accidentalité en baisse et une faible mortalité des deux roues motorisés, - Une faible congestion routière sur l'ensemble de l'agglomération, - Une faible problématique PL, en dehors des axes structurants.	- De nombreux carrefours sont encore dangereux sur le territoire, - Une organisation des flux de circulation sur Rambouillet qui engendre des saturations à l'heure de pointe du fait de « goulet d'étranglement » notamment dans le secteur gare, - Une forte croissance du trafic sur la majorité des axes alors que la population de l'agglomération est stable.
OPPORTUNITES	**MENACES**
- Continuer et intensifier la baisse de l'accidentalité en traitant les secteurs délicats notamment les carrefours dangereux, - Profiter de la faible congestion routière générale pour œuvre pour un meilleur partage de la voirie en faveur des modes actifs notamment, - Le passage à 2x2 voies de la RN10 à Rambouillet.	- La croissance du trafic est notamment le fait d'une localisation d'actifs en dehors de la Région IDF et a pour conséquence plus de véhicules sur des voies pas forcément adaptées,

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3. Les transports collectifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les facteurs clés de succès d'un bon réseau

Pour que les Transports Collectifs *(TC)* constituent une réelle alternative à l'automobile, ils doivent être, au regard d'un déplacement :

✓ **Rapides, en étant concurrentiels** par rapport aux temps de parcours constatés en **voiture** :
➔ logique des tracés et itinéraires des lignes qui doivent correspondre aux besoins, aménagements en faveurs de TC.

✓ **Confortables,** pour permettre aux voyageurs de circuler dans de bonnes conditions.
➔ Une fréquence de passage des bus qui doit être suffisante pour éviter les sureffectifs, des véhicules adaptés *(gabarit, aménagements intérieurs, nombre de places assises, propreté, …)* aux cibles transportées.

✓ **Pratiques,** pour permettre une simplicité d'usage tant pour les clients réguliers que pour les occasionnels.
➔ Des tracés lisibles, une offre compréhensible et régulière *(les samedis, en vacances, …)* qui correspond aux besoins de déplacements.

✓ **Peu coûteux,** concurrentiel par rapport au coût perçu de l'usage de l'automobile :
➔ Les itinéraires retenus, les distances entre les arrêts et les aménagements de circulation doivent permettre une bonne vitesse commerciale des véhicules.

✓ **Des arbitrages doivent donc être réalisés** : un maillage trop fin rend les TC pratiques mais coûte cher en démultipliant les arrêts et ralentissant les véhicules, l'information voyageur et les équipements des véhicules qui amènent un vrai confort de voyage mais peuvent représenter des investissements onéreux.

✓ De plus, il convient de noter que l'attrait des TC fluctue selon le type de trajet réalisé.

L'usage des transports collectifs sur Rambouillet Territoires

Pour rappel, 11,1 % des déplacements des résidents sont effectués en transport collectif, tous motifs confondus. Ce taux grimpe à 23 % pour les déplacements domicile-travail *(INSEE, 2015).* Avec 22 % des habitants qui possèdent un abonnement de transport, l'usage des TC est ancré dans les pratiques de mobilité des habitants.

Le PDU IF affiche l'objectif d'une augmentation de l'offre de transport collectif de 25 % d'ici 2020 à l'échelle régionale.

Les transports structurants sur Rambouillet Territoires

- Ligne Transilien N Rambouillet <> Paris-Montparnasse
- TER Centre-Val-de-Loire Le Mans <> Chartres <> Paris-Montparnasse

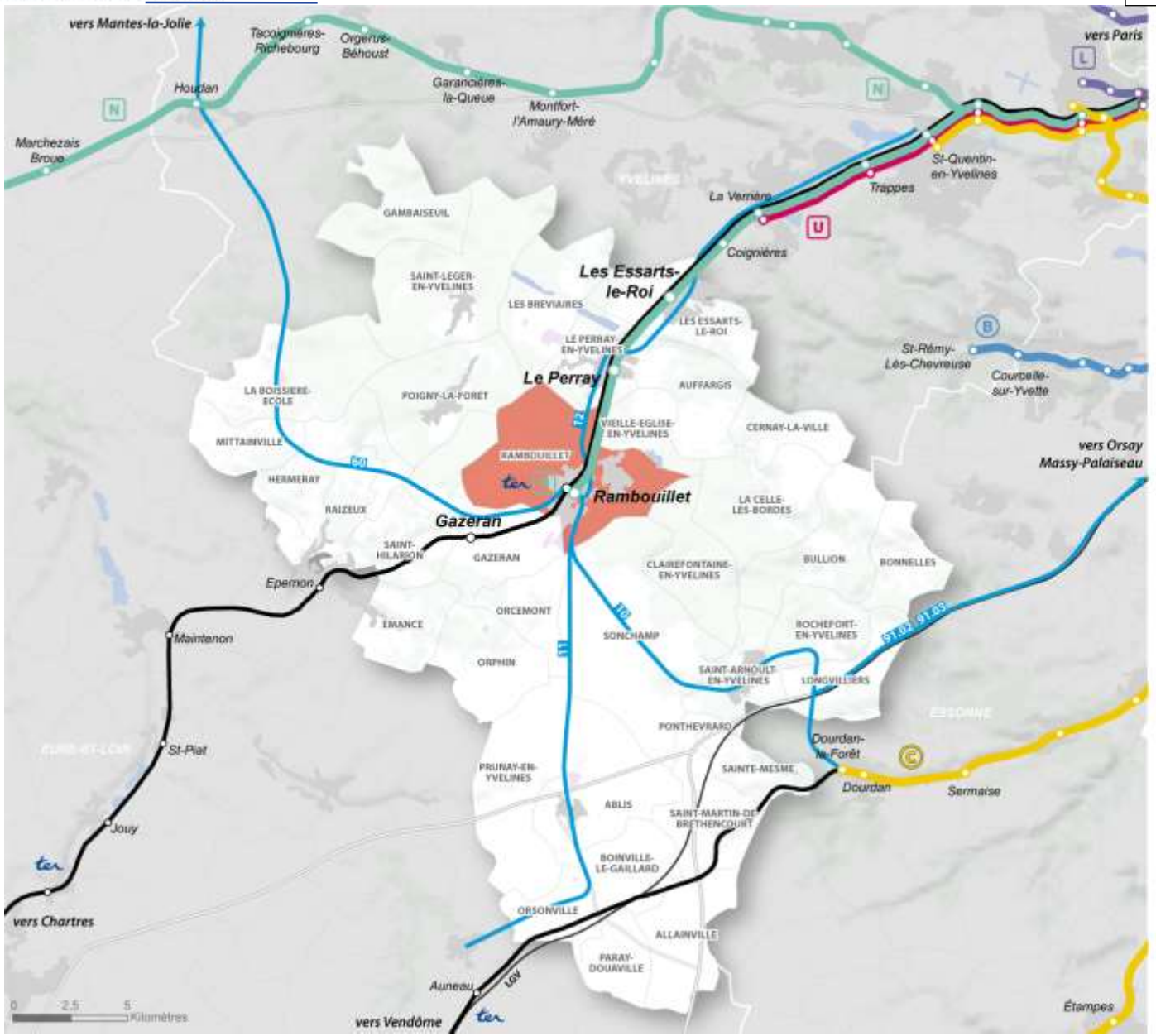
Les transports routiers

- 5 lignes urbaines à Rambouillet
- 37 lignes interurbaines dont 6 lignes « Express »

Glossaire partie TC :

- JOB : jour ouvrable de base, c'est-à-dire soit le mardi, soit le jeudi en période scolaire, les 2 jours le plus représentatifs de l'offre de transport
- HP : heure de pointe, ici considérée le matin de 7h30 à 8h30
- HC : heure creuse, soit de 14h30 à 15h30
- HS : heure de soirée, soit de 20h30 à 21h30

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



L'offre TC structurante de Rambouillet Territoires

Lignes ferroviaires

- Transilien N
- Transilien U
- RER B
- RER C
- TER Centre-Val-de-Loire

Lignes de bus structurantes

- 6 lignes express
- 5 lignes urbaines à Rambouillet

- ✓ **4 communes** concernées par **l'offre structurante ferroviaire**
- ✓ **Des gares extérieures à Rambouillet Territoires qui constituent des pôles d'intermodalité pour la population** : Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Dourdan, Montfort-l'Amaury…
- ✓ Des lignes de bus express, reliant différents pôles de l'Ouest francilien *(Houdan, Massy-Palaiseau, Trappes…)*

Sources : IGN 2018, IDF mobilités
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2 offres structurantes desservent directement le territoire

2 offres structurantes, situées sur un même fuseau de déplacements sont proposées sur Rambouillet Territoires mais ayant des logiques de desserte et de fonctionnement distinctes :

- ✓ **Le Transilien N, une offre en desserte directe de Paris, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles**
  - 3 gares sur le territoire : Rambouillet, Le Perray-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi.
  - Il s'agit de l'offre la plus structurante du territoire avec 84 services quotidiens.

- ✓ **Le TER Centre-Val-de-Loire Le Mans <> Chartres <> Paris, une offre rapide pour Versailles-Chantier et Paris**
  - 2 gares sur le territoire : Rambouillet et Gazeran.
  - Cette offre est organisée par la Région Centre-Val-de-Loire.



Gare de Rambouillet

Des offres structurantes à l'extérieur du territoire

Les bassins de mobilité des habitants dépassant les limites administratives de Rambouillet Territoires, les lignes TC lourdes extérieures au territoire offrent également aux habitants des solutions de mobilité.

- ✓ **Le RER B à Saint-Rémy-lès-Chevreuse**, intéressant pour la frange Est du territoire *(Cernay-la-Ville…)* pour rejoindre l'Essonne, Paris et la Seine-Saint-Denis *(Saint-Denis, Aulnay, aéroport CDG)* ;

- ✓ **Le RER C à Dourdan**, offre structurante pour le Sud du territoire, vers le centre Essonne et Paris ;

- ✓ **Le TER Paris-Austerlitz <> Châteaudun <> Vendôme à Dourdan**, sans arrêt jusqu'à Paris ;

- ✓ **Le Transilien U à La Verrière**, notamment intéressant pour rejoindre La Défense sans nécessiter de correspondances ;

- ✓ **Le Transilien N à Montfort-l'Amaury** pour les communes du Nord du territoire *(Gambaiseuil, Saint-Léger-en-Yvelines).*


Transilien en gare des Essarts-le-Roi


TER en gare de Gazeran

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Le niveau de service de l'offre ferroviaire

Ligne	Gare desservie en lien avec Rambouillet Territoires	Origine <> Destination	Amplitude	Nombre de services					
				JOB	HP *7h30-8h30*	HC *14h30-15h30*	HS *20h30-21h30*	Samedi	Dimanche
Transilien N *Branche Rambouillet*	Rambouillet Le Perray Les Essarts-le-Roi	*Rambouillet <> Paris-Montparnasse*	4h37 – 00h42	84	6	4	4	74	64
TER Le Mans <> Paris	Gazeran Rambouillet	*Le Mans <> Chartres <> Paris-Montparnasse*	4h41 – 23h47	58	7	2	2	35	33
RER B	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	*Saint-Rémy-lès-Chevreuse <> Aéroport de Roissy*	4h58 – 1h14	152	10	8	8	140	140
RER C	Dourdan	*Dourdan <> Paris*	4h08 – ??	95	9	5	5	TRAVAUX	TRAVAUX
TER Vendôme <> Paris	Dourdan	*Vendôme <> Châteaudun <> Paris*	8h04 – 19h58	9	1	0	0	6	7
Transilien U	La Verrière	*La Verrière <> Arche de la Défende*	5h20 – 22h56	93	8	4	4	68	59
Transilien N *Branche Dreux*	Montfort-l'Amaury	*Dreux <> Paris-Montparnasse*	5h55 – 23h37	47	4	2	2	36	33

JOB : jour ouvrable de base (mardi ou jeudi) ; HP : heures de pointe ; HC : heures creuses ; HS : heures de soirée

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les conséquences de l'offre TER Centre-Val-de-Loire pour les gares de Rambouillet Territoires

- ✓ Sur le périmètre francilien, seules les gares de Gazeran, Rambouillet, Versailles-Chantiers et Paris-Montparnasse sont desservies, contrairement au Transilien qui dessert toutes les gares. Cette situation a pour conséquences :
  - **Des temps de trajet entre Rambouillet Territoires et Versailles et Paris bien plus faibles**, permettant au territoire de bénéficier d'une liaison rapide vers Versailles *(gain de 15 min)* et Paris *(gain de 30 min)* ;
  - **D'une offre supplémentaires à la gare de Rambouillet**, qui bénéficie alors de 142 services ferroviaires *(84 Transilien + 58 TER).*

- ✓ Les actifs et autres abonnés résidant en Eure-et-Loir ont 2 possibilités pour se rendre en Ile-de-France :
  - **Soit prendre le train à Epernon** et bénéficier soit **d'un abonnement de travail « intégral »** *(par exemple Epernon <> Paris),* soit de bénéficier de **la soudure tarifaire** et coupler l'abonnement de travail Epernon <> Gazeran au Pass Navigo ;
  - **Soit se rendre à Gazeran,** 1ère gare francilienne, et de bénéficier du Pass Navigo à 75,20 € / mois.

- ✓ **Pour les usagers devant se rabattre sur une gare en voiture, il est financièrement plus intéressant de se rendre à Gazeran qu'à Epernon** : la différence vient principalement du **coût du stationnement à Epernon** *(de 16 à 40 € / mois)* alors qu'il est gratuit à Gazeran. Cet avantage économique concerne donc les habitants des communes alentours d'Epernon *(Gas, Droue-sur-Drouette, Ecrosnes…)*. **L'intérêt de la gare de Gazeran s'est accentué depuis le dézonage du pass Navigo** *(le prix du Navigo mensuel est passé de 114,70 € à 75,20 €)* : pour les usagers ayant besoin uniquement d'un abonnement de travail *(sans avoir nécessité d'un Pass Navigo)*, il est devenu plus intéressant de prendre son train à Gazeran.

La double desserte Transilien / TER de Rambouillet pose le problème de l'interopérabilité des titres de transport : en effet, un billet TER depuis la Région Centre nécessite une contremarque Transilien pour passer les contrôles d'accès installés dans les gares d'IDF. Or les voyageurs ayant un e-billet SNCF ou un titre acheté à un distributeur ne reçoivent pas cette contremarque, seulement délivrée en guichet, et peuvent se retrouver bloqués.

Gare	Nombre de services *(Transilien + TER)*	
	JOB	HP
Rambouillet	142	13
Gazeran	31	3

Durée depuis Rambouillet	Transilien N	TER
Versailles	37 min	22 min
Paris	1h04	34 min

Coût mensuel selon le trajet et l'abonnement	Abonnement de travail SNCF depuis Epernon			Abonnement de travail Epernon <> Gazeran *(27,2 €)* + Navigo *(75,2 €)*			Rabattement en voiture à Gazeran + Navigo		
	Voiture	TC	Total	Voiture	TC	Total	Voiture	TC	Total
Epernon <> Versailles-Chantiers	0 €	96 €	**96 €**	0 €	102,40 €	**102,4 €**	36 €	75,20 €	**111,20 €**
Epernon <> Paris	0 €	124,30 €	**124,30 €**						
Gas <> Versailles-Chantiers	38 €	96 €	**134 €**	51 €	102,40 €	**153,40 €**	45 €	75,20 €	**120,2 €**
Gas <> Paris	38 €	124,30 €	**162,30 €**						

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Une offre de transport routier organisée selon 3 niveaux :

L'offre de transport collectif routier de Rambouillet Territoires s'organise selon 3 niveaux de desserte :

- ✓ Des lignes de bus express ;
- ✓ Des lignes urbaines à Rambouillet ;
- ✓ Des lignes interurbaines complémentaires sur le reste du territoire.

6 lignes de bus express structurantes

- ✓ **4 lignes Transdev organisées en étoile autour de Rambouillet, relient Rambouillet aux principales polarités internes et externes au territoire** : Saint-Arnoult-en-Yvelines et Dourdan *(ligne 10)*, Ablis et Auneau *(11),* Le Perray, Les Essarts-le-Roi et Saint-Quentin-en-Yvelines *(12)*, Houdan et Mantes-la-Jolie *(60*). Ces lignes circulent le samedi, mais pas le dimanche, et en vacances scolaires avec un niveau de services quasi équivalent. **Les lignes 10 et 11 sont les plus structurantes** au vu du nombre de services en JOB et permettent **de relier à Rambouillet les pôles internes** au territoire non desservis par le train : Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines.

- ✓ **2 lignes d'autocar** express Albatrans entre la gare de Dourdan et **la gare d'Orsay** *(ligne 91.02)* **ou de Massy-Palaiseau** *(91.03)* empruntent la **voie dédiée sur l'A10** entre Longvilliers et Massy. Une seule commune du territoire est desservie : Longvilliers. Le nombre de services important, la fréquence élevée en heures de pointe *(10 à 20 min pour la 91.02 et 5 min pour la 91.03)* et la rapidité du trajet offrent **une alternative crédible à l'automobile** pour des déplacements vers Massy et Orsay.

4 transporteurs sur le territoire

- **Transdev Ile-de-France**
  - 4 lignes express
  - Les 5 lignes urbaines
  - 21 lignes complémentaires
- **SAVAC**
  - 15 lignes complémentaires
- **Cars Perrier**
  - 1 ligne complémentaire
- **Albatrans**
  - 2 lignes express

Ligne	Origine <> Destination	Nombre de services				
		JOB	HP	HC	HS	Samedi
10	*Gare de Rambouillet <> Gare de Dourdan*	87	11	2	2	14
11	*Rambouillet <> Ablis <> Auneau*	42	7	2	0	14
12	*Rambouillet <> Saint-Quentin-en-Yvelines*	28	2	2	1	22
60	*Rambouillet <> Mantes-la-Jolie*	16	1	0	1	0
91.02	*Gare de Dourdan <> Gare d'Orsay*	51	5	3	0	19
91.03	*Gare de Dourdan <> Gare de Massy-Palaiseau*	159	23	5	6	32
Total de services sur les lignes express		**383**	**49**	**14**	**10**	**101**

Trajet Longvilliers > Gare de Massy-Palaiseau		
Trajet	**Durée**	**Coût / mois**
Ligne 91.03	35 min	Navigo 75,20 €
Voiture via A10	25-30 min	180 €
Voiture sans A10	40 min – 1h10	125 €

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

5 lignes urbaines desservant l'ensemble des quartiers de Rambouillet



✓ Rambouillet compte 5 lignes urbaines exploitées par Transdev qui desservent tous les quartiers de Rambouillet. **La gare de Rambouillet constitue le point nodal** de ce réseau où s'articulent l'ensemble des lignes, en correspondance avec les lignes interurbaines.

✓ Les 5 lignes urbaines peuvent être distinguées selon 3 niveaux :

- **Les lignes A et B forment les lignes principales** avec une centaine de services en JOB et une fréquence de 15 minutes en heures de pointe et de 30 minutes en heures creuses.
- **Les lignes D et E forment les lignes secondaires** avec un niveau d'offre toutefois élevé *(env. 85 en JOB),* de même fréquence que les lignes A et B mais avec une amplitude et une période de pointe plus retreintes.
- **La ligne C constitue la navette cœur de ville** avec une fréquence de 20 à 30 minutes.

✓ **Les lignes urbaines présentent de bonnes conditions de lisibilité** : toutes les lignes présentent un cadencement quasi-parfait *(départ à la même minute, mais avec des différences entre heures creuses et heures de pointe)* et les itinéraires sont invariants, à l'exception de la ligne D qui est parfois prolongée à la Bergerie Nationale. Pour renforcer cette lisibilité, les lignes A, B, D et E ont des départs simultanés en gare de Rambouillet *(par exemple, toutes les lignes quittent la gare à 10h20, 10h50…).*

✓ **Au global, la ville de Rambouillet dispose d'un réseau urbain attractif** qui permet l'accessibilité de tous les quartiers à la gare et au cœur de ville avec des fréquences de passage adaptées.

Ligne	Origine <> Destination	Nombre de services				
		JOB	HP	HC	HS	Samedi
A	*Rouget de l'Isle <> Groussay*	101	8	6	8	56
B	*Clairbois <> Métairie*	103	8	6	8	56
C	*Navette cœur de ville*	28	3	2	0	28
D	*Saint-Hubert <> Bergerie Nationale*	84	8	4	2	43
E	*Arbouville <> Le CERRSY*	87	8	4	2	46
Total de services sur les lignes urbaines		**403**	**35**	**22**	**20**	**229**

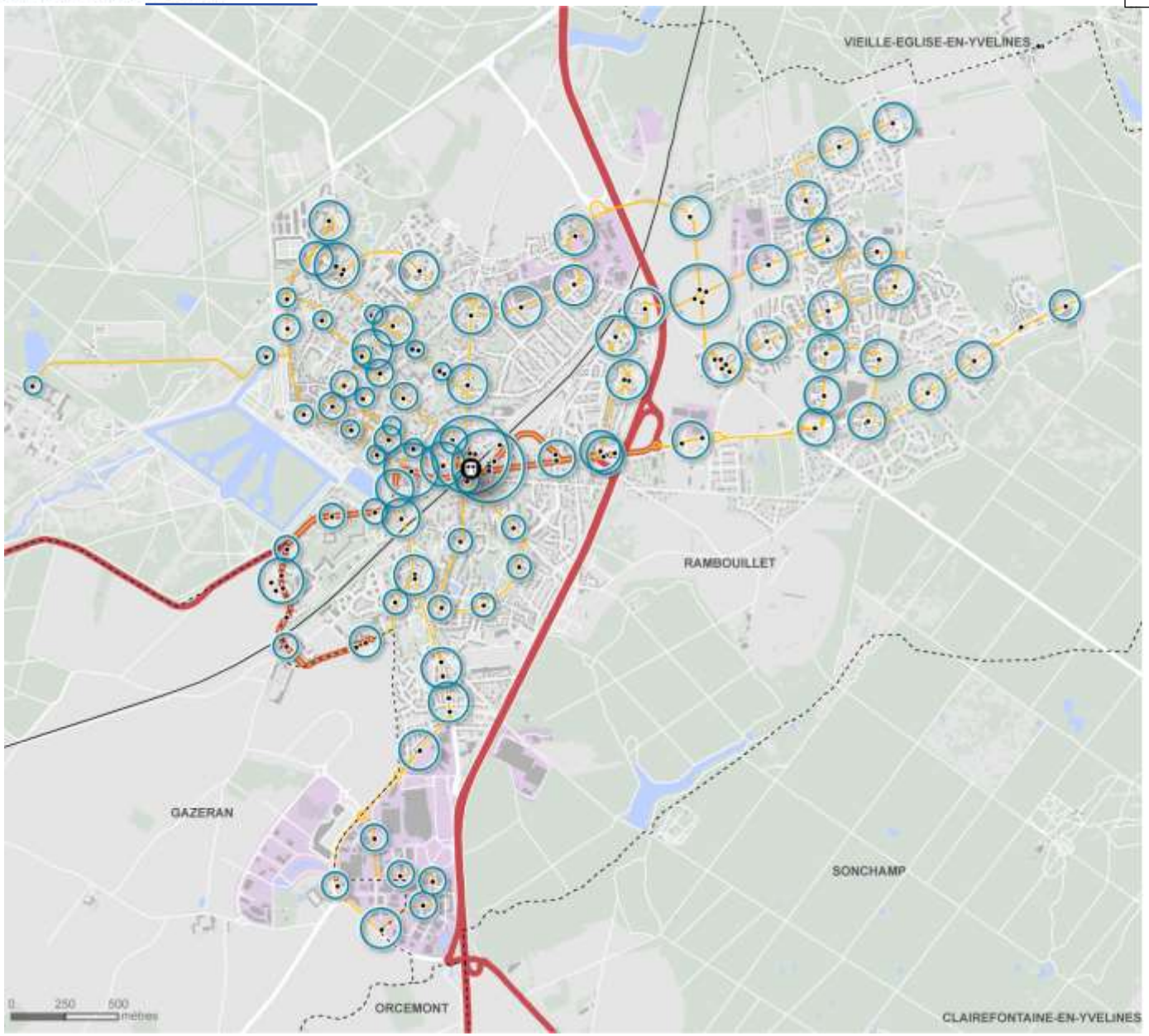


Lignes urbaines en gare de Rambouillet

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.5 L'offre de transports urbains de Rambouillet

400 services urbains à la gare de Rambouillet

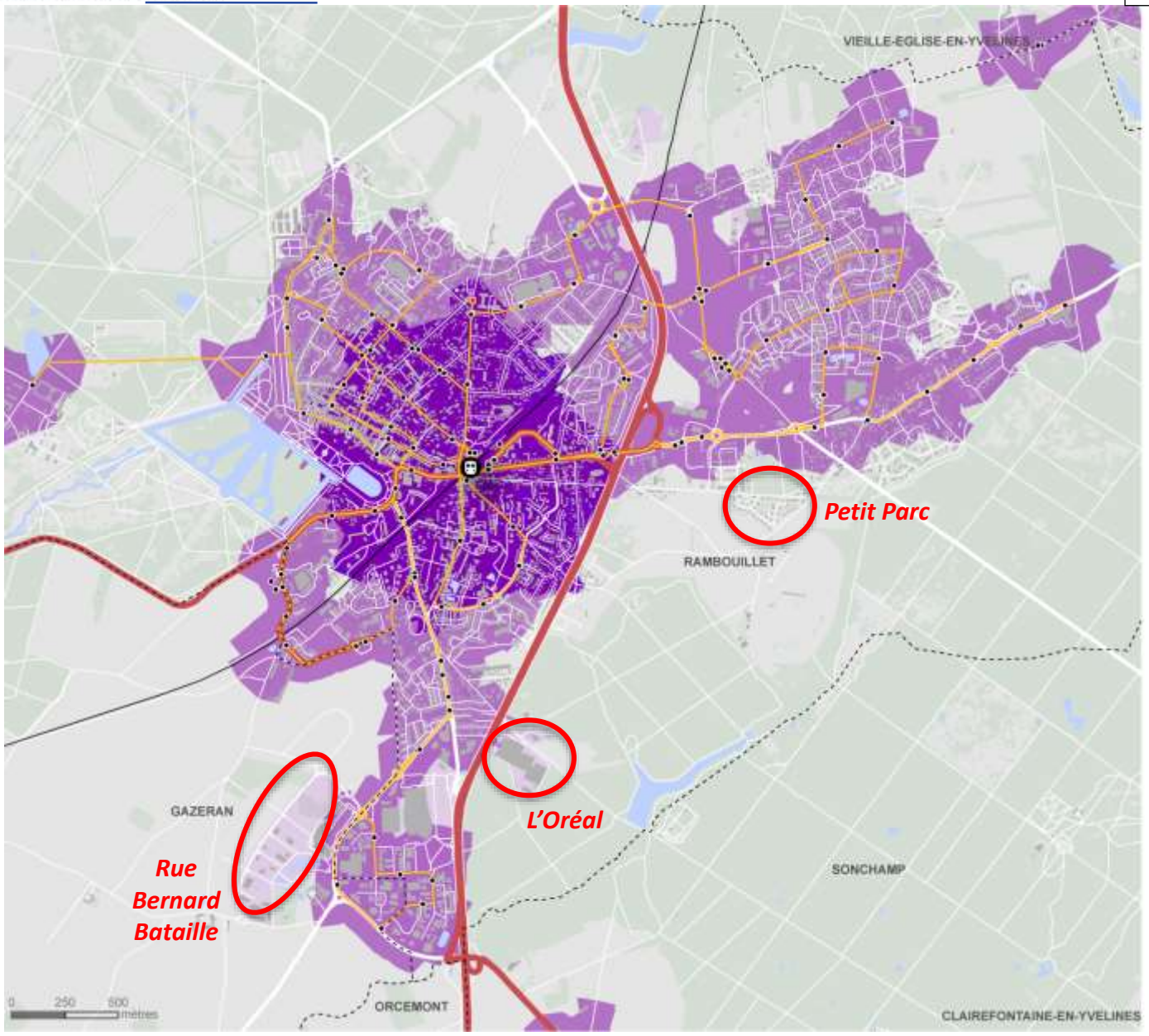


✓ **La gare, arrêt logiquement le plus desservi** avec 400 services par jour.

** JOB = Jour ouvrable de base (mardi ou jeudi)*

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Une excellente couverture spatiale de l'offre urbaine

Réseau de bus

- Arrêt physique
- Réseau urbain
- Lignes Express

Accessibilité à pied au réseau TC

- 5 minutes d'un arrêt de bus
- 15 minutes d'une gare

✓ **Un maillage fin de lignes urbaines qui permet à 93 % de la population d'être située dans l'aire de chalandise des TC,** soit à moins de 5 minutes d'un arrêt de bus et à moins de 15 minutes de la gare.

✓ **La quasi-totalité des pôles générateurs est desservie**.

✓ **Peu de zones « blanches » :**

- L'Ouest de Bel-Air *(Rue Bataille),* récente extension de la zone, en raison d'ilots peu franchissables ;
- Usine L'Oréal, en raison de la coupure de la N10 ;
- Quartier Le Petit Parc.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

37 lignes complémentaires pour desservir toutes les communes

- ✓ **37 lignes complémentaires relient les différentes communes aux polarités internes du territoire ou externes** avec des rabattements sur les gares et les établissements scolaires.

- ✓ La consistance de l'offre sur ces lignes est globalement identique et révèle **leur vocation prioritairement scolaire :**
  - Des services le matin *(de 7h à 9h)* en direction de la polarité urbaine ou d'une gare ;
  - Des services en seconde partie d'après-midi dans le sens inverse *(généralement de 15h30 à 18h)* ;
  - Des services après 18h pour 14 lignes ;
  - Des services le mercredi midi dans le sens retour ;
  - Une fréquence d'1 à 2 services par heure en HP
  - Une absence ou réduite lors des vacances scolaires.

- ✓ Si la fréquence de ces lignes peut être contraignante pour les actifs, **elles apportent toutefois une solution de mobilité pour les actifs travaillant dans les polarités urbaines,** en particulier s'ils ne sont pas motorisés. Quant aux actifs utilisant le train, ils ont besoin d'une amplitude de service plus importante avec des retours le soir après 18h, ce que leur apportent 14 de ces lignes. La réglementation du stationnement en gare de Rambouillet permet à cette offre TC d'être concurrentielle face à l'automobile.

- ✓ Par contre, **l'absence de services en milieu de journée est préjudiciable pour les captifs** qui ne trouveront pas de solution de mobilité pour des déplacements sur cette tranche horaire.



Poteau d'arrêt, gare routière Prairie



Abribus, gare routière Prairie

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Réseau	Ligne	Origine <> Destination	Nombre de services					
			JOB	HP *7h30-8h30*	HC *14h30-15h30*	HS *20h30-21h30*	Samedi	Dimanche
Transdev	**1**	La Queue-lez-Yvelines <> Rambouillet	20	2	0	0	0	0
Transdev	**3**	Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Dourdan	14	4	0	0	0	0
Transdev	**4**	Rambouillet <> Bonnelles	19	3	0	1	2	0
Transdev	**5**	Rambouillet <> Prunay-en-Yvelines	16	2	0	0	0	0
Transdev	**8**	Rambouillet <> Auffargis	9	2	0	0	0	0
Transdev	**15**	Grandchamp <> Méré	6	1	0	0	0	0
Transdev	**18**	Orsonville <> Dourdan	12	2	0	0	0	0
Transdev	**19**	Le Perray-en-Yvelines <> Les Bréviaires	14	2	0	0	0	0
Transdev	**20**	Rambouillet <> Nogent-le-Roi	11	2	0	0	0	0
Transdev	**22**	Paray-Douaville <> Dourdan	5	1	0	0	0	0
Transdev	**23**	Ablis <> Rochefort-en-Yvelines	12	3	0	0	0	0
Transdev	**24**	Rambouillet <> Raizeux - Saint-Hilarion	8	2	0	0	0	0
Transdev	**25**	Prunay-en-Yvelines <> Saint-Arnoult-en-Yvelines	7	2	0	0	0	0
Transdev	**26**	Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Orsonville	4	1	0	0	0	0
Transdev	**29**	Bullion <> Bonnelles <> Dourdan	5	1	0	0	0	0
SAVAC	**39.003**	Rambouillet <> Saint-Rémy-lès-Chevreuse	6	2	0	0	0	0
SAVAC	**39.07A**	Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Bonnelles	3	1	1	0	0	0
SAVAC	**39.07B**	Longvilliers <> Bonnelles	3	1	1	0	0	0
SAVAC	**39.07**	Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Orsay	23	3	1	1	10	10

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Réseau	Ligne	Origine <> Destination	Nombre de services					
			JOB	HP *7h30-8h30*	HC *14h30-15h30*	HS *20h30-21h30*	Samedi	Dimanche
SAVAC	**39.27**	Les Essarts-le-Roi <> Saint-Arnoult-en-Yvelines	10	2	0	0	0	0
SAVAC	**39-30**	Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Limours	4	2	0	0	2	0
SAVAC	**39-36**	Rambouillet <> Auffargis	3	1	0	0	0	0
SAVAC	**39-103**	Saint-Rémy-lès-Chevreuse <> Cernay-la-Ville	14	2	1	0	0	0
SAVAC	**39-203**	Rambouillet <> Cernay-la-Ville	5	1	0	0	0	0
SAVAC	**39-303**	Rambouillet <> Saint-Rémy-lès-Chevreuse	11	2	0	0	0	0
Transdev	**39**	Auffargis <> La Queue-Lez-Yvelines	5	2	0	0	0	0
Transdev	**49**	Les Essarts-le-Roi <> La Queue-Lez-Yvelines	8	3	0	0	0	0
Transdev	**59**	Le Perray-en-Yvelines <> Les Essarts-le-Roi	5	1	1	0	0	0
Transdev	**79**	Rambouillet <> Les Mesnuls <> Villiers-Saint-Frédéric	9	1	0	0	0	0
Transdev	**89**	Hanches <> Rambouillet <> Saint-Quentin-en-Yvelines	2	0	0	0	0	0
SAVAC	**39-35**	Cernay-la-Ville <> Chevreuse	1	1	0	0	0	0
Transdev	**30**	Rambouillet <> Emancé	5	1	0	0	0	0
PERRIER	**36-15**	Auffargis <> Les Essarts-le-Roi	28	3	0	0	0	0
SAVAC	**19**	Les Essarts-le-Roi	6	2	0	0	0	0
SAVAC	**20**	Les Essarts-le-Roi	5	2	0	0	0	0
SAVAC	**150**	Les Essarts-le-Roi	2	1	0	0	0	0
SAVAC	**146**	Paray-Douaville <> Boinville <> Saint-Arnoult-en-Y.	4	2	0	0	0	0
Total		**37 lignes complémentaires**	**324**	**66**	**5**	**2**	**14**	**10**

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

1 110 services de bus quotidiens sur Rambouillet Territoires

✓ **Rambouillet**, ville-centre du territoire, **concentre logiquement l'offre la plus importante avec 696 services quotidiens**, assurés par 22 lignes différentes. Les communes les moins peuplées du Sud et de l'Ouest du territoire sont celles dont l'offre est la plus faible, avec 11 communes à moins de 15 services quotidiens.

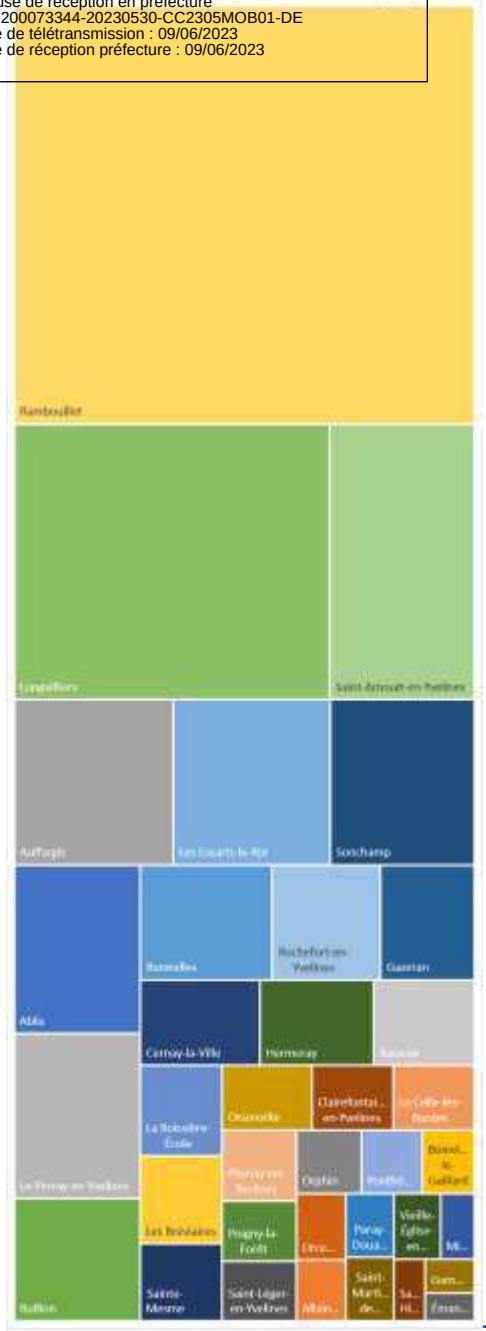
Communes	Nombre de lignes	Nombre de services					
		JOB	HP	HC	HS	Samedi	Dimanche
Ablis	5	77	14	2	0	14	0
Allainville	3	11	3	0	0	0	0
Auffargis	8	95	12	2	1	22	0
Boinville-le-Gaillard	2	12	2	0	0	0	0
Bonnelles	6	55	11	3	1	14	10
Bullion	6	56	10	1	1	14	10
Cernay-la-Ville	5	37	6	1	0	0	0
Clairefontaine-en-Yvelines	1	19	3	0	0	2	0
Émancé	1	5	1	0	0	0	0
Gambaiseuil	1	6	1	0	0	0	0
Gazeran	5	39	4	0	1	0	0
Hermeray	3	35	3	0	1	0	0
La Boissière-École	2	27	2	0	1	0	0
La Celle-les-Bordes	1	19	3	0	1	2	0
Le Perray-en-Yvelines	8	75	9	2	1	22	0
Les Bréviaires	3	26	4	0	0	0	0
Les Essarts-le-Roi	9	94	17	3	1	22	0

Précision pour la lecture de l'offre par commune :

- Une ligne pouvant desservir plusieurs communes de Rambouillet Territoire, la lecture du tableau doit se réaliser uniquement par ligne et non par colonne.
- Par exemple la ligne express 60 dessert 6 communes du territoire (Rambouillet, Gazeran, Hermeray, Raizeux, Mittainville et La Boissière-Ecole). Les 6 communes ont bien 16 passages chacun pour cette ligne. Mais la somme des services par commune n'a pas de sens, on aurait dans cet exemple 96 services.
- Ainsi, il convient de ne pas faire la somme des services par commune.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Communes		Nombre de lignes	Nombre de services					
			JOB	HP	HC	HS	Samedi	Dimanche
Longvilliers	total	8	314	41	10	8	67	0
	dont bourg	*6*	*29*	*5*	*0*	*0*	*2*	*0*
Mittainville		1	8	1	0	0	0	0
Orcemont		1	12	1	0	0	0	0
Orphin		1	15	1	0	0	0	0
Orsonville		3	21	3	0	0	0	0
Paray-Douaville		3	11	3	0	0	0	0
Poigny-la-Forêt		1	16	2	0	0	0	0
Ponthévrard		1	14	4	0	0	0	0
Prunay-en-Yvelines		2	19	2	0	0	0	0
Raizeux		3	31	4	0	1	0	0
Rambouillet		22	696	75	28	24	281	0
Rochefort-en-Yvelines		7	45	6	0	1	8	6
Saint-Arnoult-en-Yvelines		9	144	22	2	3	22	6
Sainte-Mesme		2	23	5	0	0	0	0
Saint-Hilarion		3	7	1	0	0	0	0
Saint-Léger-en-Yvelines		1	16	2	0	0	0	0
Saint-Martin-de-Bréthencourt		2	11	2	0	0	0	0
Sonchamp		1	86	11	2	2	14	0
Vieille-Église-en-Yvelines		3	11	2	0	0	0	0
Rambouillet Territoires		**48 lignes**	**1 110**	**150**	**41**	**32**	**344**	**10**



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Le Transport à la Demande mis en place en 2020 avec le TAD de Rambouillet

- ✓ Afin de **répondre à la demande de mobilité en heures creuses**, période marquée par l'absence d'offre sur les lignes régulières pour la majorité des communes, Ile-de-France Mobilités et Transdev IDF ont mis en place un service de Transport à la Demande depuis janvier 2020 sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Rambouillet Territoires.
- ✓ Ce Transport à la Demande fonctionne sur un **principe zonal « Stop to Hub ».** Les principes d'organisation de ce TAD sont les suivantes :
  - ***Sectorisation du TAD en 3 zones***
  - *Dans les communes,* ***prise en charge à un arrêt de bus existant ;***
  - ***Réservation jusqu'à 1h avant*** *par Internet, application ou par téléphone via la* ***centrale de réservation régionale****.*
  - *Fonctionnement du lundi au vendredi de 9h à 15h35 et le samedi de 9h à 18h50*
  - *L'exploitation est assurée par Transdev à l'aide de véhicules de petite capacité (9 places).*

Le Transport à la Demande mis en place en 2020 avec le TAD de Vallée de Chevreuse

- ✓ Fonctionnement similaire au TAD de Rambouillet avec la possibilité de réserver jusqu'à 20 min. en avance, ce service permet à Cernay-la-Ville et à la Celle-les-Bordes de se rendre de 9h30 à 16h30 notamment à St-Rémy-lès-Chevreuse pour rejoindre le RER B.

Zone	Pôle en rabattement par zone pour le TAD de Rambouillet
Zone Ouest	*Gare de Rambouillet ; Hôpital de Rambouillet ; Centre Commercial Bel Air - Rambouillet (arrêt Drouette) ; Espace Rambouillet – Sonchamp ; Gare de Gazeran; Piscine des Fontaines – Rambouillet ; Piscine des Molières - Les Essarts-le-Roi ; Gare des Essarts-le-Roi ; Collège Le Racinay – Rambouillet ; Lycée Bascan - Rambouillet (arrêt Arbouville) ; Pôle santé des Essarts-le-Roi (arrêt De Gaulle) ; Gare du Perray-en-Yvelines ; Centre Commercial de la Forêt Verte - Le Perray-en -Yvelines (arrêt Saint Jacques) ; Base de loisirs des Étangs de Hollande - Les Bréviaires.*
Zone Est	*Hôpital de Pédiatrie et de Rééducation – Bullion ; Gare de Rambouillet ; Hôpital de Rambouillet ; Espace Rambouillet – Sonchamp ; Centre Commercial Bel Air - Rambouillet (arrêt Drouette) ; Piscine des Fontaines – Rambouillet ; Piscine des Molières - Les Essarts-le-Roi ; Gare des Essarts-le-Roi ; Collège Le Racinay – Rambouillet ; Lycée Bascan - Rambouillet (arrêt Arbouville) ; Pôle santé des Essarts-le-Roi (arrêt De Gaulle) ; Gare du Perray-en-Yvelines ; Centre Commercial de la Forêt Verte - Le Perray-en -Yvelines (arrêt Saint Jacques) ; Base de loisirs des Étangs de Hollande - Les Bréviaires ; Parc multimodal de Longvilliers.*
Zone Sud	*Gare de Dourdan ; Hôpital de Dourdan ; Parc multimodal de Longvilliers ; Collège Georges Brassens - Saint-Arnoult-en-Yvelines ; Centre d'Ablis.*

Sectorisation du TAD de Rambouillet



Zone desservies TAD Vallée de Chevreuse



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Une forte diminution de l'offre routière en heures creuses

- ✓ En moyenne sur Rambouillet Territoires, **27 % des services sont en fonctionnement en heures creuses par rapport à l'heure de pointe**. En début de soirée *(20h30-21h30),* l'offre diminue encore pour atteindre seulement 21 % de l'offre constatée entre 7h30 et 8h30. L'offre constatée en heures creuses est essentiellement du fait des lignes urbaines de Rambouillet et des lignes express qui représentent 88 % des services.

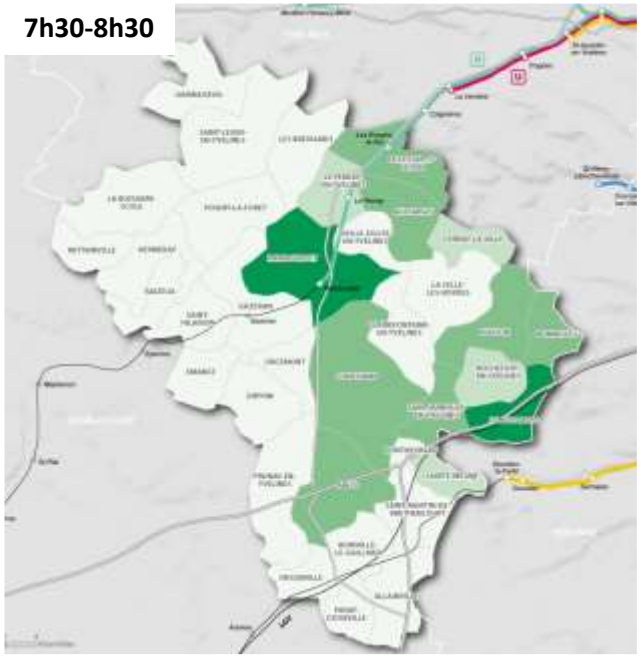
- ✓ **Si toutes les communes ont une desserte en heures de pointe**, 6 communes ont un seul service et 14 ont 2 services, correspondant généralement aux services dédiés aux scolaires. En heures creuses, 25 communes sur 36 ne sont pas desservies, révélateur d'un **réseau de bus orienté sur les migrations pendulaires, et finalement peu adapté aux personnes inactives** *(retraités…)*.

- ✓ **On relève une forte différenciation spatiale entre l'Est du territoire**, concentrant les communes les plus importantes avec une offre présente toute la journée, **et l'Ouest** où l'offre est faible en HP et inexistante en HC.

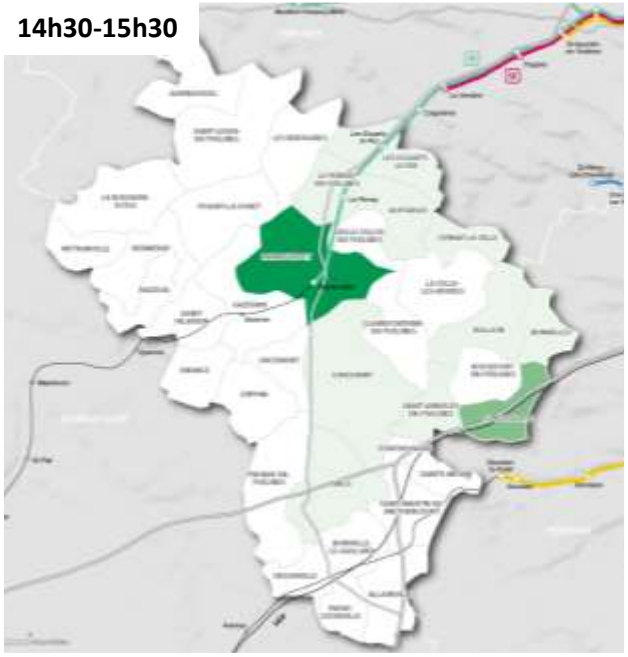
Nombre de services par commune :

- 0
- 1 à 4
- 5 à 9
- 10 à 24
- 25 et +

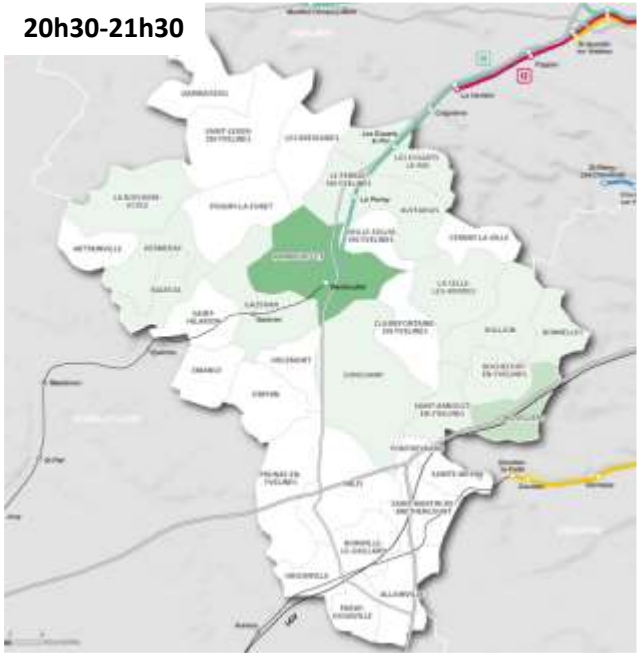
7h30-8h30



14h30-15h30



20h30-21h30



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

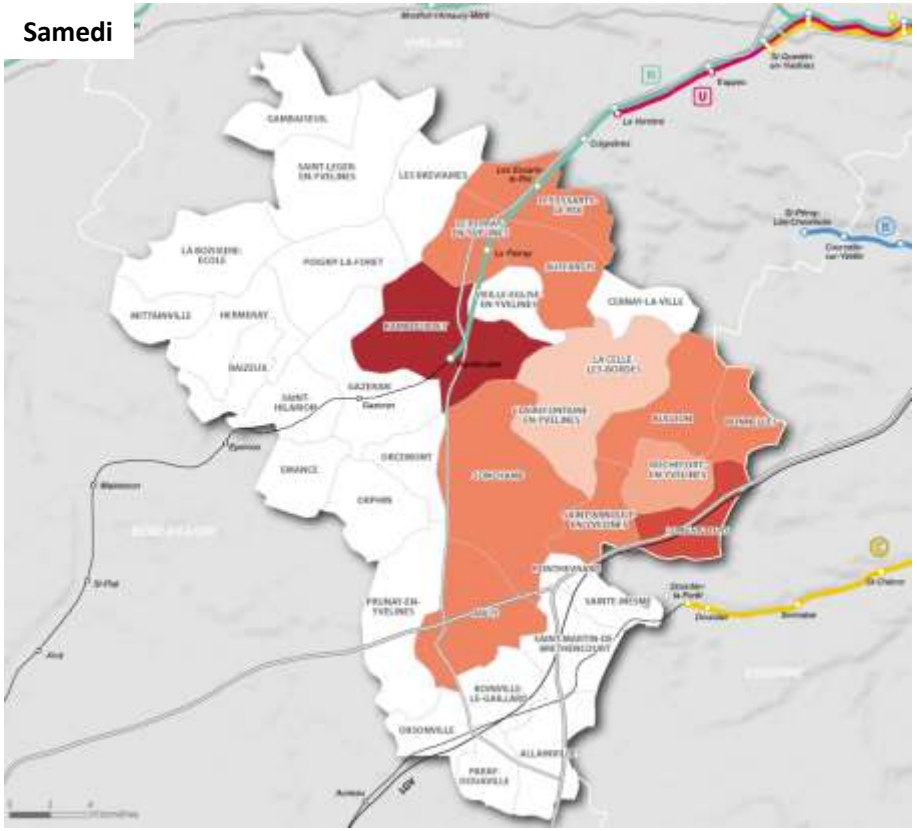
Une offre quasi absente le dimanche

- ✓ En moyenne sur Rambouillet Territoires, **31 % des services sont assurés le samedi par rapport à un jour de semaine**. Ce taux descend à **0,9 % le dimanche**.
- ✓ Les deux tiers de l'offre du samedi proviennent des lignes urbaines de Rambouillet. On observe **la même différenciation spatiale entre l'Est et l'Ouest,** le samedi qu'en heures creuses sur un JOB.
- ✓ **Seulement 4 communes sont desservies le dimanche**. La seule offre routière disponible est la **ligne 39.07** entre Orsay et Saint-Arnoult-en-Yvelines et qui dessert Bonnelles, Bullion, Rochefort-en-Yvelines et Saint-Arnoult-en-Yvelines *(6 à 9 services).*

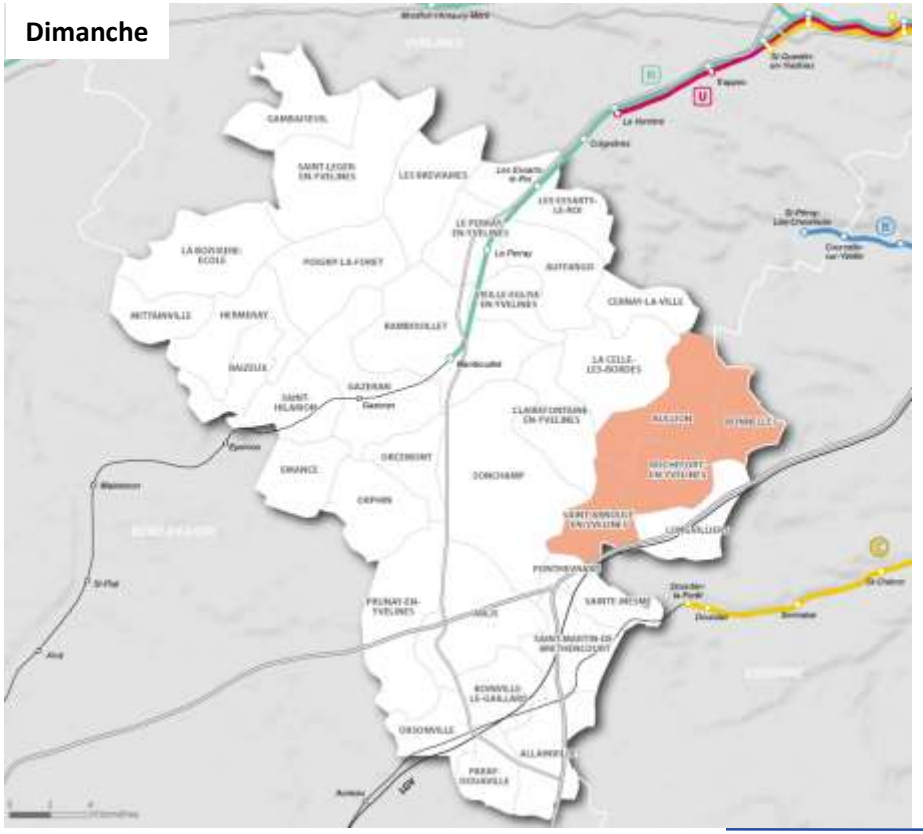
Nombre de services par commune :

- 0
- 1 à 4
- 5 à 9
- 10 à 24
- 67
- 281

Samedi



Dimanche



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

2,8 millions de voyages par an sur les lignes Transdev

- ✓ Pour rappel, Transdev Ile-de-France exploite 4 lignes express, les 5 lignes urbaines de Rambouillet et 21 lignes complémentaires dans la moitié Nord de Rambouillet Territoire.

- ✓ En 2018, 2,76 millions de voyages ont été réalisés sur les lignes routières du réseau Transdev, dont :
  - 55 % sur les lignes urbaines ;
  - 20 % sur les lignes express 10-11-12 ;
  - 25 % sur les autres lignes.

- ✓ Le réseau Transdev connait **une hausse continue de sa fréquentation** depuis 2012 avec une croissance moyenne de **4,6 % par an**.

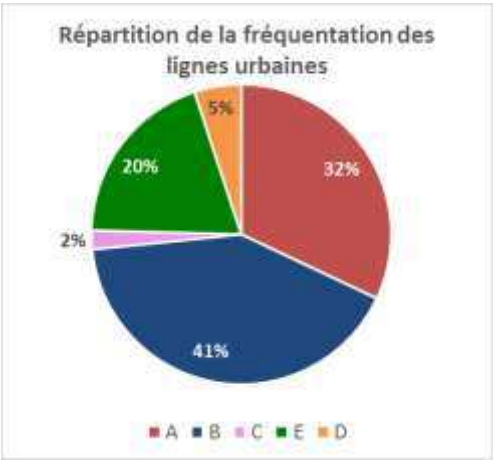
- ✓ En moyenne sur les lignes urbaines, les données de fréquentation montrent :
  - Plus de 5 000 voyages effectués quotidiennement ;
  - Environ 47 voyages par service ;
  - 60 voyages par habitant et par an ;
  - Près des 3 quarts de la fréquentation a lieu sur les lignes A *(Groussay <> Rouget de l'Isle)* et B *(Clairbois <> Métairie),* confirmant leur rôle structurant pour la ville de Rambouillet.

- ✓ Sur les lignes interurbaines, les lignes express sont les plus fréquentées : l'express 10 *(Rambouillet <> Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Dourdan)* est la plus utilisée avec 241 000 voyages par an, soit environ 46 voyages par service. Les autres lignes ont une fréquentation inférieure à 70 000 voyages :
  - 4 lignes entre 50 et 70 000 voyages, soit entre 280 et 390 voyages par jour ;
  - 4 lignes entre 30 et 50 000 voyages, soit 170 et 280 voyages par jour ;
  - Les autres lignes comptent moins de 30 000 voyages par an.

- ✓ **Ces données de fréquentation laissent apparaitre un taux de remplissage important des véhicules.**

Ligne	Fréquentation 2018
Express 10	241 475
Express 12	162 959
Express 11	135 802
1	67 161
59	63 530
20	61 588
5	53 156
18	47 977
24	45 935

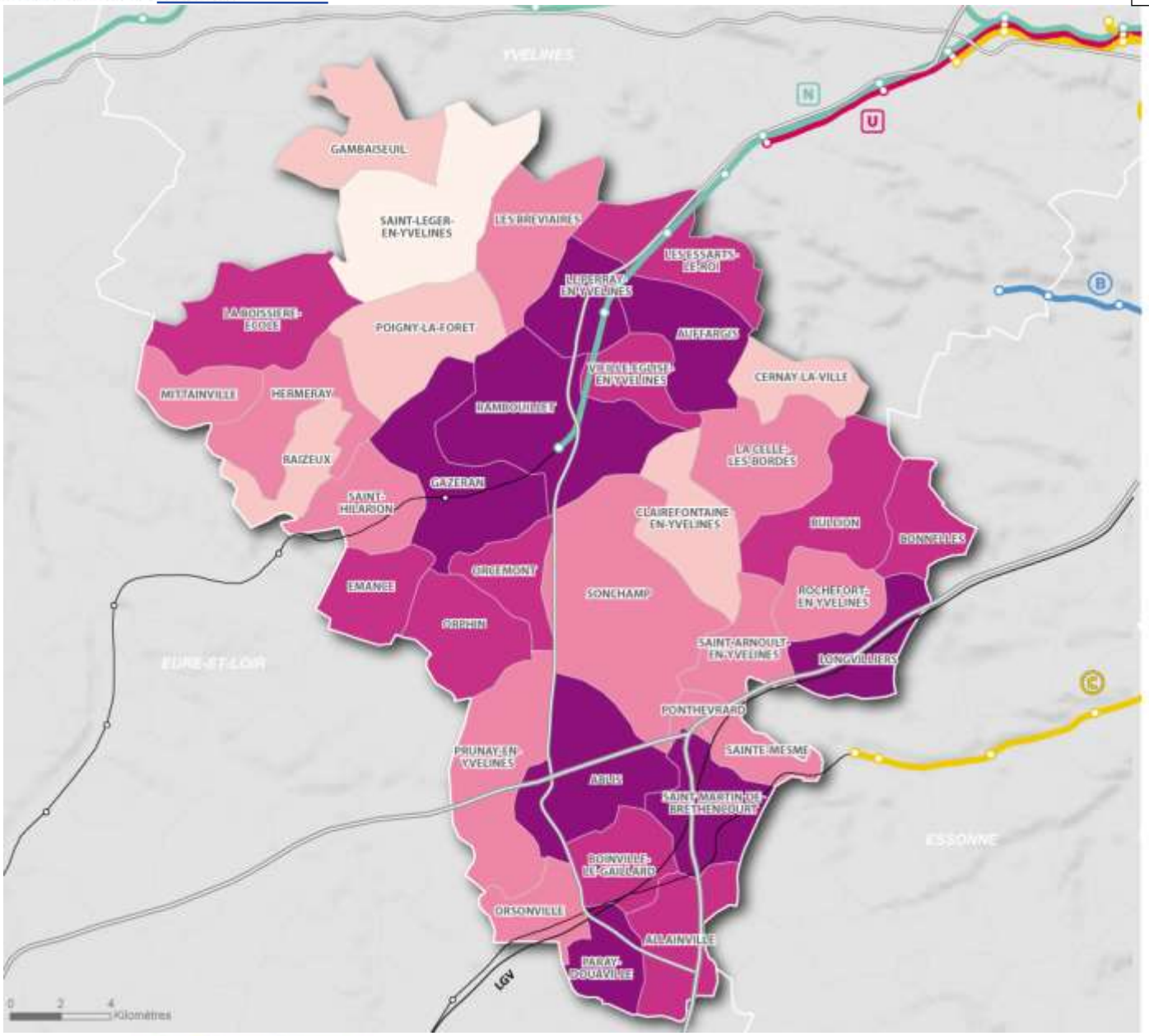




Attention !
Les données de fréquentation concernent les lignes complètes, pas seulement les portions de ligne au sein de Rambouillet Territoires.

Données : Transdev IDF

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



75% de la population dispose d'une offre TC à proximité de son domicile

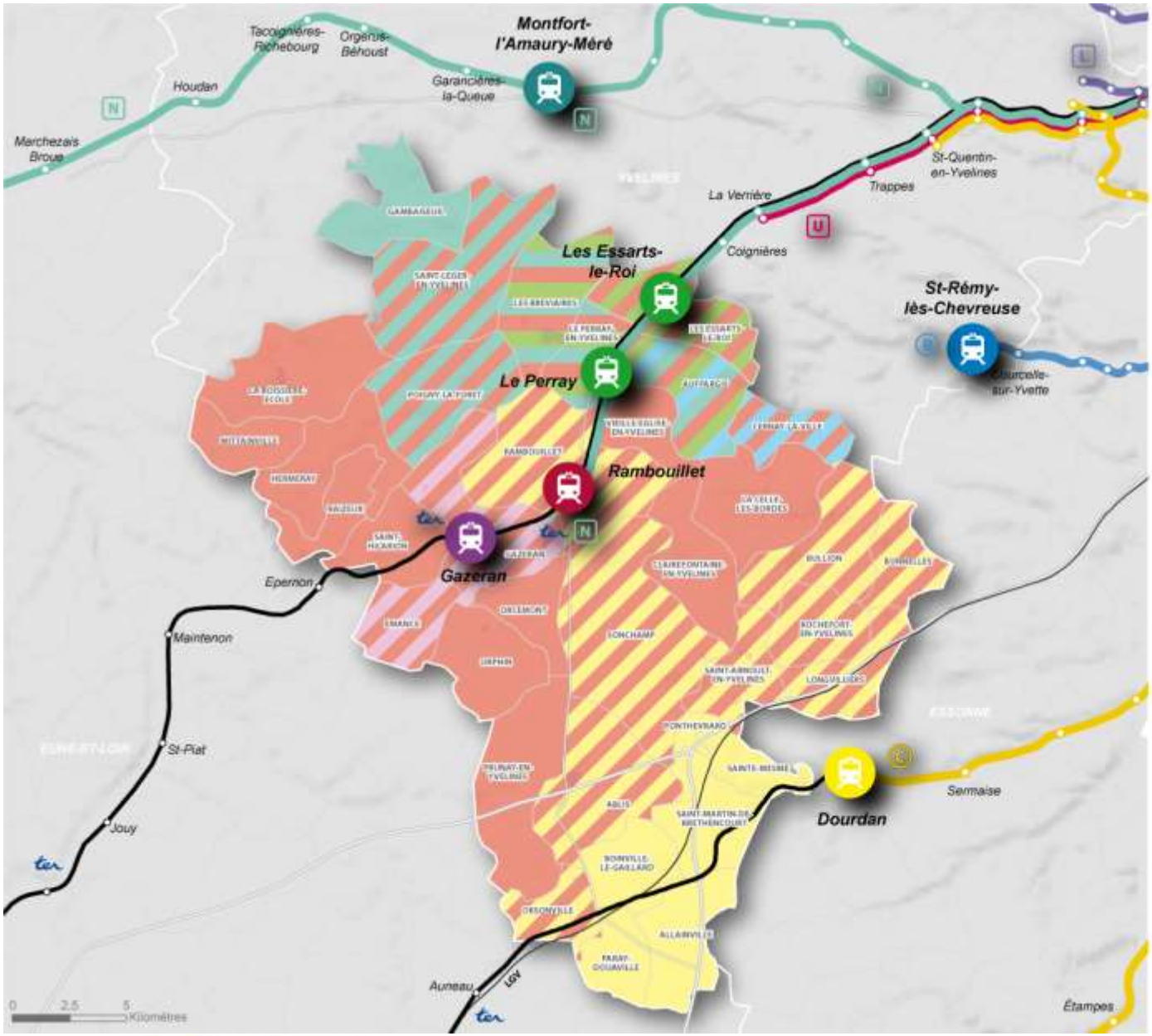
Population dans l'aire de chalandise d'un arrêt de transport collectif
(5 min à pied d'un bus ou 15 min d'une gare) :

- < 35 %
- 36 à 49 %
- 50 à 64 %
- 65 à 79 %
- 80 à 93 %

- ✓ **Une accessibilité très différenciée selon les communes** : la proportion d'habitants dans l'aire de chalandise des TC varie de 28% à Saint-Léger-en-Yvelines à 93% à Rambouillet.
- ✓ **Des communes importantes ont une couverture spatiale des TC faible** : Saint-Léger-en-Yvelines *(28 %)*, Poigny-la-Forêt *(42 %)*, Saint-Arnoult-en-Yvelines *(58 %)*.
- ✓ **Des chiffres d'accessibilité dans la moyenne des territoires de 2nde couronne :**
  - Pays de Meaux : 68 %
  - Cergy-Pontoise : 72 %
  - Boucle de la Seine : 76 %
  - Pays de Montereau : 80 %

Sources : IGN 2018, IDF mobilités
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Rambouillet, principal pôle d'intermodalité du territoire

Offres ferroviaires

- Transilien N
- Transilien U
- RER B
- RER C
- TER Centre-Val-de-Loire

Rabattement en bus vers l'offre ferroviaire

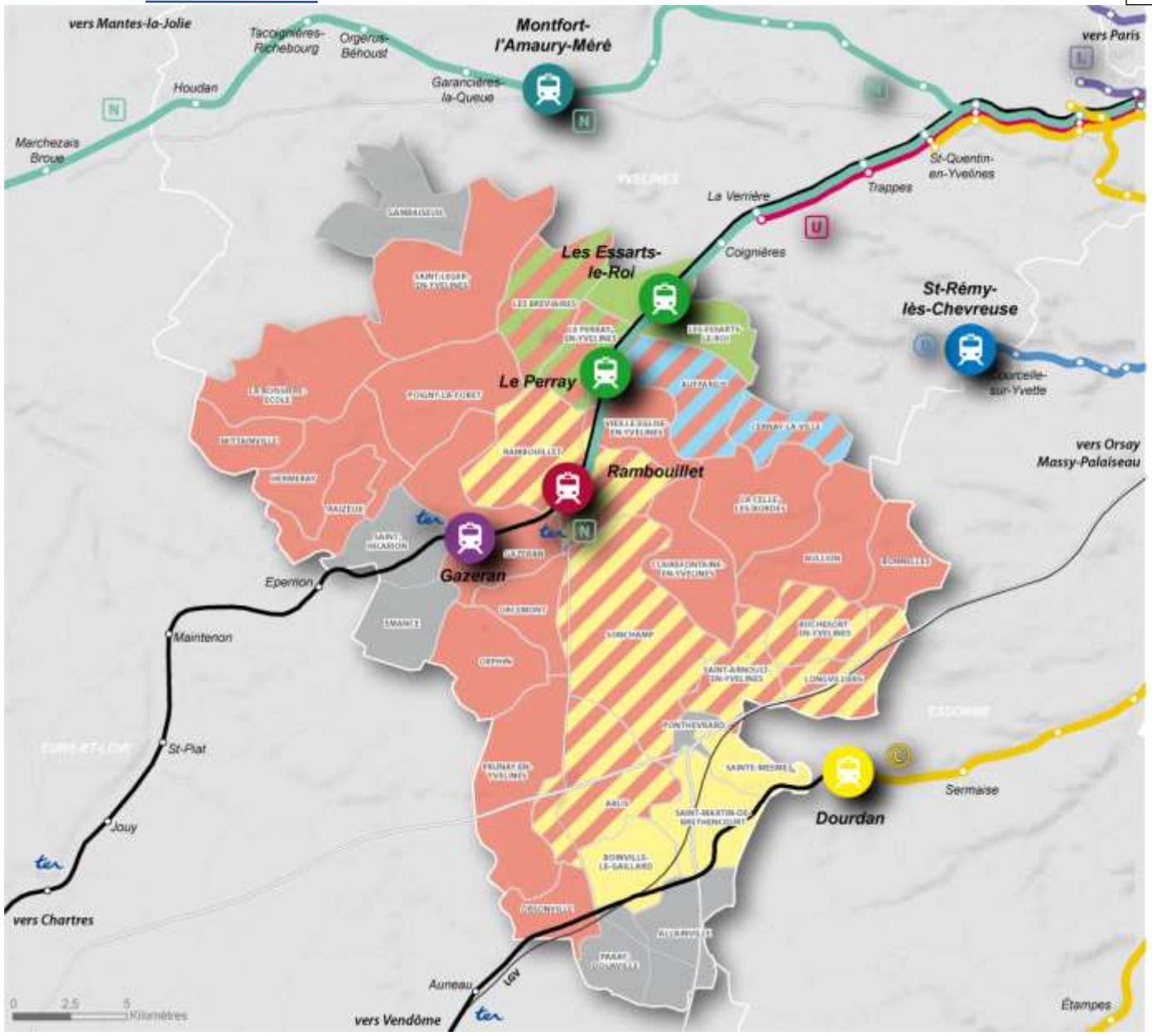
- Rambouillet
- Le Perray / Les Essarts-le-Roi
- Gazeran
- Dourdan
- Saint-Rémy-lès-Chevreuse
- Montfort-l'Amaury

- ✓ **Une polarisation forte de la gare de Rambouillet** sur le territoire.
- ✓ **Une polarisation de Dourdan pour une large partie Sud-Est**, notamment grâce à la ligne Express 10.
- ✓ Un éclatement possible des flux vers 3 ou 4 gares différentes depuis le secteur Nord-Est.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

96 % de la population peut revenir d'une gare après 18h



Offres ferroviaires

- Transilien N
- Transilien U
- RER B
- RER C
- TER Centre-Val-de-Loire

Retour en bus vers les communes depuis une gare après 18h

- Rambouillet
- Le Perray / Les Essarts-le-Roi
- Dourdan
- Saint-Rémy-lès-Chevreuse
- Absence d'offre après 18h

- ✓ **30 communes sur 36** disposent d'une offre de bus depuis une gare après 18h, qui représentent **96 % de la population**
- ✓ **Une polarisation forte de Rambouillet :** 85 % de la population peut revenir de Rambouillet après 18h.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.11 La perception de l'offre TC à travers le questionnaire aux communes

L'offre en transports en commun jugée globalement insuffisante

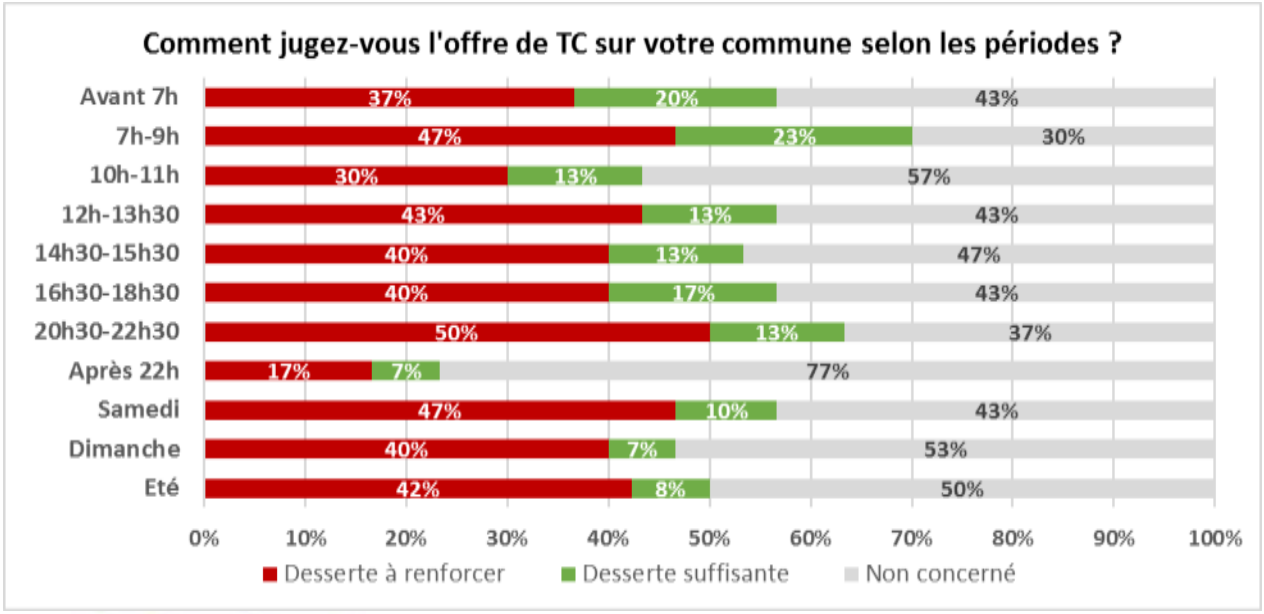
82 % des communes estiment que la desserte de leur commune est insuffisante. **15 communes ont relevé des secteurs insuffisamment desservis :**

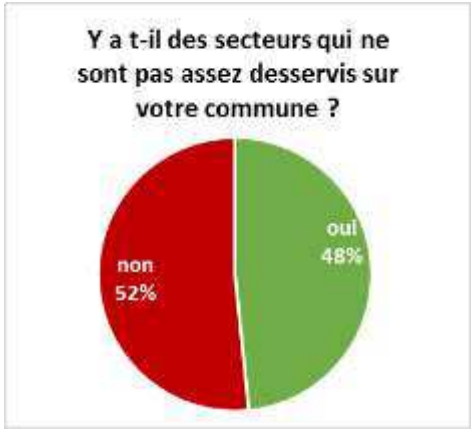
- ✓ A Bonnelles la desserte de l'hôpital pédiatrique et de rééducation de Bullion
- ✓ Plus largement les hameaux périphériques aux axes principaux sont beaucoup mentionnés



L'heure de pointe du matin, le début de soirée et la samedi sont les périodes devant être renforcée prioritairement selon les élus

- ✓ **Attention : une forte proportion de « non concerné » difficile à interpréter**. Cela peut autant vouloir dire *«il n'y a pas de desserte à cet horaire, mais elle serait pertinente »,* que *« Il n'y pas de desserte à cet horaire et il n'y a pas de besoin ».*
- ✓ Globalement, la desserte en TC est à renforcer tout au long de la journée et en particulier le matin *(7h-9h)* et le soir *(20h30-22h30)* et le samedi.
- ✓ **La desserte après 22h n'est pas un enjeu pour les élus**, avec 17% qui estiment qu'elle doit être renforcée et 77% qui ne se sentent pas concernés par cet horaire.





Source : Questionnaire aux communes ITEM 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Le projet TORNADO

- ✓ **TORNADO est un projet de véhicules autonomes en milieu rural ou peu dense.** Le projet Tornado vise à définir les solutions techniques et technologiques nécessaires du véhicule *(logiciel, matériel…)* et de l'infrastructure pour permettre le déploiement de véhicules autonomes, puis à expérimenter en situation réelle sur route privatisée. Le projet participe ainsi à la préparation du cadre technique et juridique pour l'arrivée des véhicules autonomes connectés en milieu ouvert.

- ✓ **L'originalité du projet est d'associer les usagers en s'appuyant sur une démarche de « living lab » à travers la constitution d'une communauté d'usagers** pour aider à la définition des cas d'usage et participer aux expérimentations, permettant ainsi des retours d'expérience usagers sur la pertinence et l'acceptabilité du véhicule autonome.

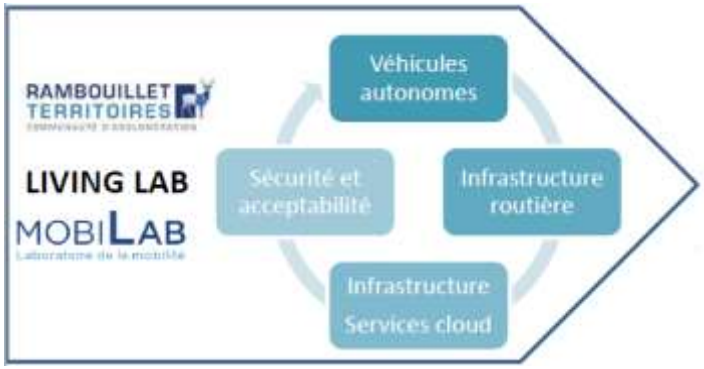
- ✓ En matière de mobilité, la **finalité des véhicules autonomes est d'offrir un service de déplacement à la demande en zone peu dense** de manière à favoriser la mobilité du plus grand nombre et d'identifier les services connexes à mettre en place.

- ✓ Le projet Tornado est **expérimenté pendant 3 ans** depuis début 2018. Les véhicules sont conçus par Renault sur la base du modèle Zoé. **L'expérience est menée ponctuellement entre la gare de Gazeran et la zone commerciale de Bel-Air**, sur une partie de la route fermée à la circulation. L'objectif final pour Rambouillet Territoires est de joindre la gare de Gazeran au centre commercial carrefour de Rambouillet. Avant cela plusieurs portions sont à expérimenter.

Le « MobiLab » de Rambouillet Territoires

- Le « MobiLab » basé sur une démarche de « Living Lab », ou laboratoire vivant, où l'usager est associé aux développements des projets tout au long du processus. C'est un espace d'expression et de réflexion collaborative.

- MobiLab est constitué d'une communauté d'usagers qui sont associés aux projets de Rambouillet Territoires en matière de mobilité innovante.
- Il a pour mission de contribuer à l'innovation en matière de mobilité pour répondre aux attentes et définir de nouveaux services pour les habitants





Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

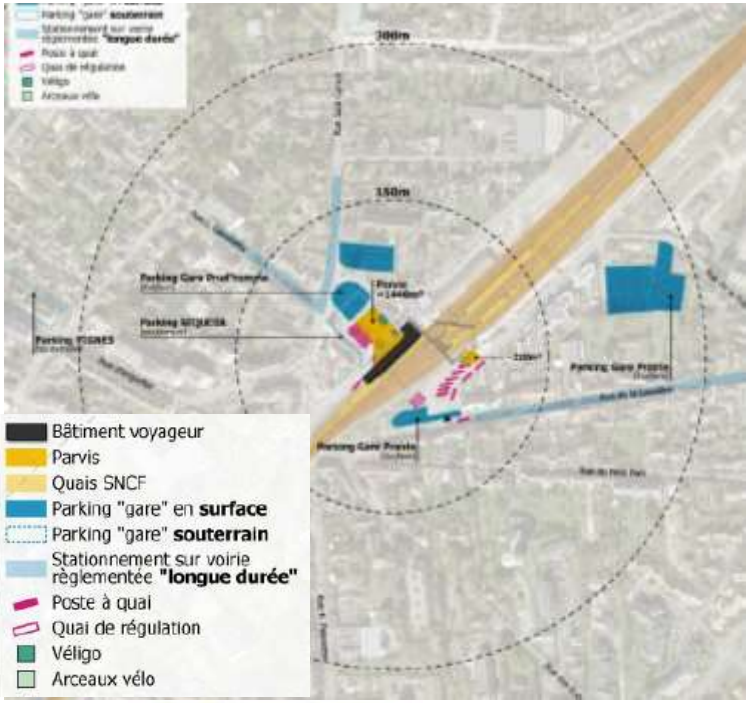
L'étude antérieure du pôle gare de Rambouillet

Une analyse fine du pôle gare de Rambouillet a été effectuée en 2017. Plusieurs constats ont découlé de cette étude, dans une logique de cohérence il était important de placer le PLM de Rambouillet Territoires dans la continuité des études antérieures.

La proximité spatiale au centre-ville contrainte par le réseau viaire

Si la gare est à la croisée d'axes structurants de Rambouillet, son accessibilité par le réseau est rendue peu aisée par une succession d'intersections complexes :

- ✓ **Rue Sadi-Carnot / rue Gambetta** : Les phases de feux sont trop courtes pour permettre l'insertion de tous les bus dans le trafic, ce qui engendre de la congestion. De plus la circulation Sud>Nord des voitures par la rue de l'embarcadère génère un trafic inutile devant la gare et gène l'insertion des bus.
- ✓ **Le franchissement des voies SNCF au croisement des rues Patenôtre, Sadi-Carnot, Chasles et Louvière** : sujet à un phénomène de congestion en heure de pointe, pose des problèmes de giration pour les bus



Un stationnement réglementé

- ✓ 2 parkings sont dédiés à la gare et situés à moins de 300m : Sequoia, Prairie
- ➔ 63 % de l'offre est occupée par des abonnés sur les parkings Sequoia et Prairie : 90% de l'offre est occupée entre 9h et 18h, contre 25% la nuit.
- ✓ Les rues autour de la gare sont réglementées *(zone bleue 4h),* dissuadant ainsi une utilisation longue durée par les usagers de la gare
- ✓ **55 % du stationnement lié à la gare est observé sur les parkings Sequoia, Prairie et Vigne**



Ascenseur parking Sequoia sur le parvis Prud'homme





Etude d'intermodalité du pôle gare de Rambouillet, INDIGGO 2017

3.13 Le pôle gare de Rambouillet

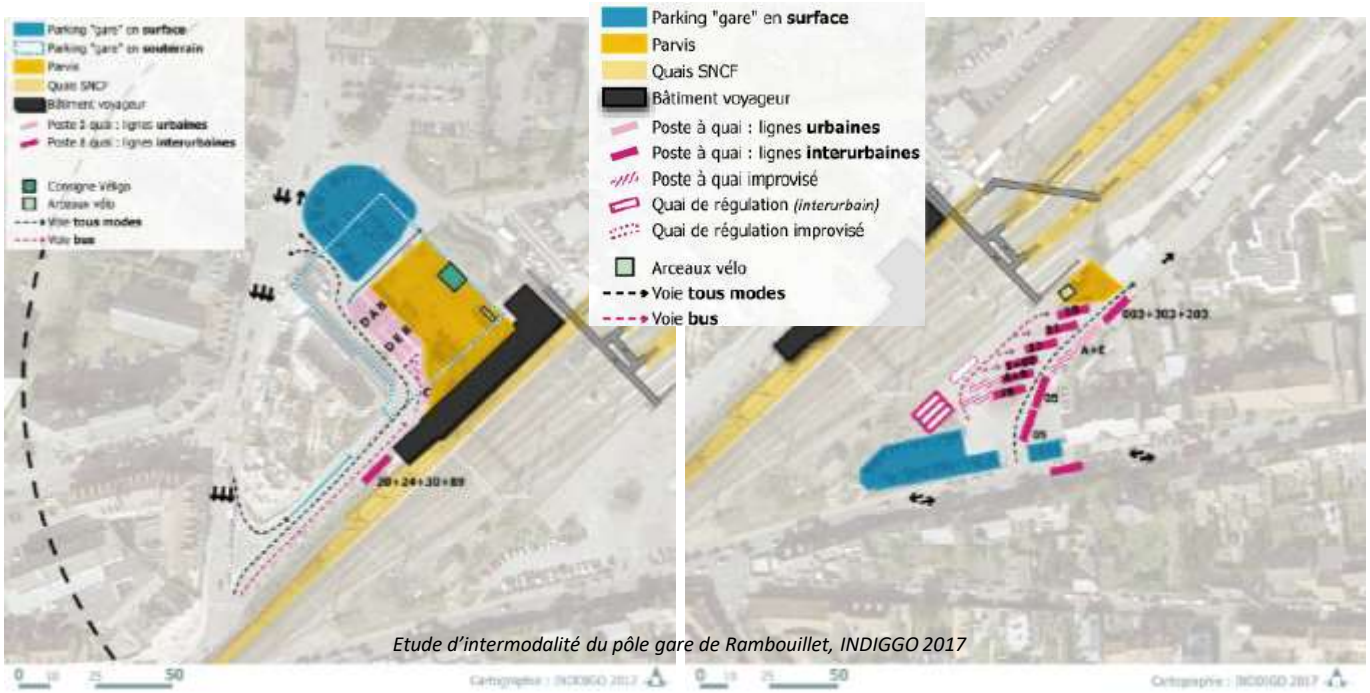
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Le pôle intermodal de la gare, point de rencontre des réseaux de TC , urbain, et interurbain

✓ **La gare se divise en 2 espaces :**

- **L'espace « Prud'homme »** à l'ouest avec le parvis et les quais accueillant 3 lignes urbaines et 4 lignes interurbaines. Des dysfonctionnements ont été constatés :
  - Quais étroits et difficiles d'accès posant des problèmes de sécurité ;
  - Une mauvaise lisibilité pour les lignes interurbaines.
- **L'espace « Prairie »** à l'est avec le parking en enclos et la gare routière. 2 lignes urbaines, et 10 lignes interurbaines s'y arrêtent dont 4 lignes « express ». D'autres dysfonctionnements constatés :
  - Gare routière sous-dimensionnée *(des déposes sont effectuées rue de la Louvière) ;*
  - Peu d'espaces dédiés aux piétons *(quais étroits et inaccessibles, pas d'espace d'attente, absence de cheminements sécurisés).*

✓ **La répartition** des lignes urbaines et interurbaines de part et d'autre de la gare est faite sans logique évidente pour l'usager et qui ne dispose pas d'un jalonnement pour le guider.



Etude d'intermodalité du pôle gare de Rambouillet, INDIGGO 2017



Les arrêts des bus urbains sont peu visibles et dangereux



Quais étroits à la gare routière Prairie

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Des rabattements en modes actifs à parfaire

- ✓ **Les cheminements piétons en rabattement sur la gare sont peu aisés et aux caractéristiques très routières** : les trottoirs Rue Sadi Carnot sont étroits, les traversées d'intersection sont des obstacles avec des temps d'attente aux feux parfois long *(56s pour franchir le rue de la Louvière au niveau du pont Hardy)*. L'accès par le côté Prairie est également inconfortable et nécessite de traverser la gare routière qui n'est pas équipée de cheminements piétons.

- ✓ **Le parvis de la place Prud'homme est particulièrement adapté aux piétons**, il permet l'intermodalité facile entre la gare ferroviaire et les lignes urbaines. La place accordée aux piétons contraste avec les cheminements d'accès plutôt étroits.

- ✓ Un souterrain urbain permet de franchir la gare facilement. **Ce tunnel est cependant peu qualitatif** *(éclairage défaillant, revêtement de sol dégradé),* la sortie côté centre-ville n'affiche aucun jalonnement ni information. De plus, **il n'est pas ouvert la nuit** *(fermé entre 21h30 et 5h)*, ce qui créé une coupure urbaine nocturne.

- ✓ **L'accessibilité vélo est peu qualitative :**
  - Malgré un secteur Ouest réglementé en zone 30, il n'existe **aucun aménagement cyclable en rabattement ;**
  - **Si la présence d'un box Véligo offre un stationnement sécurisé, l'offre globale de stationnement est insuffisante et ne couvre pas la demande,** de nombreux vélos sont accrochés au mobilier urbain des deux côtés de la gare.



Souterrain de la gare fermé la nuit


Stationnements vélos saturés

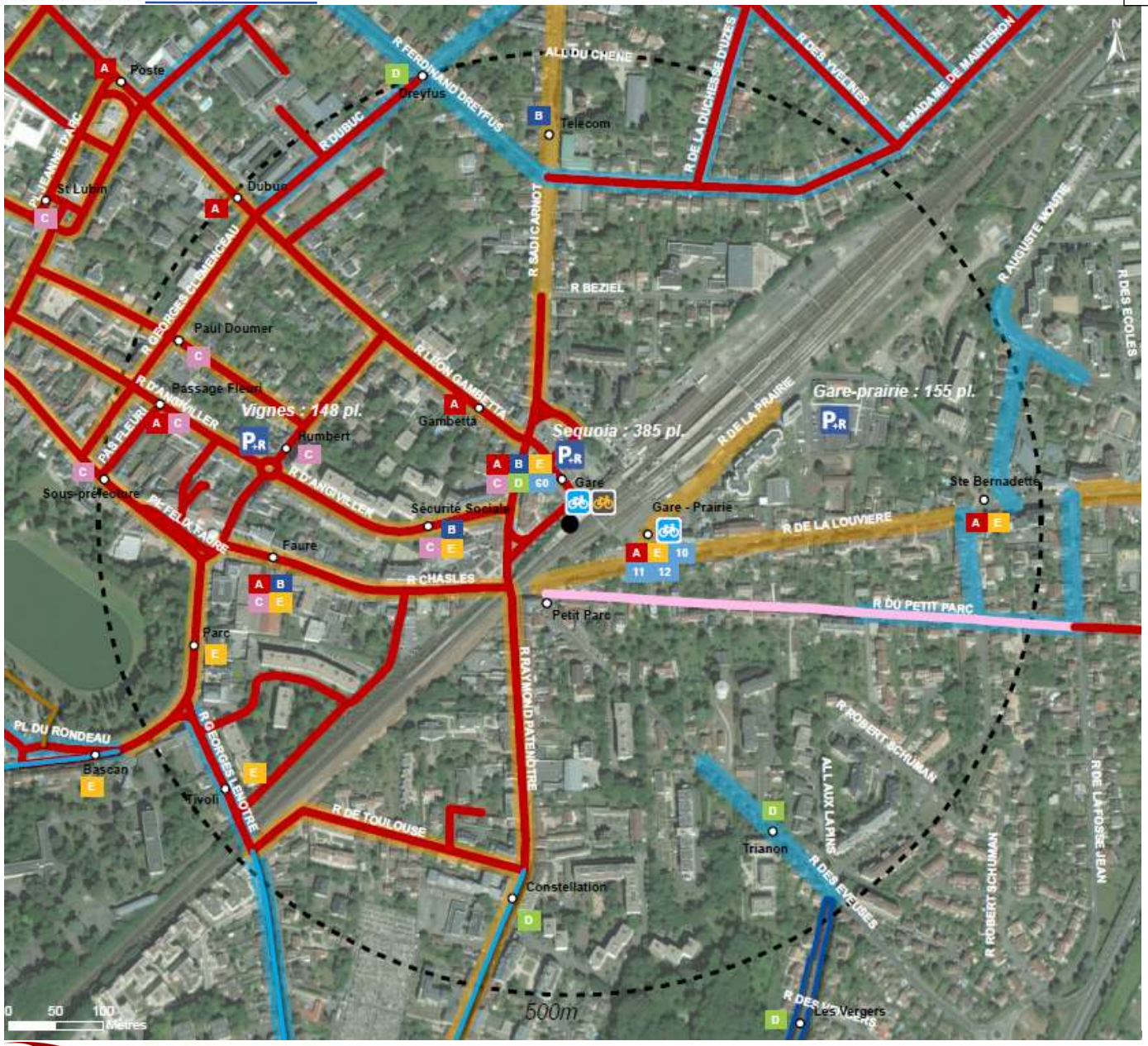

Gare routière Prairie, peu de place accordée aux piétons


Parvis de la gare laissant de la place aux piétons


Stationnements de vélo sur mobilier urbain – place Fernand Prud'homme

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.14 Les conditions d'intermodalité sur Rambouillet Territoires



Transilien N, TER Centre-Val-de-Loire - Rambouillet

Zones de modération de vitesse

- Zone de rencontre
- Zone 30
- Limité à 30km/h

Aménagements cyclables existants

- Stationnement vélo
- Box véligo
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Voie mixte
- Route partagée
- Chemin

Présence de réglementation

- Limité dans le temps
- Payant et limité dans le temps

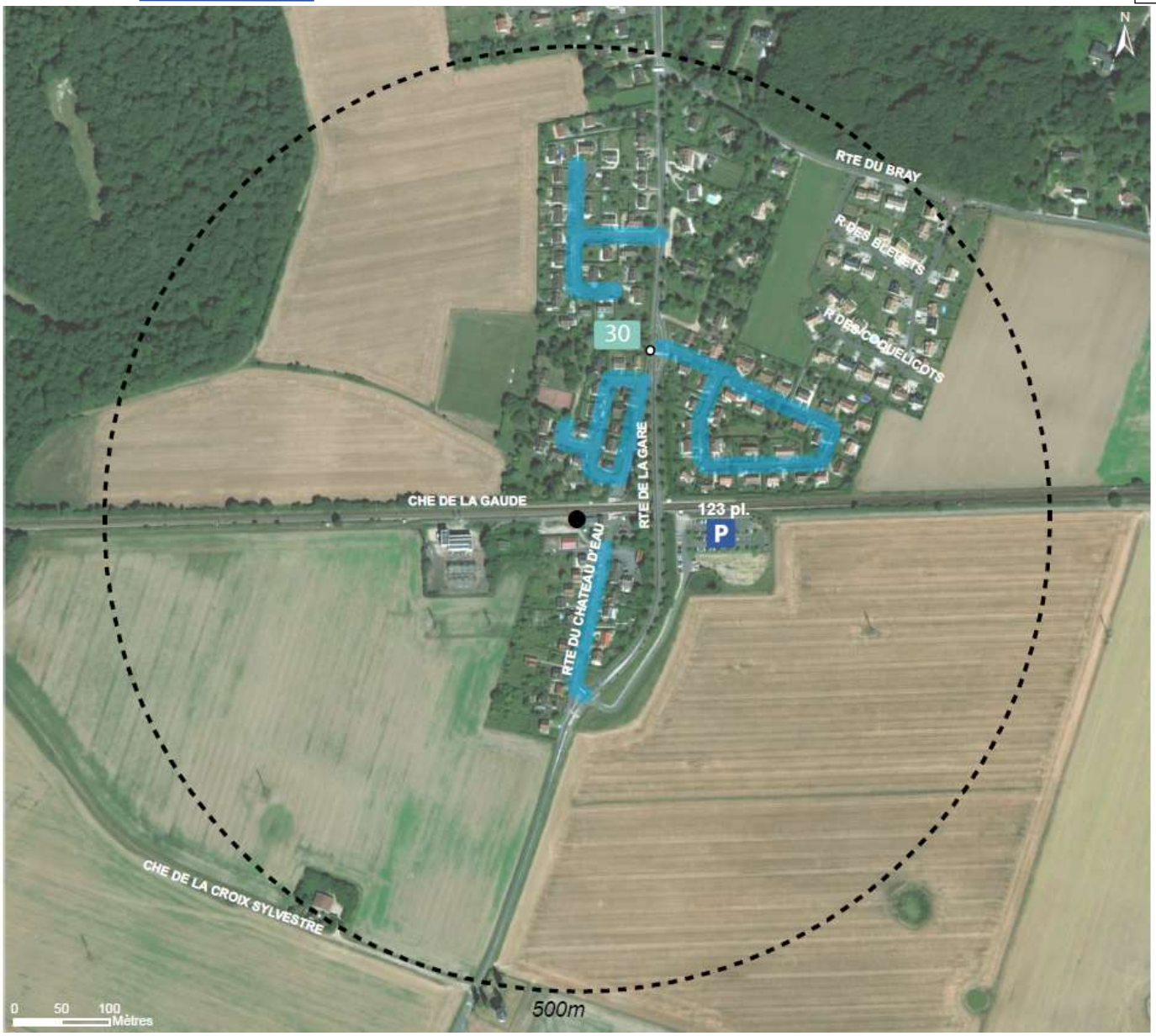
Principaux parcs de stationnement

- Parking
- Parc Relais non labellisé
- Point d'arrêt transport en commun

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.14 Les conditions d'intermodalité sur Rambouillet Territoires



TER Centre-Val-de-Loire - Gazeran

Zones de modération de vitesse

- Zone de rencontre
- Zone 30
- Limité à 30km/h

Aménagements cyclables existants

- Stationnement vélo
- Box véligo
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Voie mixte
- Route partagée
- Chemin

Présence de réglementation

- Limité dans le temps
- Payant et limité dans le temps

Principaux parcs de stationnement

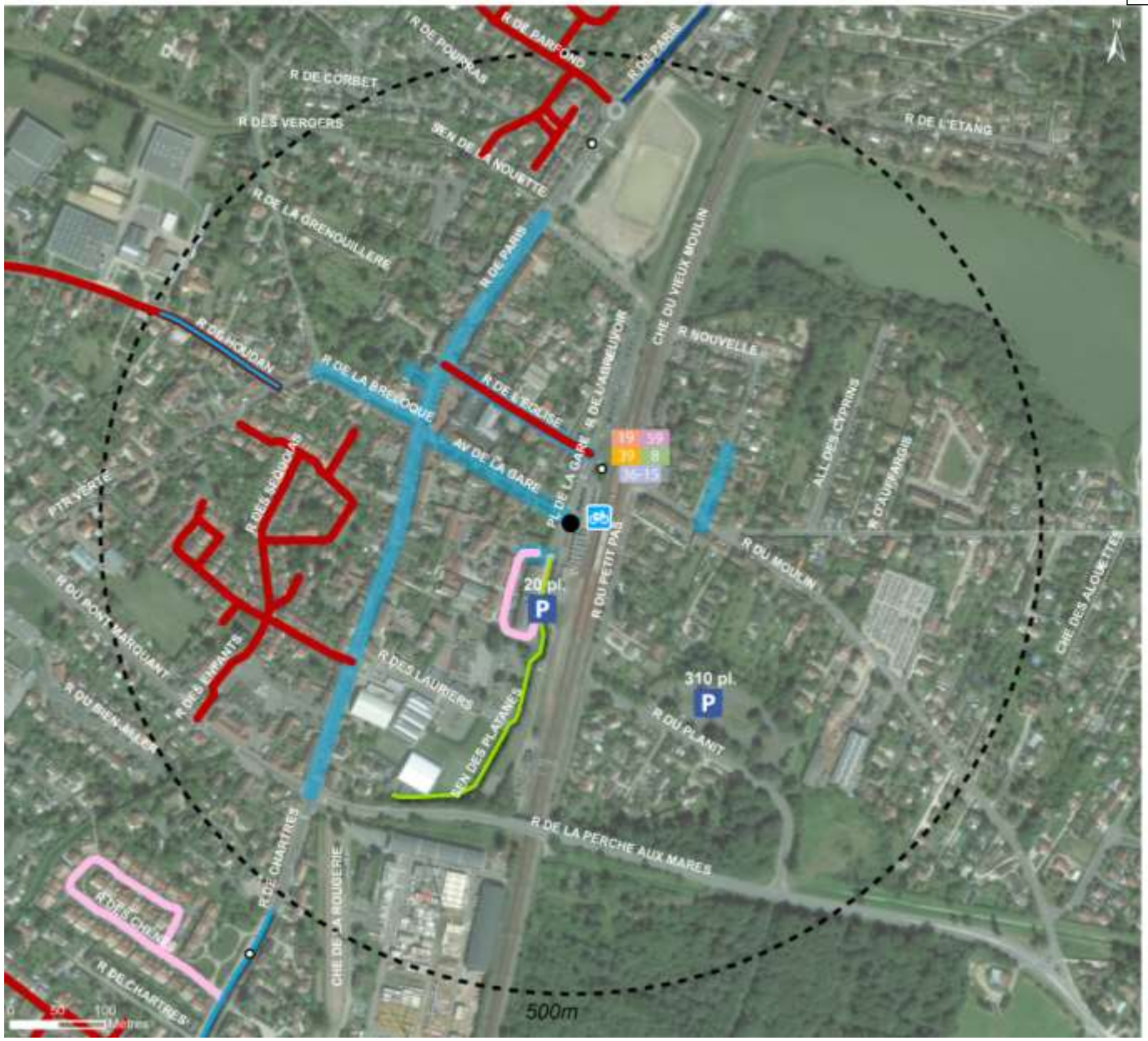
- P Parking
- P+R Parc Relais non labellisé
- Point d'arrêt transport en commun

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.14 Les conditions d'intermodalité sur Rambouillet Territoires

Transilien N – Le Perray-en-Yvelines



Zones de modération de vitesse

- Zone de rencontre
- Zone 30
- Limité à 30km/h

Aménagements cyclables existants

- Stationnement vélo
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Voie mixte
- Route partagée
- Chemin

Présence de réglementation

- Limité dans le temps
- Payant et limité dans le temps

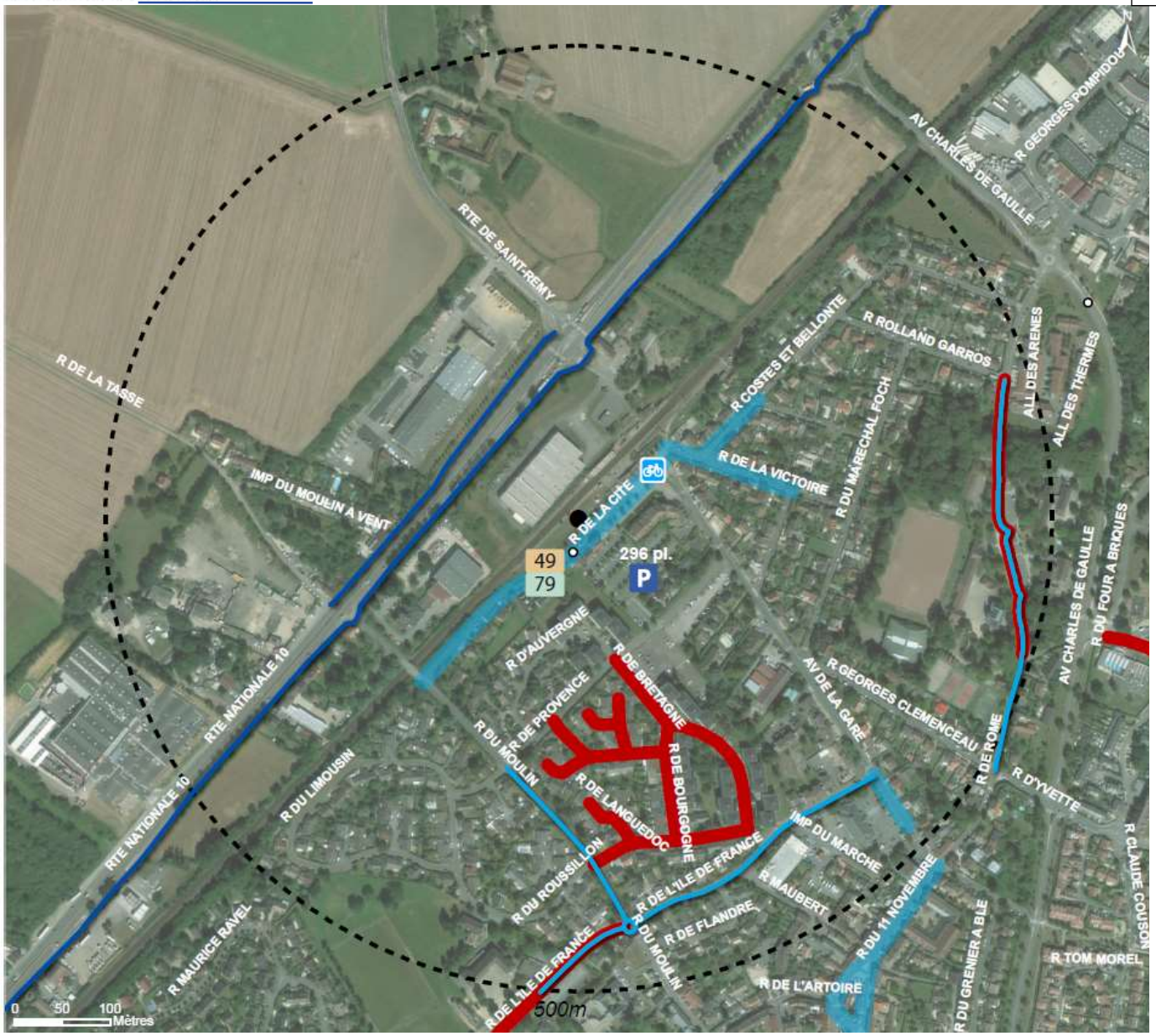
Principaux parcs de stationnement

- Parking
- Parc Relais non labellisé

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.14 Les conditions d'intermodalité sur Rambouillet Territoires



Transilien N - Les Essarts-le-Roi

Zones de modération de vitesse

- Zone de rencontre
- Zone 30
- Limité à 30km/h

Aménagements cyclables existants

- Stationnement vélo
- Box véligo
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Voie mixte
- Route partagée
- Chemin

Présence de réglementation

- Limité dans le temps
- Payant et limité dans le temps

Principaux parcs de stationnement

- Parking
- Parc Relais non labellisé
- Point d'arrêt transport en commun

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.15 Les points durs du réseau TC

Le dimensionnement de la voirie, principale difficulté de circulation pour les TC

✓ Aucune ligne ne dispose d'aménagement en site propre qui garantit le maintien d'une vitesse commerciale quelque soit les conditions de circulation. Ainsi, les bus sont soumis aux mêmes difficultés que les automobilistes.

✓ **32 points durs ont été transmis par les exploitants des réseaux de transport.** Parmi eux, 10 concernent une problématique de dimensionnement de la voirie. En effet, certains axes sont inadaptés aux gabarits des bus et cars et entraînent des difficultés de giration, voir de progression en heure de pointe. C'est notamment le cas de la Rue de Clairefontaine à Rambouillet. Une problématique de dimensionnement a également été identifiée concernant la pose et la dépose des élèves au niveau des collèges de Saint-Arnoult-en-Yvelines et de Bonnelles.



Rue de Clairefontaine - Rambouillet

Les stationnements illicites, une problématique récurrente sur Rambouillet Territoires

✓ **6 points durs identifiés concernent le stationnement illicite.** A Orphin des stationnements quotidiens à l'arrêt de bus « Poyers » sont signalés. Le même type de comportement se manifeste devant la gare du Perray-en-Yvelines, au niveau du quai réservé aux bus. Le stationnement sur l'aire réservée aux TC découle d'une volonté de stationner au plus près. Ces stationnements de très courte durée, mais effectués en heure de pointe, perturbent la circulation des véhicules, occasionnant du retard, voire en les obligeant à effectuer la pose/dépose de passager hors quai, allant à l'encontre des règles de sécurité.

Des intersections dangereuses au sud du territoire

✓ Les exploitants de transport on observé des intersections dangereuses, au sud du territoire, à Rochefort-en-Yvelines *(Rue du moulin / D988)*, Saint-Arnoult-en-Yvelines *(Rue des grands meurgers / D936)* et Ablis *(Chemin de la grande plaine / D988; VC6).*

Une pluralité de problématiques mineures ponctuelles ont aussi été remontées :

- *Nécessité d'abaisser un ralentisseur Rue de la Louvière (Rambouillet)*
- *Les carrosseries frottent sur les pavés Rue d'Angiviller (Rambouillet)*
- *Une voie communale difficile d'accès à Saint-Léger-en-Yvelines (Place du Gros Billot)*

Différents types de difficultés rencontrées sur Rambouillet Territoires

- **Stationnement**

Des stationnements illicites ponctuels contraignent la circulation des bus et cars. Des stationnement aux quais et aux arrêts TC sont également observés.

- **Régime de priorité**

Les exploitants ont relevé des intersections auxquelles le régime de priorité pourrait être revu, au bénéfice de la circulation des bus.

- **Dimensionnement de la voirie**

Ponctuellement sur le territoire des stationnements licites contraignent la giration ou le passage des bus et cars. Des passages difficiles d'accès et inadaptés aux gabarits des bus ont été relevés.

- **Intersections dangereuses**

Des intersection dangereuses constituent des zones sensibles pour les TC.

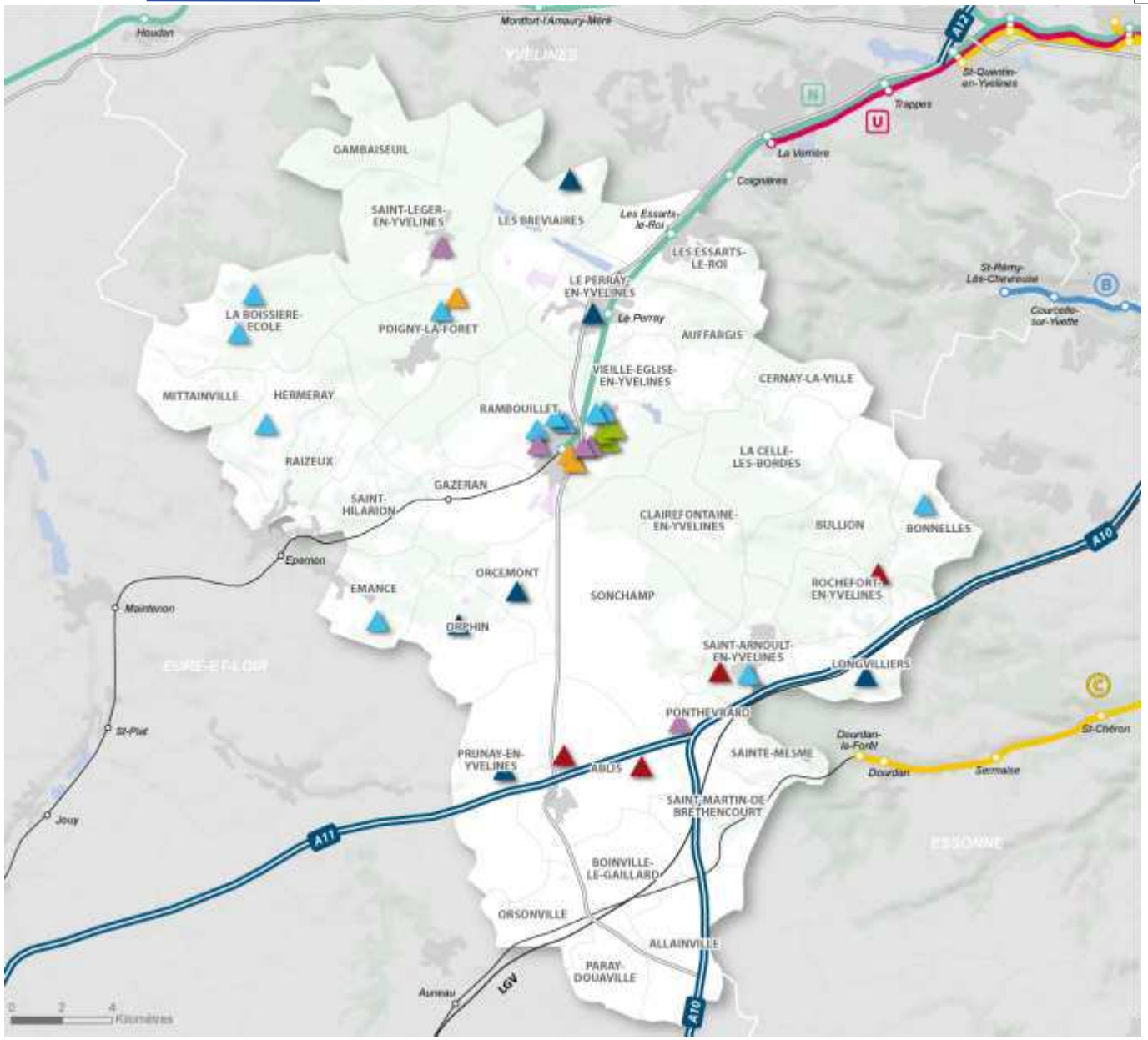
- **Insertions difficiles**

Les véhicules ont parfois du mal à s'insérer dans le trafic, c'est notamment le cas à Rambouillet au niveau de la rue de Louvière.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.15 Les points durs du réseau TC

Des points durs concentrés sur Rambouillet



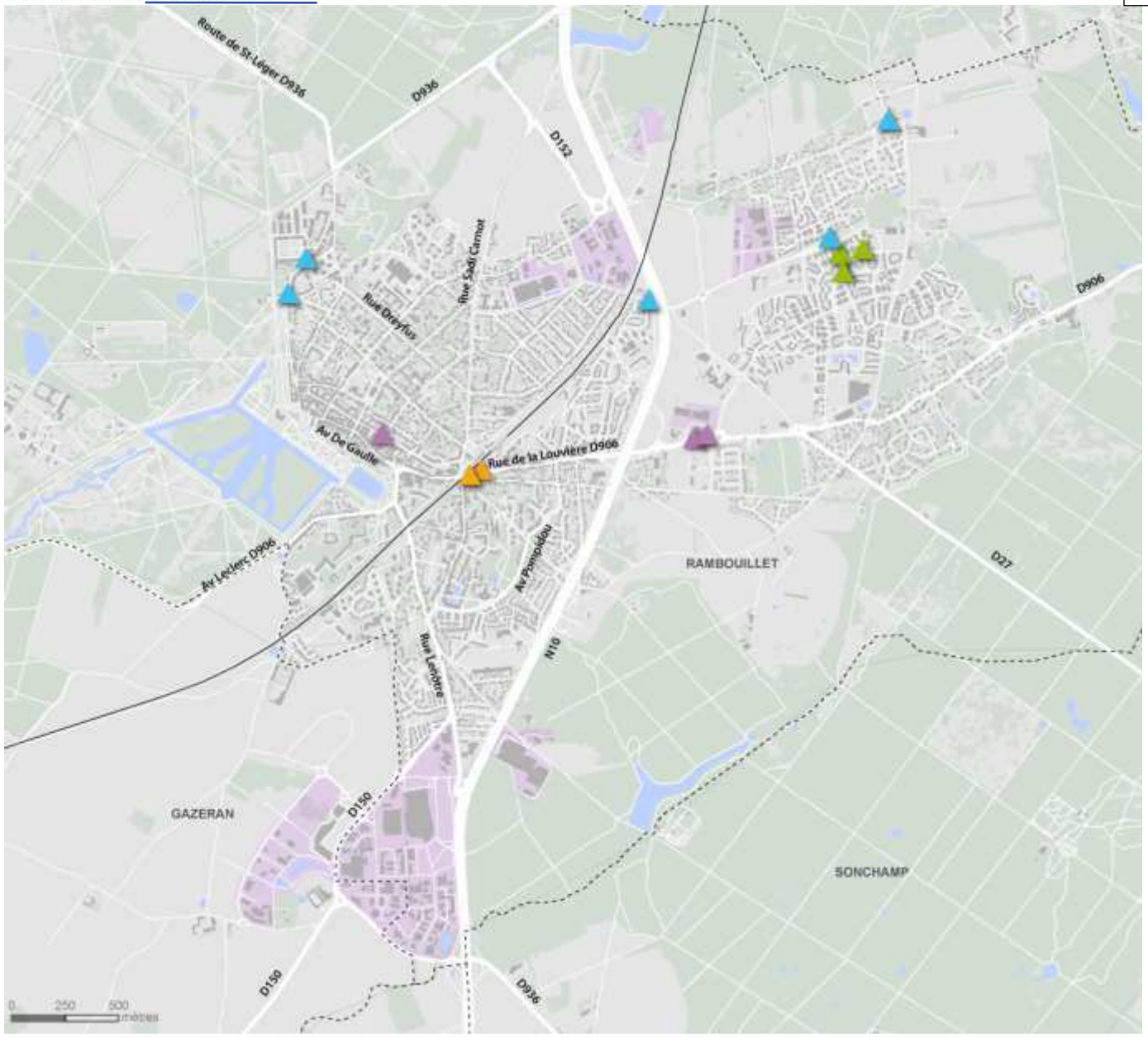
Typologie (retour partenaire)

- Insertion difficile
- Dimensionnement voirie
- Intersections dangereuses
- Régime de priorité
- Stationnement
- Autres

Sources : IGN 2018, IDF mobilités
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.15 Les points durs du réseau TC



Rambouillet : la rue de la Louvière axe à fort enjeu pour la circulation des TC

Typologie (retour partenaire)

- Insertion difficile
- Dimensionnement voirie
- Intersections dangereuses
- Régime de priorité
- Stationnement
- Autres

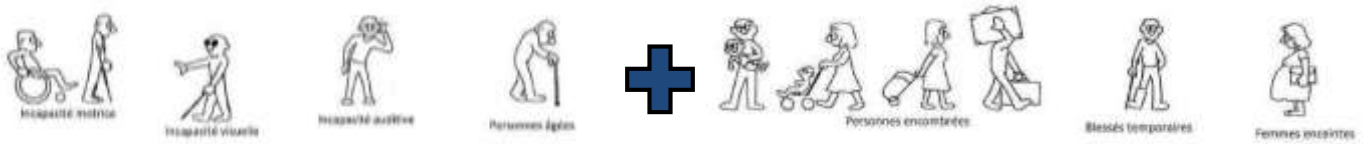
- ✓ **L'intersection du pont Hardy est un point dur majeur** à l'échelle de Rambouillet. L'insertion s'avère difficile aux heures de pointe dans les 2 sens. L'exploitant du réseau préconise la mise en place de priorité aux feux pour les bus.
- ✓ Le positionnement de l'arrêt Giroderie pose problème au moment de l'insertion.
- ✓ Des difficultés de giration et de frottement avec le trottoir au niveau de la Rue Groussay

Sources : IGN 2018, IDF mobilités
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

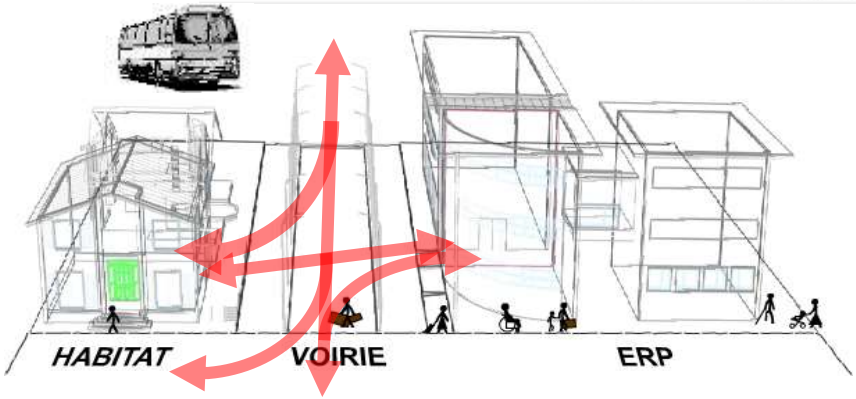
L'accessibilité pour tous, une réponse aux déplacements à pied qui va au-delà des personnes en situation de handicap

Basée sur un principe de solidarité nationale, l'intégration des personnes handicapées doit être une composante de l'ensemble des politiques publiques. Au delà d'un changement de regard sur le handicap, **la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict, les personnes à mobilité réduite** (les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité) et constitue une opportunité pour toute la société.



Le cadre législatif de la loi du 11 février 2005

Le législateur a insisté sur la nécessité de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacement. Celle-ci comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité. L'objectif est d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes concernées.



La continuité de la chaîne des déplacements : un seul maillon défaillant et la chaîne de l'accessibilité est brisée !

En outre, l'ensemble des handicaps doit être pris en compte : moteurs, sensoriels, cognitifs et psychiques. L'accessibilité concerne également les personnes à mobilité réduite. La directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 les définit comme « toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

Définition de l'accessibilité

La délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté en outre une définition commune de l'accessibilité en octobre 2006 : « L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part.

L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toutes personnes en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)

Concernant les transports

L'Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP) pour les transports publics de voyageurs est **un document de programmation financière des travaux d'accessibilité** afin de s'engager sur un calendrier précis**.** Le projet d'Ad'AP était à déposer auprès du Préfet (DDTM) avant le 27 septembre 2015 (1 an au plus tard après le décret).

Le contenu des Ad'AP : les Ad'AP transport routier de voyageurs comprennent comme les autres Ad'AP les volets suivants : **diagnostic, présentation de la concertation, principes structurants, critères pris en compte, calendrier, financement.** Au titre des spécificités du transport, ils doivent également définir : **la liste des lignes et des arrêts à rendre accessibles** en priorité et la programmation afférente, **la liste des arrêts relevant des ITA** (dérogations), **les modalités de suivi et d'actualisation**, **les éléments de la discussion avec les gestionnaires de voirie notamment**.

Concernant la voirie et les nouvelles dispositions pour le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics)

La loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 a modulé les dispositions de réalisation des PAVE. Désormais, à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale :

- ✓ un PAVE devra être élaboré dans les communes de plus de 1 000 habitants ;
- ✓ un PAVE limité aux voies les plus fréquentées de la commune devra être élaboré dans les communes de 500 à 1 000 habitants ;
- ✓ un PAVE portant sur les voies reliant les pôles générateurs de déplacements de la commune pourra être élaboré dans les communes de moins de 500 habitants.

Ainsi, il n'y a plus d'obligation de réalisation de PAVE dans la totalité des communes françaises.

Concernant les ERP (Etablissement Recevant du Public)

1 million d'Établissements Recevant du Public (ERP) étaient soumis aux obligations de la loi du 11 février 2005 et devaient être accessibles à tous à compter du 1er janvier 2015. Désormais, il est aussi possible de déposer un dossier d'Ad'AP en préfecture, pour le 27 septembre 2015, pour les ERP qui ne ce sont pas encore mis en conformité en matière d'accessibilité.

L'Ad'AP

L'Ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées a introduit deux grandes évolutions dans le domaine de l'accessibilité des transports :

- l'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêts mais seulement les points d'arrêts prioritaires ;
- la mise en place d'un outil d'application volontaire : le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (ou Sd'AP), qui devrait permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre et de performance.

Accessibilité pour tous et PLM

Dans le PLM, et notamment dans le cadre du plan d'actions, le PLM identifiera les itinéraires prioritaires pour la mise en accessibilité pour tous.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3.16. L'accessibilité pour tous

12 % des points d'arrêt de Rambouillet Territoires sont accessibles aux PMR

- ✓ Le réseau de transports en commun de Rambouillet Territoires est assez peu accessible aux PMR dans l'ensemble, avec seulement 12% des points d'arrêts accessibles. De plus, 27 communes ne possèdent aucun arrêt accessible sur leur territoire.
- ✓ **53 % des points d'arrêt accessibles se trouvent sur la commune de Rambouillet**. Pour autant Rambouillet se situe juste au dessus de la moyenne du territoire avec **17 % de ses points d'arrêt desservis**.

Un décalage entre milieu urbain et milieu rural

- ✓ **65 % des points d'arrêt accessibles sont concentrés sur les communes de Rambouillet, Le Perray-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi**. Néanmoins la commune de Vieille-Eglise-en-Yvelines est la plus accessible en proportion (27 % de points d'arrêt accessibles), ceci s'explique par le faible nombre de points d'arrêt.

En juin 2018 aucune ligne n'atteint les 70 % d'arrêts accessibles sur Rambouillet (seuil pour être déclaré accessible)

- ✓ 4 lignes accessibles à 50 % ou plus
- ✓ 5 lignes ont 25 % à 49 % de leurs arrêts accessibles
- ✓ 20 lignes inférieures à 25 % d'accessibilité
- ✓ 13 lignes ne comptent aucun point d'arrêt accessible.

La ligne la plus accessible sur le territoire est **la ligne 39-35 A avec 60% d'arrêts accessibles**. Cependant ce chiffre est à relativiser car il concerne un faible nombre de points d'arrêt (3 arrêts accessibles sur 5).

Lignes inscrites au SD'Ac	Points d'arrêt accessibles	Points d'arrêts sur le territoire	% de points d'arrêt accessibles
Express 91-02	1	2	50%
Express 91-03	1	2	50%
Urbaine B	13	43	30%
Urbaine A	11	39	28%
Express 12	1	17	6%
Express 10	1	33	3%
Express 60	0	19	0%
Express 11	0	16	0%

A noter que les données traitées sont issues de la base de données fournie par IDF Mobilités et datent de juin 2018.

Le terme « point d'arrêt » désigne ici un lieu physique de montée/descente des passagers. Plusieurs points d'arrêt peuvent porter le même nom, par exemple si il y a plusieurs quais à une même station.

SD'AC : Le schéma directeur d'accessibilité est un agenda qui fixe et priorise les actions à mettre en œuvre pour rendre accessibles aux PMR les réseaux de transport.

Pour rappel, une ligne peut être déclarée accessible dès lors que : - Au minimum 70% des points d'arrêt de la ligne sont mis aux normes d'accessibilité, - 100 % du matériel roulant est accessible.

Lignes inscrites au schéma directeur d'accessibilité :
Lignes express (10, 11, 12, 60, 91-02, 91-03) et lignes urbaines A et B.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ATOUTS	FAIBLESSES
- Une offre ferroviaire structurée autour de 4 gares qui organisent le réseau de TC sur l'agglomération, - Un réseau de TC urbain sur Rambouillet qui répond aux différents besoins de déplacements en semaine, - Un réseau essentiellement organisé en étoile depuis la gare de Rambouillet et en lien avec les besoins des lycéens et collégiens, - Une offre de TAD en cours de développement pour pallier la plus faible desserte en heures creuses avec un rabattement vers les principaux pôles générateurs (janvier 2020) et depuis 2 communes vers St-Rémy-les-Chevreuses (mai 2021), - Le projet Tornado qui montre la volonté du territoire de s'inscrire dans un développement innovant des TC.	- Peu d'aménagements dédiés pour assurer une circulation priorisée des bus, - Un réseau de TC organisé essentiellement pour les scolaires qui ne correspond pas toujours aux besoins des actifs, - Des secteurs d'emplois importants à l'écart des TC (L'Oréal,…) mais avec des entreprises qui ont mis en place des navettes privées, - Une offre de TC faible en soirée / le samedi et quasi-inexistante le dimanche, - Des difficultés concernant la régularité de l'offre Transilien - L'organisation des gares n'est pas optimale en termes de rabattement tous modes, - L'absence de voies réservées aux bus dans Rambouillet.
OPPORTUNITES	**MENACES**
- Le projet autour de la gare de Rambouillet pour en faire un réel pôle d'échange multimodal, - La mobilité innovante et le MobiLab.	- La pression de plus en plus importante de rabattement d'automobilistes de l'Eure-et-Loir notamment sur Gazeran doit nécessiter des actions communes entre les deux régions.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4. Le stationnement

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Le stationnement, un levier pour aller vers une meilleure mobilité

La gestion du stationnement peut être utilisée comme un levier en matière de régulation de la circulation. **L'automobile**, qui passe en moyenne **97 % de son temps en stationnement**, nécessite pour cela une **emprise foncière considérable**, dans des espaces urbains parfois densifiés, voire surchargés. L'enjeu est donc de trouver un « juste-milieu » entre une offre de stationnement sous-dimensionnée ne permettant pas de répondre aux attentes des usagers, et une offre surdimensionnée facilitant l'utilisation de l'automobile et n'incitant donc pas au report modal. Il convient donc de bien connaître l'offre et la demande de stationnement sur l'ensemble du territoire et de vérifier si les réglementations actuelles sont bien adaptées.

L'outil stationnement

Un large panel de solutions est utilisable et combinable :

Réglementer le stationnement (payant et/ou limité dans le temps),
Mise en place de parc relais,
Suppression de places en voirie et/ou priorisation des parcs en ouvrage,…

Les 5 grandes catégories d'usagers du stationnement

Chacune de ces catégories possède des besoins qui varient au cours de la journée.

Les résidents

Le stationnement résidentiel est un **stationnement de longue durée**, généralement nocturne. Cette demande peut prendre des formes variées, selon la morphologie du tissu urbain existant : stationnement sous immeuble, sur voirie, en ouvrage, en surface sur emprises privées, etc.

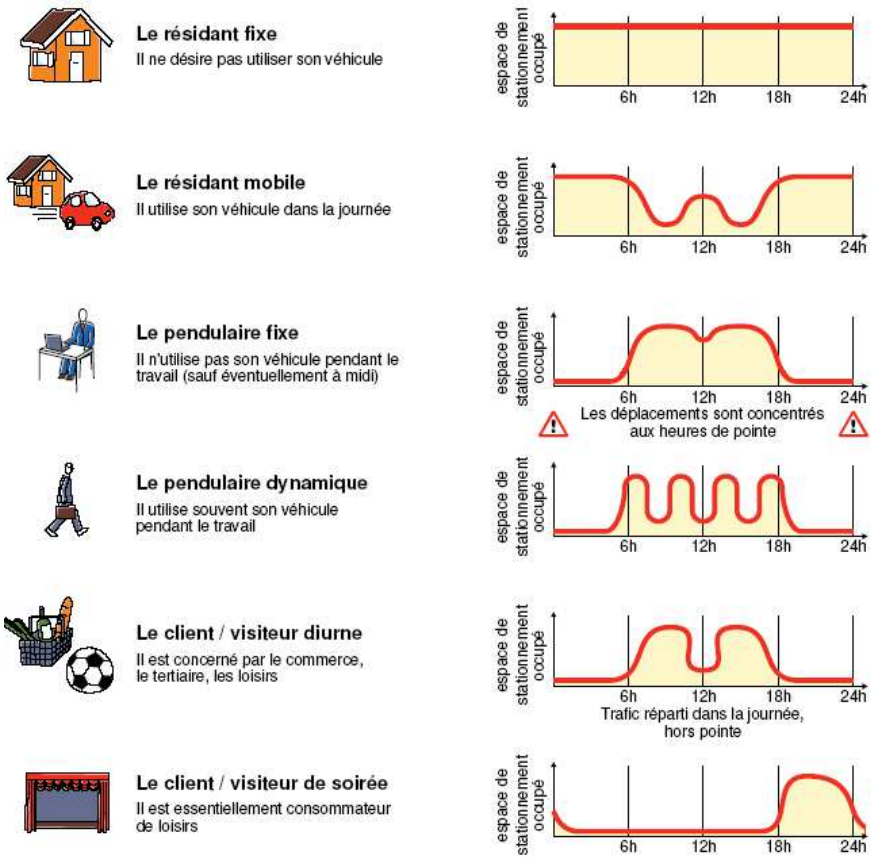
Les actifs automobilistes

Le stationnement des actifs s'effectue souvent sur le lieu de travail ou à proximité. Il est de longue durée, généralement diurne *(8h-12h et 14h-18h),* jugé « *inutile* » dans le sens où les actifs pourraient libérer les places pour les résidents et les visiteurs s'ils utilisaient un mode alternatif à la voiture. Pour ces raisons, les plans de déplacements portent généralement leurs efforts sur ce type de stationnement.

Les actifs effectuant un report modal de l'automobile vers les TC

Ces actifs **utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail sur une partie de leur trajet**. Ils effectuent un **report modal vers les TC pour terminer leur déplacement pendulaire** et leurs véhicules doivent **stationner aux abords d'un pôle d'échange en longue durée**.

Les **parc-relais** sont spécialement conçus pour accueillir les véhicules de ce type d'actifs. **Mais dans certains cas, l'absence d'infrastructure adaptée entraîne un stationnement sur l'espace public, licite ou illicite**. Ainsi, **ce type de stationnement** de longue durée **peut fortement limiter la rotation d'un secteur.** Cette problématique est importante à traiter car contrairement aux actifs automobilistes, il convient de **favoriser ce type d'usagers qui a opté pour les TC sur une partie de son trajet.**



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les visiteurs

Ils représentent une catégorie de population **primordiale pour la vie d'un centre-ville**. Ils sont là pour des achats, des démarches administratives, du tourisme...

Le stationnement des visiteurs est souvent **plus court** et les politiques de stationnement essaient généralement de favoriser l'accès à ce type d'automobilistes par des mesures permettant l'accélération de la rotation de véhicules *(tarification, stationnement « minute », etc.).*

Les professionnels

Les professionnels, pour les besoins de leurs activités, sont tenus de stationner pour livrer ou visiter leurs clients. La majorité des professionnels se comporte comme des visiteurs en matière de stationnement mais, ceux qui ont en charge une livraison de matériel volumineux, impactent fortement la circulation avec un stationnement réalisé souvent au plus près de leur destination. **Depuis une vingtaine d'années, des aires de livraisons ont été aménagées pour leur faciliter le travail mais leur respect tant par la population que par les professionnels est loin d'être généralisé.**

Réglementer le stationnement une solution adaptée pour gérer la concurrence

Réglementer permet de cibler et gérer l'utilisation des places de stationnement publics avec différentes possibilités pour favoriser tel ou tel usage (stationnement minute, abonnement résidentiel…)

Les impacts d'une politique de réglementation du stationnement

Le choix modal de l'automobilité est grandement conditionné par les facilités/difficultés de stationnement à destination du déplacement. La mise en place d'une politique de réglementation adaptée favorise ainsi le report modal en faveur des transports en commun, des modes actifs, ou encore des pratiques alternatives à l'autosolisme *(covoiturage par exemple).*

Le stationnement gratuit sur voirie ou en parc a tendance à faciliter l'usage de l'automobile. L'attractivité des secteurs commerçants peut également être réduite à cause de pratiques de stationnement mal adaptées. Par exemple, des actifs stationnant sur l'espace public restent généralement toute la journée. Ainsi, leur véhicule fait l'effet d'une ventouse sur les places de stationnement qui auraient intérêt à connaître une rotation plus importante pour entretenir l'activité des commerçants exerçant à proximité.

En effet, **la rotation des véhicules en stationnement peut avoir une véritable influence sur l'attractivité économique et sur l'activité commerciale** : plus un taux de rotation est élevé, plus le nombre de véhicules pouvant stationner sur une journée est important, comme le nombre de « clients » potentiels d'ailleurs.



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Bonne rotation et effet positif sur l'espace public

Une **bonne rotation des véhicules en stationnement peut conduire à limiter la part d'espace public occupée par la voiture et en libérer pour** effectuer par exemple **des aménagements en faveur de la pratique piétonne ou cyclable**, voire en faveur des transports en commun.

L'impact d'une réglementation du stationnement et les effets de bords
Exemple : Besançon (dpt.25)



Les enjeux en matière de stationnement sont donc multiples

Une **bonne rotation des véhicules en stationnement peut conduire à limiter la part d'espace public occupée par la voiture et en libérer pour** effectuer par exemple **des aménagements en faveur de la pratique piétonne ou cyclable**, voire en faveur des transports en commun.

- ✓ **Garantir une accessibilité optimale pour faciliter l'activité économique,**
- ✓ **Limiter les nuisances dues au stationnement gênant,**
- ✓ **Permettre un meilleur partage de la voirie,**
- ✓ **Favoriser le report modal de l'automobile vers les modes dits durables lorsque cela est possible…**

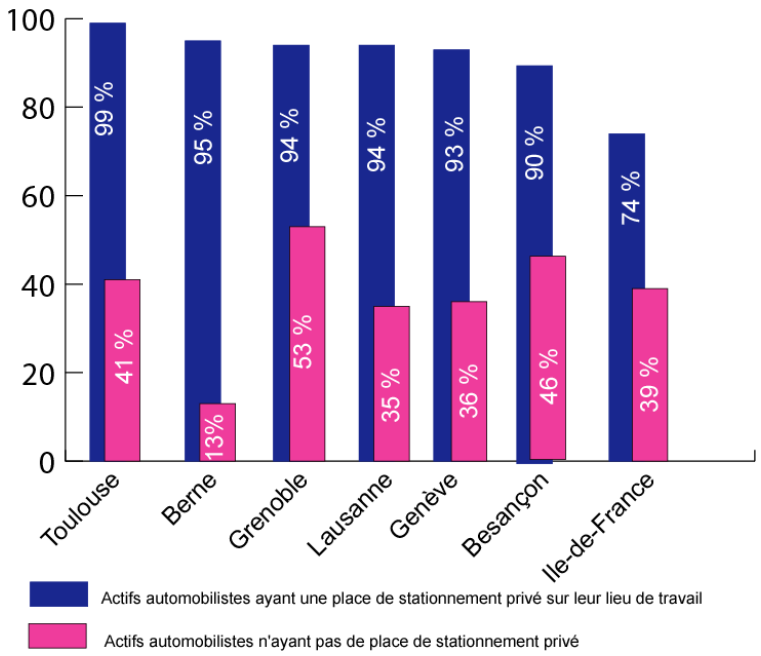


Lien entre place privative au travail et utilisation de l'automobile dans le trajet pendulaire

L'impact de la mise à disposition d'une place de stationnement sur son lieu d'emploi conditionne le choix modal.

L'actif automobiliste est avant tout une personne qui dispose d'une place de stationnement privé que ce soit en Suisse ou en France, dans des agglomérations de strates différentes ou aux difficultés de circulation automobiles importantes ou non.

Ainsi, en Région IDF, alors que la circulation en heure de pointe est très compliquée, qu'une alternative crédible à l'automobile existe pour de nombreux trajets, le fait de disposer d'un stationnement privé au travail engendre un choix modal près du double des personnes qui ne disposent pas d'un emplacement réservé.





Accusé de réception préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.1 Le stationnement, outil au service de la mobilité durable

Les préconisations du PDU IF en matière de politique de stationnement public sur voirie

Le PDU IF rappelle que « *la plus ou moins grande facilité à garer son véhicule joue un rôle clé dans le choix du mode de transport*. » Ainsi, « *les politiques de stationnement en agissant sur la disponibilité et le tarif des places publiques mais aussi sur le stationnement dans les espaces privés, sont un levier essentiel pour favoriser les changements de comportement lorsque des alternatives à l'usage de la voiture existent* ».

Les principes de réglementation préconisées par le PDUIF

L'objectif de mieux réglementer le stationnement sur voirie a été précisé dans le PDU IF en effectuant un zonage communal basé sur 4 catégories :

1/ Paris et les communes portes desservies par le Métro
2/ Les autres communes du cœur de l'agglomération de plus de 30 000 hab.
3/ Les autres communes de l'agglomération centrale.
4/ Les communes rurales et les communes des agglos secondaires de moins de 20 000 habitants *(la majorité des communes du territoire)*

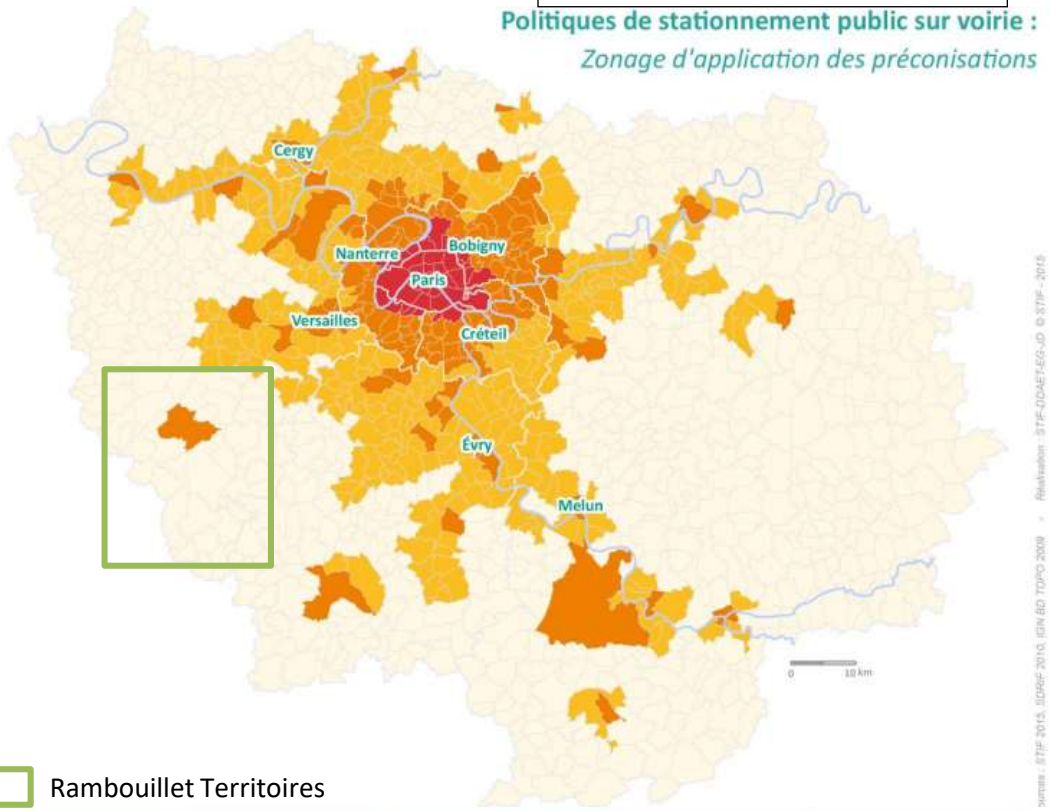
Les types de politique préconisées

5 sectorisations ont été définies en fonction du degré et type d'urbanité *(commercial, gare, mixte, résidentiel, autres secteurs).*

Seule la commune de Rambouillet fait l'objet de préconisations, au titre de son secteur centre-ville et de son secteur gare sujets à des conflits d'usage.

Pour les 35 autres communes du territoire le PDU IF inscrit *« Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage ».*

Politiques de stationnement public sur voirie :
Zonage d'application des préconisations



Secteur commercial (dont centre-ville)	Stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs/résidents	Stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs/résidents	Réglementation rotative ou mixte résidents/visiteurs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage
Secteur gare rencontrant des conflits d'usage		Réglementation visant à orienter le stationnement des usagers des transports collectifs vers les parcs relais		
Secteur mixte résidentiel et activités		Réglementation visant à favoriser le stationnement des résidents par rapport à celui des actifs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage	
Secteurs purement résidentiels	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage			

Source : PDUIF

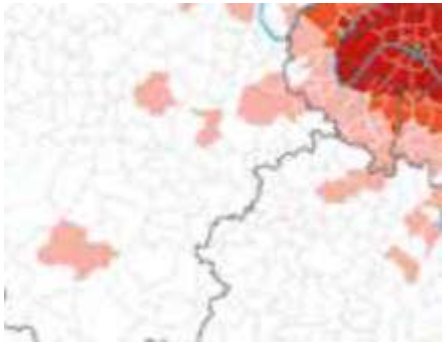
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les nouvelles attentes du PDUIF en lien avec la mise en œuvre de la dépénalisation du stationnement au 1er janvier 2018

Dans sa feuille de route le PDUIF a précisé les recommandations en matière de politique du stationnement sur voirie que ce soit en termes de secteurs à réglementer ou de tarification à mettre en œuvre.

Seul Rambouillet est concerné par les précisions apportées par la feuille de route du PDUIF.

Au regard des règlementations en place dans la commune, le Forfait de Post Stationnement (FPS) ou la progressivité du tarif jusqu'à la durée maximale de stationnement **ne sont pas conformes aux recommandations de la feuille de route.**



Le zonage est à valeur indicative.

Paris et 22 communes limitrophes	Stationnement payant élargi, **généralisation à l'ensemble de la commune à étudier**
36 communes avec une bonne accessibilité en transports collectifs	**Stationnement payant élargi à une grande partie du territoire communal**
94 communes du cœur d'agglomération ou communes centres des agglomérations en grande couronne	Stationnement payant sur les secteurs présentant des conflits d'usage
Autres communes	Pertinence de stationnement payant à apprécier localement

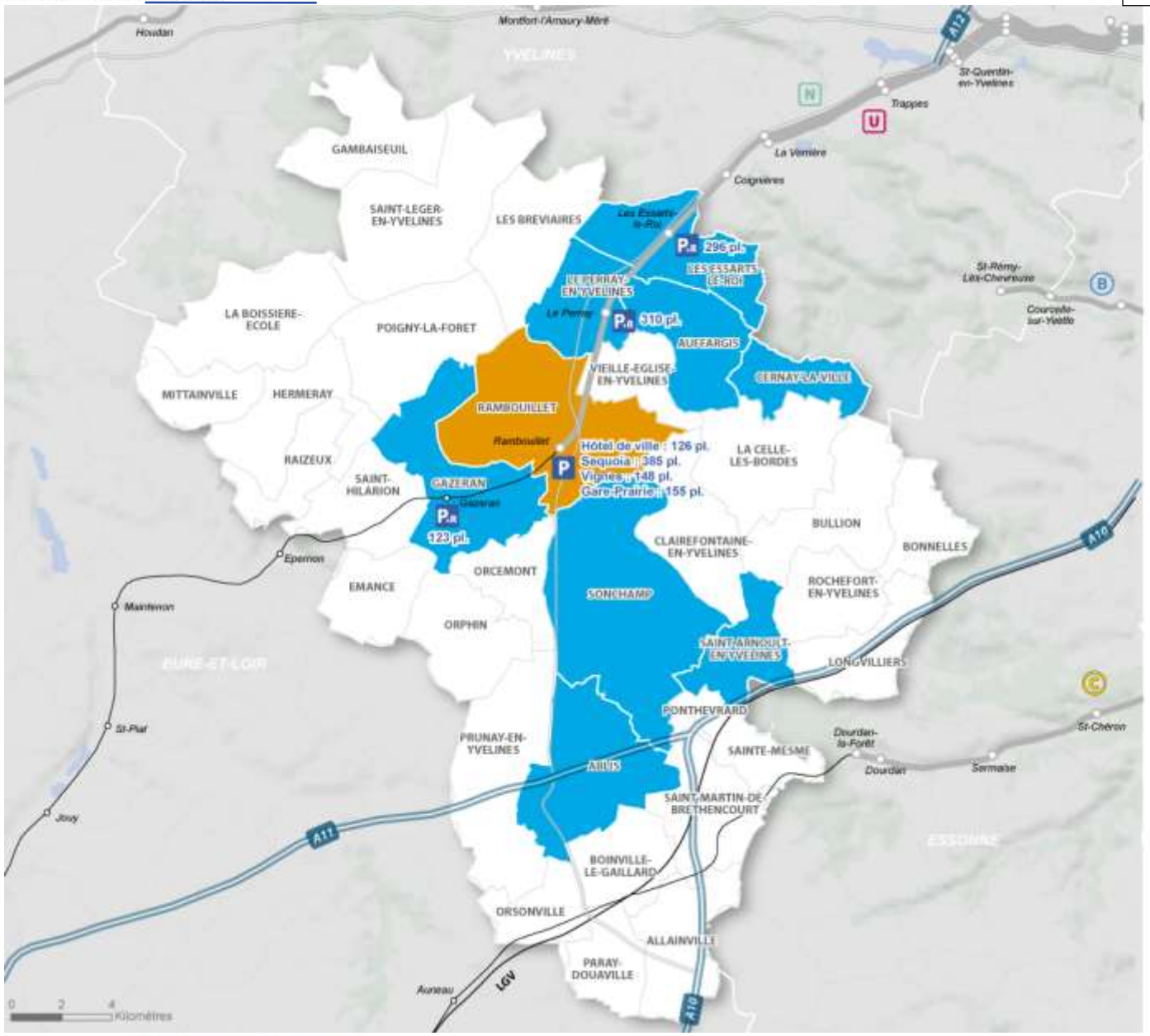
Tarifs minimaux proposés

Les couleurs correspondent aux zones de la carte du zonage d'application.	Zone à vocation rotative (durée max. ≤ 4h)	Zone à vocation longue durée (durée max. > 4h)
Franchise de gratuité éventuelle	Pas de franchise de gratuité Franchise de gratuité limitée à 20 min Franchise de gratuité limitée à 30 min	
Tarif minimal pour la 1re heure	1,50 € 1,20 € 1 €	1,20 € 1 € 0,80 €
Tarif progressif jusqu'à la durée max. de stationnement	Tarif progressif (2e heure plus chère que la 1re et ainsi de suite)	Pas de dégressivité du tarif 2,50 € minimum pour 4h de stationnement
FPS minimal (hors minoration éventuelle)	30 € 25 € 20 €	25 € 20 € 17 €
Abonnements ou avantages éventuels accordés aux résidents	Équivaut à 30 €/mois (limitation à 1 par foyer) Équivaut à 25 €/mois (majoration à étudier à partir de la 2e voiture) Équivaut à 20 €/mois	Équivaut à 25 €/mois (limitation à 1 par foyer) Équivaut à 20 €/mois (majoration à étudier à partir de la 2e voiture) Équivaut à 15 €/mois
Abonnements ou avantages éventuels accordés aux pendulaires venant travailler sur la commune	Pas d'abonnement ni d'avantage tarifaire	Pas d'abonnement ni d'avantage tarifaire Éviter les abonnements ou avantages tarifaires, en particulier à moins de 500 m des arrêts de transports en commun structurants. Dans le cas où un tarif est instauré, il est recommandé un tarif équivalant à 35 €/mois. Tarif équivalant à 25 €/mois. À proximité des gares équipées d'un Parc Relais, restreindre l'accès aux seuls pendulaires des activités riveraines pour éviter tout stationnement de rabattement.

Source : Feuille de route PDUIF 2017-2020

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.2 Les politiques de stationnement sur Rambouillet Territoires



Présence de réglementation

- Limité dans le temps
- Payant et limité dans le temps

Principaux parcs de stationnement

- P Parking
- P+R Parc Relais non labellisé

9 communes du territoire ont mis en place une politique de stationnement

- ✓ **Rambouillet** est la seule commune à avoir mis en place du **stationnement payant**
- ✓ 8 communes ont mis en place des **zones bleues ou zone de stationnement à durée limitée à disque**
- ✓ Les 27 autres communes n'ont pas mis en place de politique de stationnement.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

9 communes ont mis en place une politique de règlementation du stationnement sur Rambouillet Territoires

Rambouillet, une politique de stationnement payant qui favorise la rotation des véhicules

Rambouillet a décidé de mettre en place du stationnement payant en centre-ville et aux abords de la gare. Avec une durée maximale de stationnement de 4h et une tarification progressive sur 2 secteurs distincts :

- ✓ Un secteur commerçant sans possibilité d'abonnement résident ;
- ✓ Un secteur mixte, à la tarification identique, à la différence qu'il permet aux résidents de souscrire à un abonnement.

Une politique cohérente avec les conflits d'usage que rencontre le stationnement en voirie à Rambouillet qui doit accueillir : actifs, visiteurs, résidents, et usagers de la gare.

A noter qu'au-delà du stationnement payant sur voirie, Rambouillet a également mis en place des zones de stationnement réglementé type « zone bleue ».

Le stationnement réglementé type « zone bleue » privilégié dans les politiques de stationnement des pôles secondaires du territoire

8 communes ont mis en place une politique de stationnement réglementé type « zone bleue »

- ✓ Une logique de limitation du stationnement au niveau des gares pour Le Perray-en-Yvelines, Gazeran et Les Essarts-le-Roi ;
- ✓ De limitation du stationnement dans les centres-bourgs attractifs pour Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines ;
- ✓ Pour les communes d'Auffargis, Cernay-la-Ville et Sonchamp il s'agit davantage de zones bleues ponctuelles sur des pôles précis.

La zone bleue avec le disque européen qui permet de moduler les durées de stationnement de 10 mn à plusieurs heures est un outil efficace dans les petites communes ne connaissant pas de problématique de congestion. Cela permet d'assurer la rotation des véhicules aux abords des gares et commerces en évitant les coûts du stationnement payant *(installation/ entretien horodateurs)*. Le système est donc particulièrement adapté aux pôles secondaires de Rambouillet Territoires.

Une majorité de commune sans politique de stationnement à l'échelle de la commune

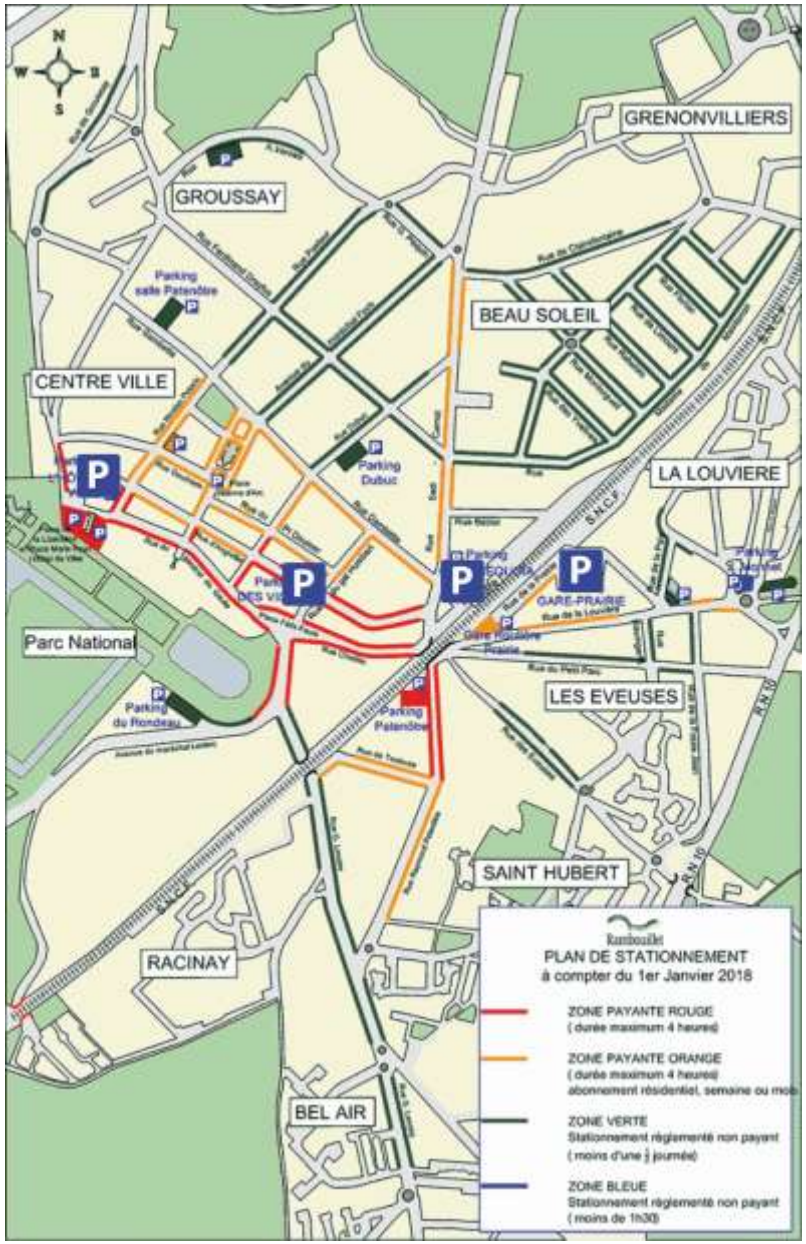
27 des 36 communes n'ont pas mis en place de politique de stationnement. Rappelons que 23 communes comptent moins de 1 000 habitants chacune, le stationnement n'est donc à cette échelle pas nécessairement un enjeu majeur.

4 communes ont mis en place des stationnements « minute » sans que l'on puisse parler de politique de stationnement : Clairefontaine-en-Yvelines, Bullion, Bonnelles, Rochefort-en-Yvelines.

Respect des préconisations du PDU IF en termes de stationnement sur l'ensemble du territoire

- *« Stationnement payant, rotatif ou mixte visiteurs/ résident »* **pour Rambouillet, ce qui a été effectivement appliqué.**
- Les 35 autres communes de Rambouillet Territoires respectent également la préconisation du PDU IF : *« Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage »*
- **Globalement les zones exposées à des conflits d'usage *(gares et secteurs commerçants et mixtes)* ont été réglementées avec des politique type « zone bleue »**

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Zoom sur le stationnement à Rambouillet

A Rambouillet, l'offre de stationnement en voirie est importante avec 1 150 places payantes, réparties sur 2 zones, et une politique de stationnement à durée limitée à 4 heures maximum. Le stationnement est payant du lundi au samedi de 9h à 12h30 et de 14h à 19h.

- ✓ Zone rouge : stationnement payant limité à 4h. Cette politique est appliquée en cœur de ville, une zone dense et commerçante. **La durée maximale de stationnement de 4h parait trop élevée pour assurer une rotation optimale dans un secteur commerçant.**

- ✓ Zone orange : stationnement payant, limité à 4h. Dans des zones mixtes, limitrophes du centre-ville, la tarification est la même que pour la zone rouge mais les résidents ont la possibilité de souscrire un abonnement. Ce secteur dense est à fort enjeu, **la réglementation est cohérente avec le tissu urbain**.

- ✓ Zone bleue : zone à durée réglementée *(1h30).* Cette limitation s'applique au niveau du parking Jean Monnet à l'Est de la gare, afin de garantir la rotation des véhicules face aux commerces *(pharmacie, supérette, bureau de tabac).*

- ✓ Zone verte : zone à durée réglementée *(4h).* Cette réglementation s'applique dans les quartiers périphériques au centre-ville et à la gare, le long d'axes structurants comme la Rue Georges Lenotre et les quartiers résidentiels au nord du centre-ville. A noter que **l'amplitude horaire n'est pas la même que pour le stationnement payant *(8h-12h 14h-18h).*** Par ailleurs, sur les panneaux d'entrée de zone verte **ne figure pas la durée maximale de stationnement,** ce qui pose un problème de lisibilité de la politique de stationnement.

Il est important de préciser que **la politique de stationnement mise en place à Rambouillet correspond à la préconisation du PDU IF** en termes de localisation (*« Stationnement payant, rotatif ou mixte visiteurs/ résident »).* **Néanmoins, la feuille de route du PDUIF apporte des précisions sur le FPS et la progressivité de la tarification et Rambouillet ne respecte pas les recommandations en la matière.**

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Une tarification différenciée selon les besoins de stationnement

Pour les besoins de stationnement de plus longue durée, notamment les actifs se rendant en voiture à la gare, Rambouillet dispose d'une offre de parkings en ouvrage avec 4 parkings payants pour un total de 814 places disponibles.

- ✓ **Parking de l'Hôtel-de-Ville** *(126 places)*
- ✓ **Parking Gare-Séquoia** *(385 places)*
- ✓ **Parking gare-Prairie** *(155 places)*
- ✓ **Parking des Vignes** *(148 places)*

Les parkings Prairie et Sequoia sont à proximité directe de la gare **pour répondre aux besoins des actifs qui prennent le train.** Les parkings Hôtel-de-Ville et Vignes sont quant à eux situés en centre-ville et répondent davantage à **un besoin de stationnement prolongé en cœur de ville.**

A ces vocations différentes, **2 tarifications sont appliquées**. L'offre de parking en ouvrage répond bien aux besoins des actifs de stationnement prolongé, tout en évitant d'engorger le centre-ville. A noter que des abonnements mensuels, trimestriels et annuels existent également.

Comme l'illustre le tableau, **stationner en parking revient moins cher que le stationnement en voirie**, et c'est encore plus vrai si le stationnement excède 4 heures. Ce principe tarifaire dissuade du stationnement en voirie à durée prolongée, et permet une meilleure rotation des véhicules en cœur de ville, tout en répondant aux besoins des usagers de la gare.

Tarification du stationnement sur voirie

DURÉE	ZONE ROUGE	ZONE ORANGE
0h30	Gratuit	Gratuit
1h00	1,30 €	1,30 €
2h00	2,50 €	2,50 €
3h00	4,00 €	4,00 €
4h00 *(FPS)*	15,00 €	15,00 €
Semaine /résidents		8,00 €
Mois /résidents		20,00 €

	Voirie		Parkings en ouvrage			
	Zone rouge	Zone orange	Parking gare prairie	Parking gare Sequoia	Parking Hôtel de Ville	Parking des Vignes
30 min	gratuit	gratuit	0,70 €	0,70 €	0,70 €	0,70 €
1h	1,30 €	1,30 €	1,20 €	1,20 €	1,30 €	1,30 €
2h	2,50 €	2,50 €	2,20 €	2,20 €	2,30 €	2,30 €
3h	4,00 €	4,00 €	3,00 €	3,00 €	3,50 €	3,50 €
4h	15,00 €	15,00 €	3,80 €	3,80 €	4,70 €	4,70 €
Abonnements		8€/ semaine 20€/mois	Résident 36€/mois Extérieur 50€/mois	Résident 36€/mois Extérieur 50€/mois	24h/24h 50€/ mois 7h-21h 40€/mois	24h/24h 50€/ mois 7h-21h 40€/mois



Entrée parking des Vignes

Source : www.parkings-rambouillet.fr

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les difficultés liées aux politiques de stationnement

La lisibilité des politiques de stationnement est parfois compliquée

- ✓ **Il n'y a pas d'homogénéité dans les durées maximales de stationnement en zone bleue** sur Rambouillet Territoires, ce qui peut dérouter certains automobilistes et engendrer des stationnements illicites volontaires ou involontaires.
- ✓ **Des espaces de stationnement « mixte »** avec des places non réglementées et des places à durée limitée, une politique qui entraîne notamment des effets de bord et des stationnements illicites.
- ✓ **Le stationnement en zone verte à Rambouillet est peu lisible** :
  - L'amplitude des horaires réglementés est différente du stationnement payant ;
  - La durée maximale de stationnement ne figure pas sur les panneaux.



Exemple de signalétique incomplète à Rambouillet

Peu de stationnements dédiés aux 2 roues motorisés sont matérialisés

Seules 3 communes estiment qu'il existe des stationnements dédiés aux 2 roues motorisés en quantité suffisante sur leur territoire. C'est pourtant un enjeu, car en l'absence de stationnements matérialisés, les 2 roues motorisés stationnent sur des emplacements réservés aux cycles ou sur les trottoirs, aux dépens des cyclistes et des piétons.







***3 exemple de réglementations différentes** à des abords de gare sur le territoire. De gauche à droite : Gazeran, Le Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi*



Exemple de stationnement 2RM à Gazeran

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Pas de réelle congestion sur Rambouillet Territoires mais des problématiques liées aux pratiques de stationnement

Le stationnement illicite

✓ Trois types de stationnement illicite sont généralement rencontrés. Ce stationnement courant peut réellement poser problèmes aux autres modes, par exemple pour la sécurité des piétons, obligés de marcher sur la chaussée pour contourner un véhicule stationné sur le trottoir.

1/ L'achat « baguette »	2/ Je travaille	3/ J'habite à côté
Durée : très courte durée **Motif :** achat *(visiteur),* arrêt rapide au domicile *(résidents)* **Conséquences :** un stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons	**Durée :** courte à moyenne durée **Motif :** stationnement avec véhicule personnel ou professionnel au plus près du commerce, ou du lieu d'activité **Conséquences :** un stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons	**Durée :** moyenne durée à longue durée **Motif :** stationnement résidentiel **Conséquences :** habitués des lieux, les résidents pratiquent généralement un stationnement moins « gênant », mais de plus longue durée. Les véhicules illicites sont garés au plus près des résidences, soit en voirie peu passante, soit dans les parkings. Cette catégorie de stationnement illicite perdure la nuit, et même si c'est parfois la résultante d'une saturation des espaces de stationnement, c'est bien souvent un choix volontaire qui consiste à stationner au plus près du domicile.



Exemple de stationnement illicite à Gazeran

Le stationnement aux abords des écoles

✓ Des communes connaissent des difficultés aux abords des écoles. Même si la pénibilité est limitée à une vingtaine de minutes cela peut engendrer des problèmes importants. Sur Rambouillet Territoires, la commune de Sonchamp à mis en place des cheminements piétons reliant l'école aux parkings dans un rayon de 200 mètres, de manière à limiter le stationnement et la circulation à proximité de l'école.



Exemple de stationnement « je travaille » à Rambouillet

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires

Ablis





Saint-Arnoult-en-Yvelines

Les Essarts-le-Roi



Gazeran



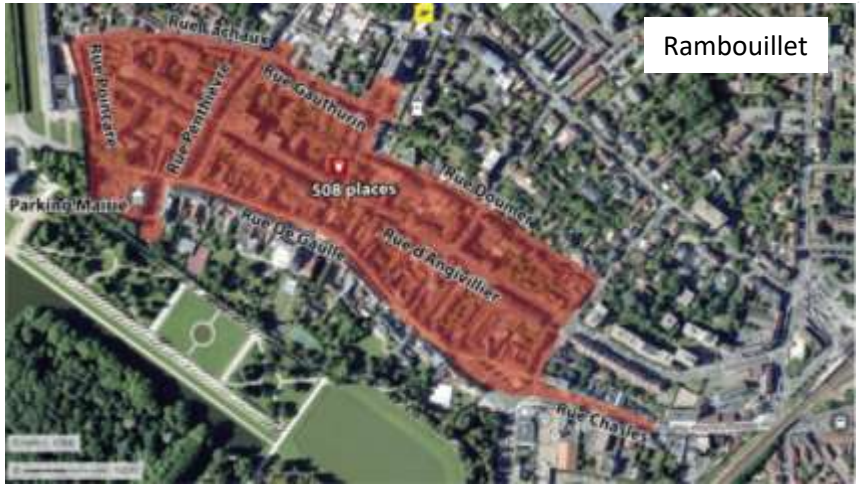
Stationnement gratuit

Stationnement réglementé (en totalité ou en partie)

Le Perray-en-Yvelines



Rambouillet



Détails de l'enquête : Réalisée le 11 février 2019

- **2 093 places de stationnement enquêtées** (dont 1 208 non réglementées et 885 réglementées)
- **6 communes enquêtées : Rambouillet, Gazeran, Le Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi, Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines**
- **3 périodes horaires :**
  - **Le matin,** à l'arrivée des actifs
  - **L'après-midi,** pour mesurer l'impact de l'activité commerciale
  - **La nuit,** pour identifier la demande résidentielle

Taux de congestion =

Nombre de véhicules stationnés *(de manière licite ou illicite)*
Nombre de places licites

Taux d'illicite =

Nombre de véhicules stationnés de manière illicite
Nombre de véhicules total stationnés *(licite + illicite)*

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

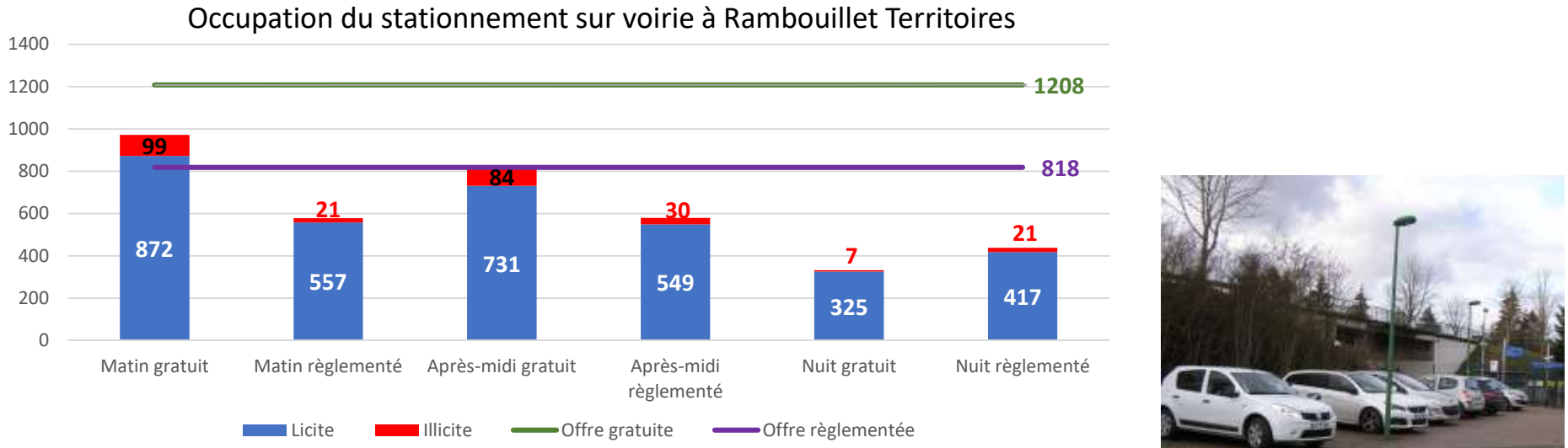
Pas de saturation du stationnement sur voirie

L'offre de stationnement couvre la demande quel que soit l'horaire, le taux de congestion global est de 70% en journée sur Rambouillet Territoires.

Les taux de congestion sont plus élevés sur l'offre gratuite qu'au niveau de l'offre réglementée, à l'exception de la nuit lorsque la réglementation n'est plus en vigueur, ce qui démontre l'efficacité de la réglementation en journée au global.

On constate davantage de stationnements illicites sur l'offre gratuite *(10%)* que sur l'offre réglementée *(4 à 5%)* en journée. Cependant, ce chiffre masque des inégalités entre les communes. En effet, on observe beaucoup de stationnements illicites sur un même parking à Gazeran. En excluant Gazeran le constat est complètement inverse, les stationnements illicites sont plus nombreux sur les secteurs réglementés *(5,3%)* que sur les secteurs gratuits *(0,2%)* l'après-midi.

Le taux de congestion permet de connaitre la demande en stationnement par rapport à l'offre disponible et l'état de saturation des voiries. Un taux inférieur à 60 % indique qu'il n'y a pas de problème pour stationner. À l'inverse, un taux supérieur à 95 % montre la saturation du stationnement et révèle des problèmes structurels de l'offre.



Rambouillet Territoires	Matin		Après-midi		Nuit	
réglementé	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui
Taux de congestion	80%	65%	67%	65%	27%	49%
	74%		**67%**		**37%**	
Taux d'illicite	10%	4%	10%	5%	2%	5%

Stationnement illicite parking sud-est à Gazeran

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Un territoire globalement non-saturé, mais une offre de stationnement sous-dimensionnée à Gazeran

- ✓ **On observe au niveau du Perray-en-Yvelines une saturation ponctuelle de l'offre réglementée l'après-midi**, qui affiche un taux de congestion de 102 %. **Il s'agit en réalité davantage d'une problématique de comportement que de sous-offre,** en effet sur 58 places matérialisées, 49 sont occupées et 10 stationnements illicites sont observés.
- ✓ **L'offre gratuite à Gazeran connait une problématique de saturation diurne**. La congestion est de 185% à 188% en journée. Cette périodicité de la demande met en lumière les besoins des usagers de la gare de Gazeran. Par ailleurs, étant donné les taux de congestion des secteurs payants *(85% à 89% en journée)*, il apparait que **l'offre de stationnement dans son ensemble est sous-dimensionnée** par rapport à la demande.
- ✓ **Rambouillet affiche des taux de congestion parmi les plus bas du territoire *(47 % à 60 %)***. Le stationnement y est payant, un système efficace puisque le centre-ville ne souffre pas de congestion. Les parkings en ouvrage qui absorbent une partie de la demande en stationnement contribuent également à désengorger le centre-ville.
- ✓ **Aux Essarts-le-Roi, l'occupation est assez constante**, de 70 % à 80 % environ, à l'exception du secteur gratuit en période nocturne qui baisse à 15 %, illustrant la demande de stationnement diurne des usagers de la gare.
- ✓ **Saint-Arnoult-en-Yvelines affiche des taux de congestion relativement bas en journée *(36 % à 76 %)***, alors que le maximum est atteint la nuit avec 81 % sur le secteur réglementé.
- ✓ **A Ablis, le secteur non-réglementé est privilégié en journée *(82 % contre 32 %)***. Les pratiques s'équilibrent dans la nuit où le stationnement n'est plus limité dans le temps.

Rambouillet Territoires	MATIN		APRES-MIDI		NUIT	
Réglementation	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui
Rambouillet		60%		57%		47%
Gazeran	185%	89%	188%	85%	35%	24%
Les Essarts-le-Roi	82%	61%	83%	68%	15%	71%
Le Perray-en-Yvelines	58%	55%	57%	102%	20%	28%
Saint-Arnoult-en-Yvelines	65%	76%	36%	73%	42%	81%
Ablis	82%	32%			53%	60%
Global	**80%**	**65%**	**67%**	**65%**	**27%**	**49%**

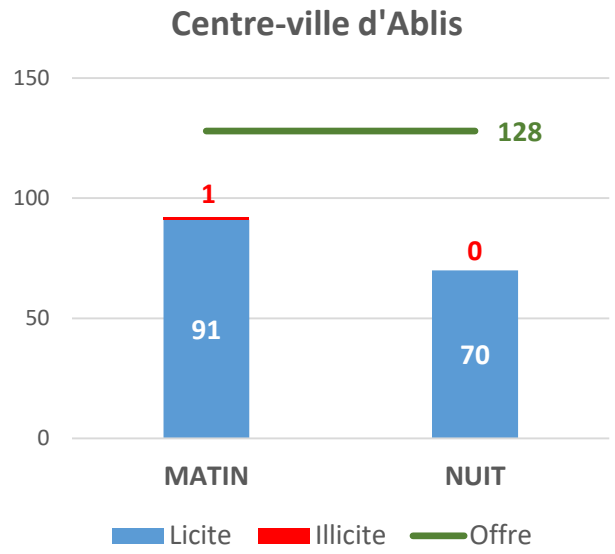
- **Au niveau global, il n'y a pas de problématique de congestion sur le territoire** avec des taux compris entre 27% au minimum et 80% au maximum observé sur l'offre gratuite le matin.
- **Dans l'ensemble, l'offre non-réglementée connait une plus forte occupation en journée.** La nuit l'offre réglementée est plus fréquentée, mais sur cette période la réglementation n'est plus en vigueur.

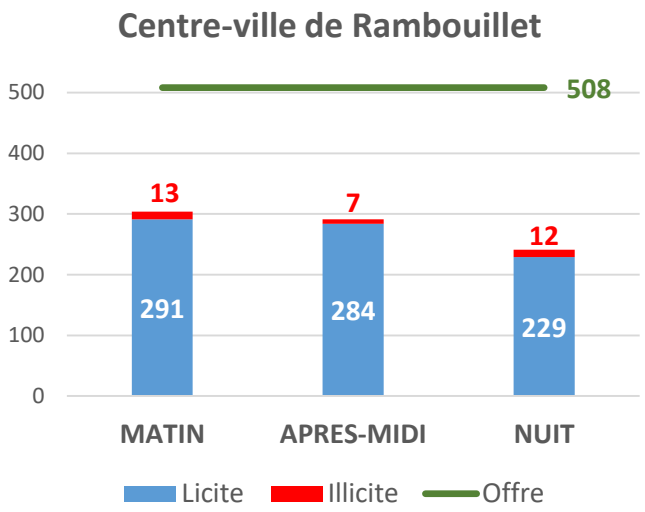


Stationnement voirie à Ablis

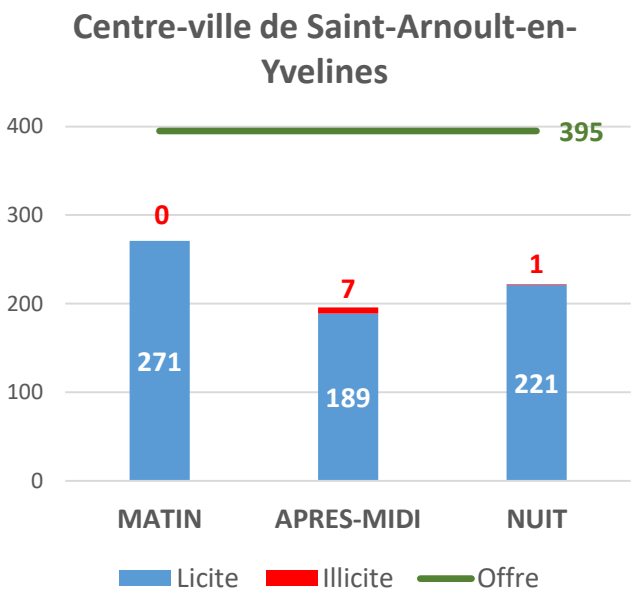
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires





Secteur		Taux de congestion	Taux d'illicite
Rambouillet	Matin	60%	4%
	Après-midi	57%	2%
	Nuit	47%	5%
Saint-Arnoult-en-Yvelines	Matin	**69%**	0%
	Après-midi	50%	4%
	Nuit	56%	0%
Ablis	Matin	**72%**	1%
	Nuit	55%	0%



L'offre de stationnement est supérieure aux besoins dans les centres-villes enquêtés

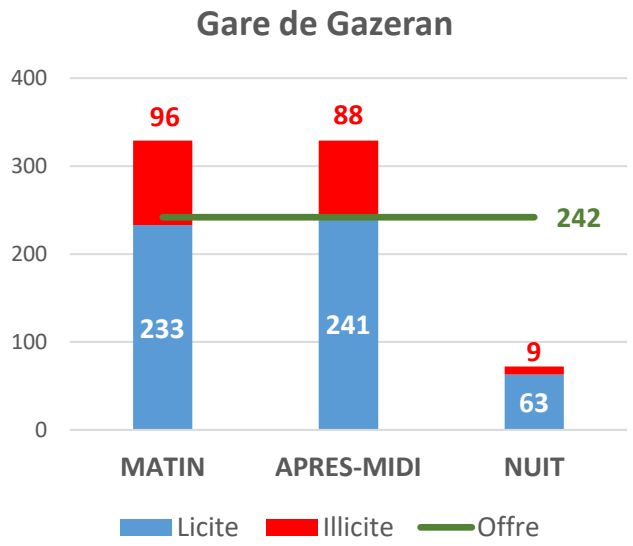
- ✓ A Ablis, Saint-Arnoult-en-Yvelines et Rambouillet à tout moment de la journée il existe une réserve de places, **il est globalement aisé de stationner dans ces centres-villes.** A Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines, le stationnement est gratuit et réglementé par secteur, un système qui permet une bonne rotation des véhicules et évite la congestion.

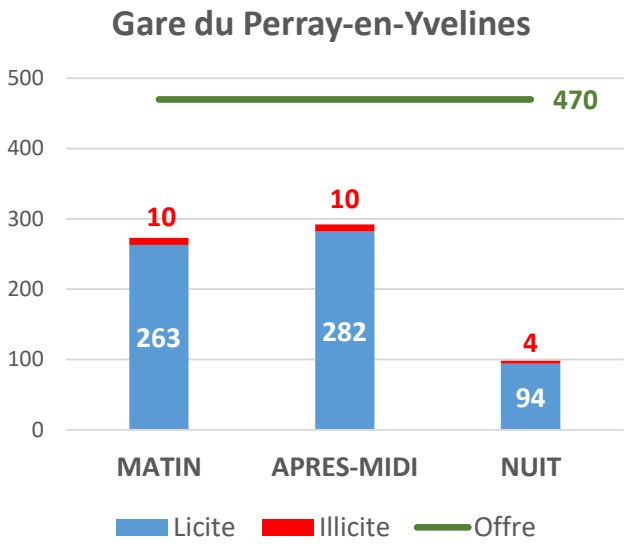
- ✓ **Des taux d'illicite globalement faibles :** avec un maximum de 5 % atteint à Rambouillet durant la nuit, période la moins impactante.

- ✓ **A Rambouillet le taux de congestion oscille entre 47 % la nuit et 60 % le matin**. Une partie du stationnement de la commune est absorbée par les parkings en ouvrage notamment en ce qui concerne les usagers de la gare. D'autre part une partie du stationnement en voirie est payant à Rambouillet ce qui a tendance à limiter la congestion. On relève toutefois plus de stationnements illicites que dans les autres communes.

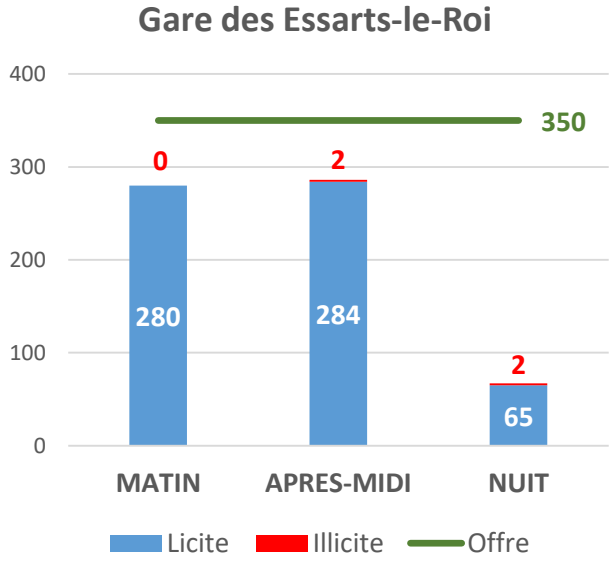
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires





Secteur		Taux de congestion	Taux d'illicite
Gazeran	Matin	**136%**	**29%**
	Après-midi	**136%**	**27%**
	Nuit	30%	13%
Le Perray	Matin	58%	4%
	Après-midi	62%	3%
	Nuit	21%	4%
Essarts	Matin	80%	0%
	Après-midi	82%	1%
	Nuit	19%	3%

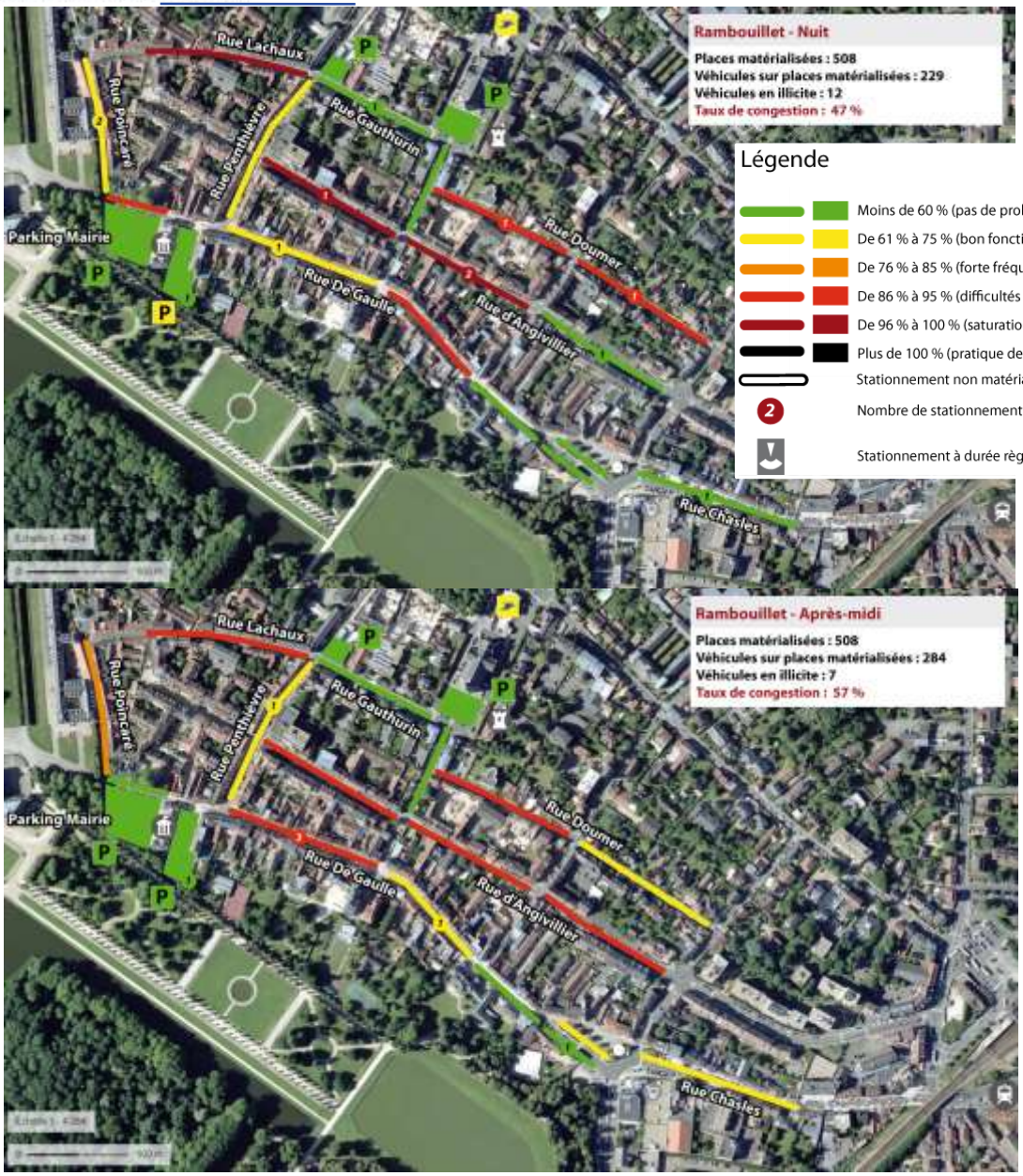


A Gazeran les besoins de stationnement dépassent l'offre existante

- ✓ L'offre de stationnement est globalement suffisante au Perray-en-Yvelines et aux Essarts-le-Roi. Avec des taux de congestion compris entre 19 % et 80 %, il existe toujours une réserve de places. La proportion de stationnements illicites n'est pas liée pour ces communes à une offre insuffisante.
- ✓ **A Gazeran les besoins de stationnement dépassent l'offre existante**. Avec un taux de congestion de 136 % en journée et 96 stationnements illicites le matin, le secteur de la gare de Gazeran est plus que saturé, et ce malgré la mise en place du stationnement réglementé.
- ✓ **Une saturation liée aux flux externes** des actifs extérieurs se rendant sur la commune pour prendre le train. En effet, la nuit plus des deux tiers de l'offre de stationnement est inoccupée.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires

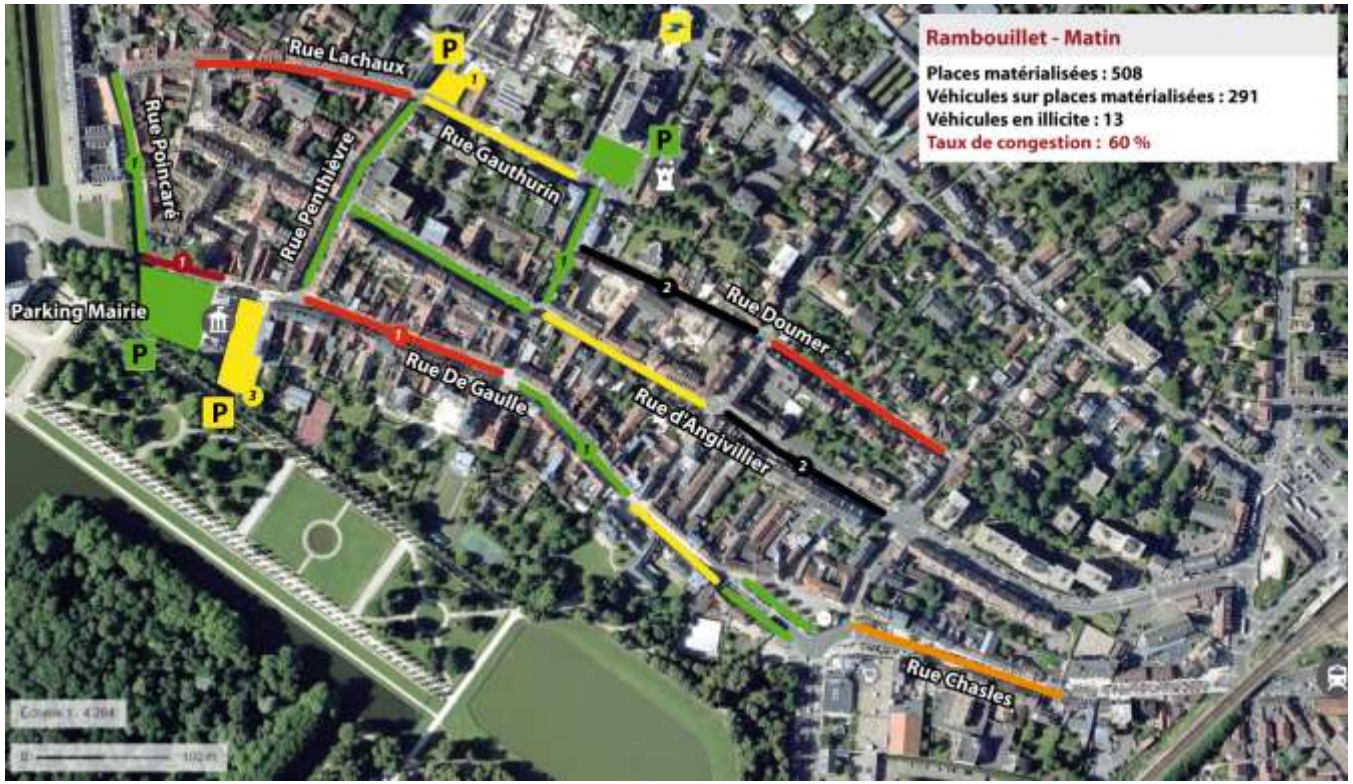


Une offre de stationnement qui couvrent les besoins du secteur

- ✓ L'enquête d'occupation/ congestion s'est concentrée sur le secteur payant *(zones rouge et orange)* du centre-ville de Rambouillet.
- ✓ **L'offre de stationnement sur le secteur payant répond largement aux besoins** en journée, avec un taux de congestion de 57 % l'après-midi.
- ✓ **L'occupation des parkings en voirie est globalement faible.** A titre d'exemple sur le parking de la mairie, en après-midi, les deux tiers des places sont disponibles. Le même constat peut être fait au niveau du parking de la rue Gauthurin avec un taux de congestion de seulement 32 % l'après-midi.
- ✓ **La nuit est la période avec la demande de stationnement la plus faible** *(229 véhicules stationnés).* Mais il y a des poches de saturation, au niveau des rues Lachaux et d'Angivilliers par exemple, le taux de congestion atteint 100 % la nuit, un phénomène lié à la fin du stationnement payant sur cette période.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires



Légende

- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)
- Stationnement non matérialisé
- 2 — Nombre de stationnements illicites
- Stationnement à durée règlementée

Le matin est la période qui concentre le plus de besoins de stationnement

- ✓ **Avec 60 % de congestion, la matinée est la période la plus fréquentée.** Cependant, l'offre de stationnement absorbe largement la demande puisque **217 places restent libres**. Les parkings de la mairie et de l'église sont par exemple sous-utilisés avec 88 places libres à eux deux.

- ✓ Il y a un phénomène de saturation le matin au niveau des rues Doumer et d'Angivilliers dû à des stationnements illicites. Etant donné les réserves de places autour de ces secteurs, il s'agit davantage de pratique de stationnement « au plus près » que de sous-offre.

- ✓ **6 stationnement illicites sont également relevés sur et aux abords de l'axe de la Rue De Gaulle**. On relève notamment 3 véhicules sur des emplacements illicites au niveau de la Place Marie Roux. Au vu du taux de congestion global, ces pratiques illicites traduisent d'abord une volonté de se garer « au plus près », et non une offre insuffisante.

La demande en Stationnement sur les centres-villes – Saint-Arnoult-en-Yvelines

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires





Une offre de stationnement sous-utilisée

- ✓ **L'occupation observée est faible l'après-midi,** avec un taux de congestion global de 50 %, cela représente la moitié des emplacements prévus qui sont inoccupés.
- ✓ La nuit, l'Avenue Henri Grivot est plus occupée qu'en journée *(86 %),* ceci est lié à la fin du stationnement réglementé sur cette période.
- ✓ Si la Rue Jean Moulin est plutôt occupée en journée *(95 % le matin, 74 % l'après-midi)*, le parking qui la jouxte a une fréquentation très en deçà de sa capacité. **Au maximum c'est un peu plus de la moitié de l'offre en stationnement qui est occupée *(56 %).***

Légende

- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)
- Stationnement non matérialisé
- 2 — Nombre de stationnements illicites
- Stationnement à durée règlementée

La demande en Stationnement sur les centres-villes – Saint-Arnoult-en-Yvelines

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires



Légende

- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)
- Stationnement non matérialisé
- 2 — Nombre de stationnements illicites
- Stationnement à durée règlementée

Le stationnement ne pose pas de problème majeur à Saint-Arnoult-en-Yvelines

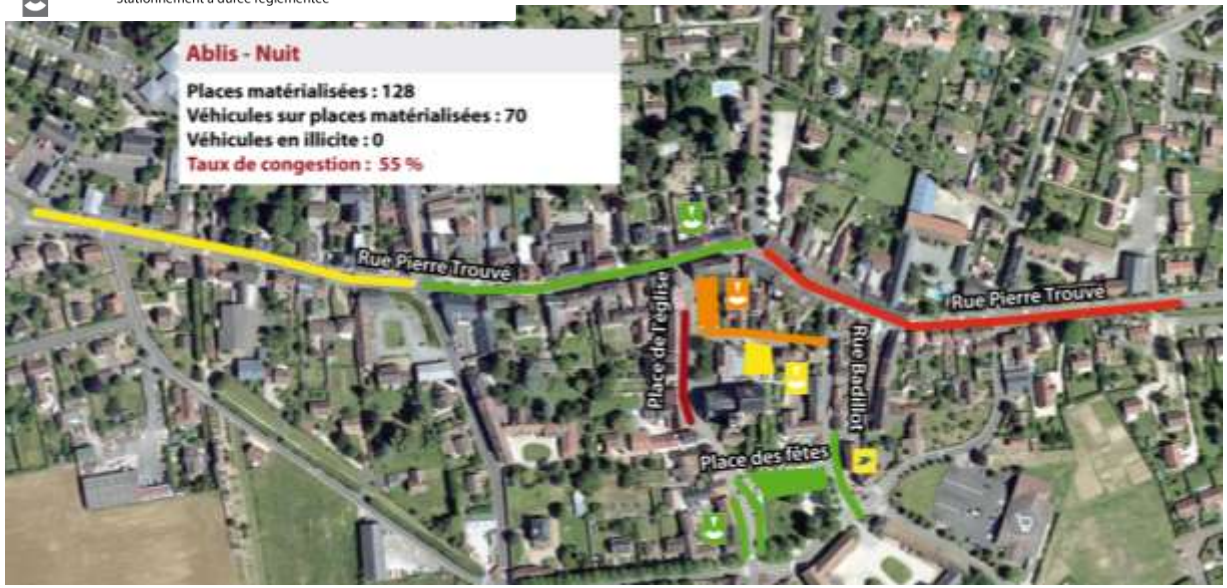
- ✓ **Avec un taux de congestion maximal observé de 69 % l'après-midi**, il n'y a pas de pression sur le stationnement en centre-ville.
- ✓ **Les besoins en stationnement sont concentrés autour de la Rue De Gaulle** *(entre 82 % et 100 % de taux de congestion le matin)*, qui constitue l'artère principale de la commune.
- ✓ **Le parking de la rue Eugène Renault est saturé en journée** *(100 % de taux de congestion).* Cela s'explique par sa position, dans le prolongement de la Rue De Gaulle, et le fait que le stationnement ne soit pas réglementé, contrairement au reste du secteur centre-ville.
- ✓ Malgré des poches de saturation ponctuelles, **au plus fort de la fréquentation 124 places restent inoccupées.**

La demande en Stationnement sur les centres-villes – Ablis

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires





Une demande en stationnement très localisée, mais une offre suffisante

- ✓ **Le taux de congestion global est de 72 % le matin et de 55 % la nuit.** Des besoins en stationnement qui sont donc couverts par l'offre, mais ce chiffre général masque des inégalités dans l'intensité de la demande selon les secteurs.

- ✓ **La demande en stationnement se concentre entre la Rue Pierre Trouvé et la Place des Fêtes.** C'est sur ce secteur à durée limité que les taux de congestion relevés sont les plus importants *(100 % pour le parking de la rue du heaume, 94 % pour le parking de l'église).*

- ✓ **En matinée la place de l'église est sujet à une problématique de congestion**, avec la totalité des places matérialisées occupées, et un stationnement illicite. Cette congestion est à relativiser, car **au maximum de la fréquentation 37 places restent inoccupées.**

La demande en Stationnement aux abords des gares - Gazeran

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires




Résidences de la gare Gazeran

Légende

- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)
- Stationnement non matérialisé
- 2 — Nombre de stationnements illicites
- Stationnement à durée règlementée

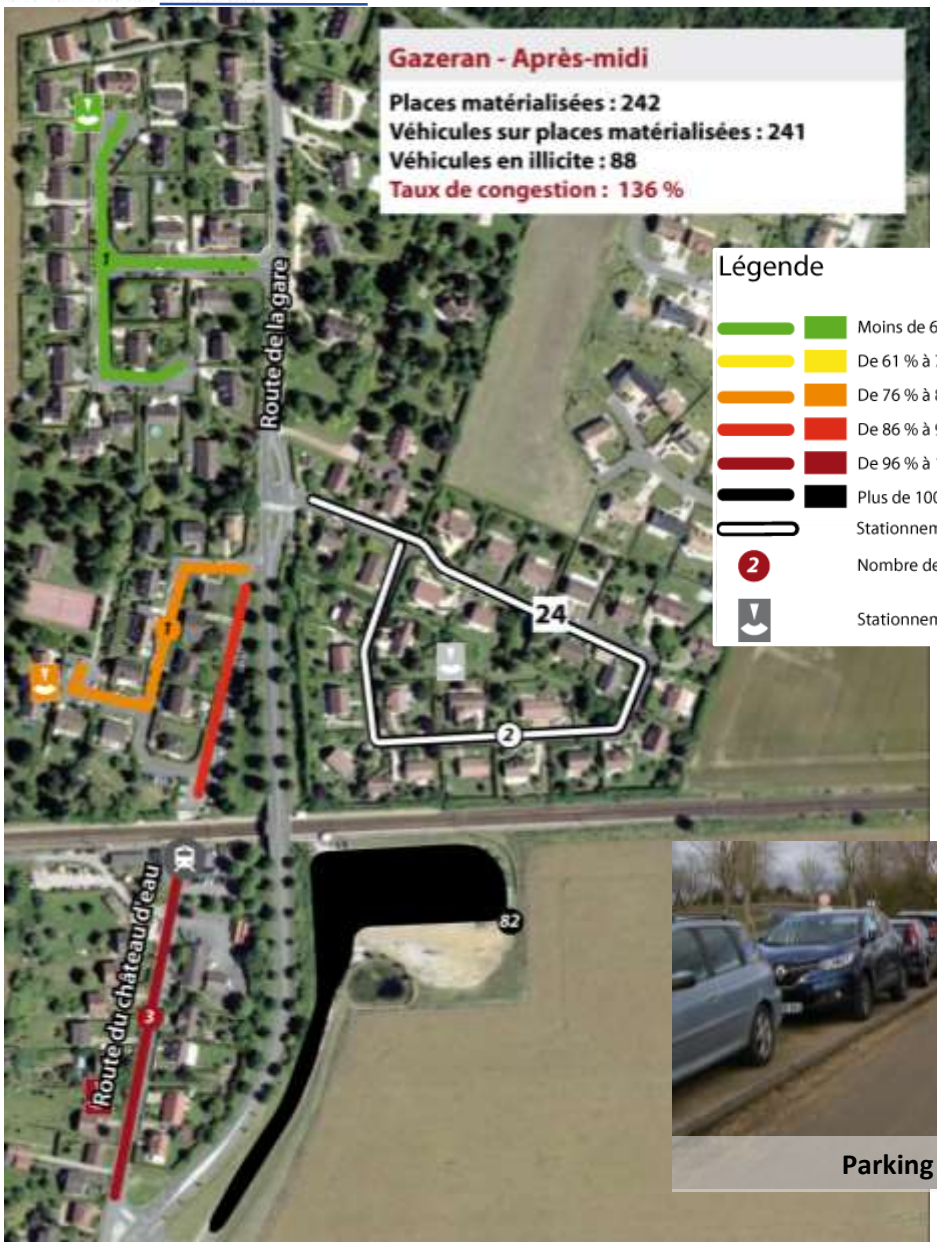


Les abords de la gare sont congestionnés en matinée

- ✓ **Globalement le secteur de la gare de Gazeran affiche un taux de congestion de 136 %.** Une congestion très inégalement répartie sur les différentes zones enquêtées.
- ✓ **En journée le parking sud-est est complètement saturé.** Les places licites sont toutes occupées, et on dénombre 89 stationnements illicites le matin, notamment le long de la route d'accès au parking.
- ✓ **Le matin, la Route du château d'eau est saturée par du stationnement illicite *(5)*.** Il s'agit pourtant d'un axe à stationnement réglementé.
- ✓ Les quartiers résidentiels plus éloignés de la gare et réglementés en zone verte sont peu fréquentés**. Les places matérialisées dans ces rues font l'objet d'un sentiment d'appropriation par les résidents qui contraignent le stationnement.**
- ✓ **La nuit la congestion globale du secteur passe de 136% à 30%.** Le parking Sud-Est voit sa fréquentation chuter avec un taux d'occupation de 7 %, même si 7 stationnements illicites demeurent.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires





Parking gare sud-est Gazeran

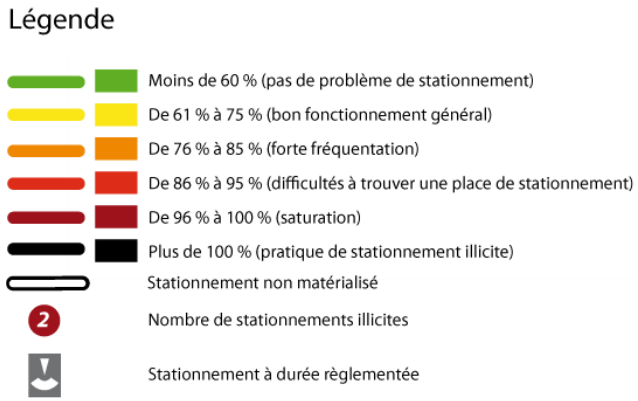
L'après-midi : période la plus congestionnée, symptomatique de la pression du stationnement en journée

- ✓ **Un taux de congestion global constant *(136 %)* sur la journée.** Les même problématiques qu'en matinée subsistent à l'échelle de la commune.
- ✓ **En après-midi le parking sud-est reste largement saturé *(163 %).*** Les places licites sont toutes occupées, et on dénombre 82 stationnements illicites, notamment le long de la route d'accès au parking. **Ce constat illustre le besoin de stationnement des habitants d'Eure-et-Loir venant prendre le train à Gazeran** pour bénéficier de la tarification Ile-de-France.
- ✓ **La Route du château d'eau est touchée également l'après-midi par une problématique de saturation due à du stationnement illicite.** Cela met en avant le non-respect de la réglementation du stationnement. On peut émettre l'hypothèse d'un déficit de contrôle.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires






Grand parking sud gare



L'offre de stationnement en adéquation avec les besoins du secteur en journée

- ✓ **Le taux de congestion global sur les Essarts-le-Roi est de 80 % le matin.** Aucun stationnement illicite n'est observé en matinée.
- ✓ **Une forte demande existe sur les parkings enquêtés,** comme illustré par la photographie**.** Mais le flux de véhicules est absorbé sans phénomène de saturation. A noter que le stationnement n'est pas limité sur ces parkings, il répond donc parfaitement aux besoins des actifs souhaitant laisser leur véhicule à la journée pour prendre le train.
- ✓ **La nuit les besoins en stationnement sont faibles et l'offre est largement sous-utilisée.** Les taux de congestion des deux parkings sont de 7 %.
- ✓ En revanche, le stationnement n'y étant plus limité l'Avenue de la Cité connait son pic d'occupation la nuit avec un taux de congestion de 107%.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires



Le pic de la demande de stationnements est atteint dans l'après-midi, et absorbé par les parkings

- ✓ **Une congestion globale de 82 % l'après-midi** constitue l'occupation maximale sur la période d'enquête.
- ✓ **Il n'y a cependant pas de pression particulière sur le stationnement aux Essarts-le-Roi.** Au plus fort de la fréquentation, il reste un total de 66 places libres sur le secteur.
- ✓ **Les besoins en stationnement sont principalement couverts par les parkings.** Sur 284 véhicules recensés, 268 étaient stationnés sur l'un des 3 parking.
- ✓ **L'Avenue de la gare connait une problématique de congestion l'après-midi**, due à du stationnement illicite. S'agissant de places à proximité directe du bâtiment de la gare, il y a la tentation de se garer « au plus près » pour des stationnements de courte durée.

La demande en Stationnement aux abords des gares – Le Perray-en-Yvelines

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires





Règlementation Allée des Platanes



Légende

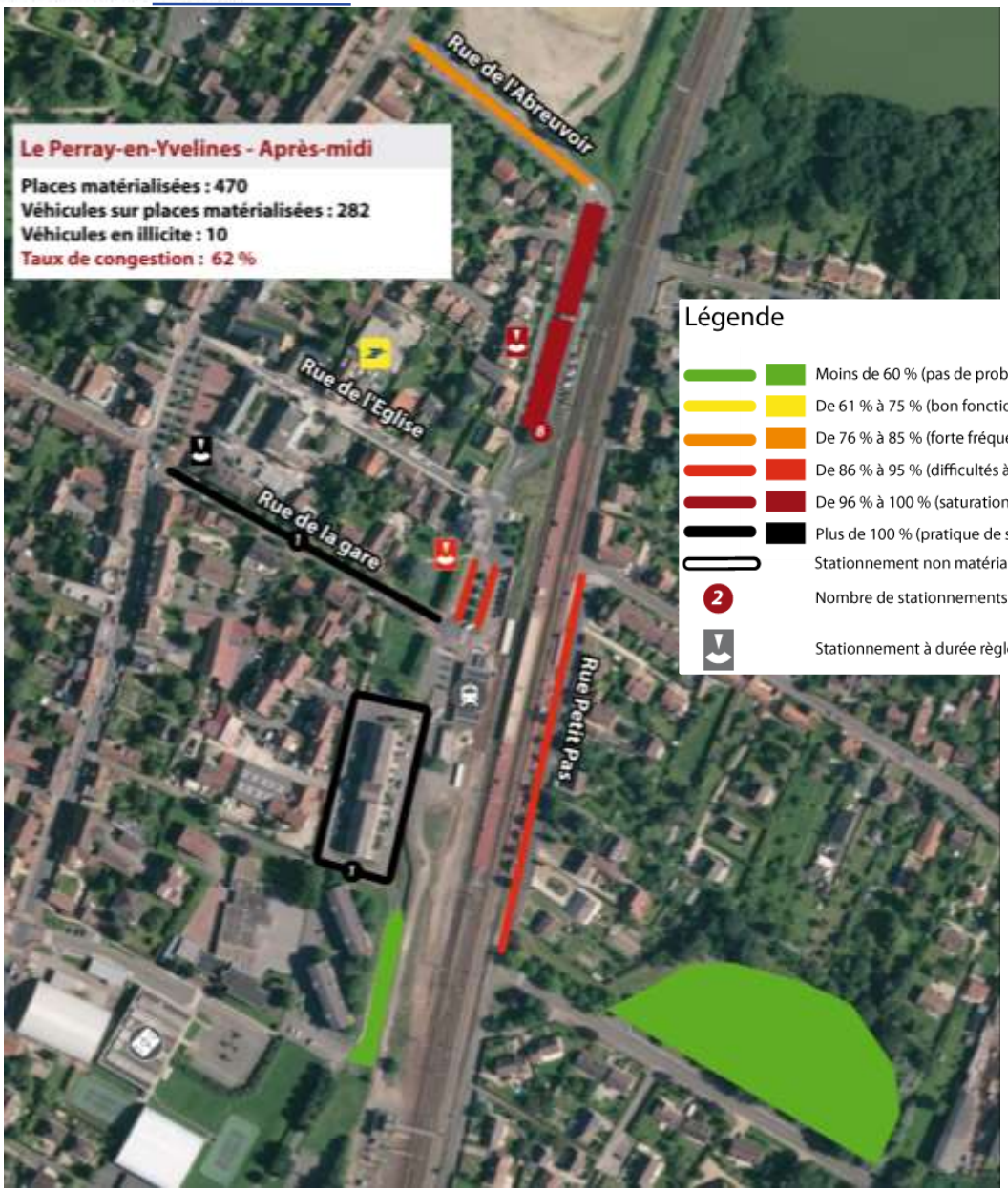
- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)
- Stationnement non matérialisé
- 2 — Nombre de stationnements illicites
- Stationnement à durée règlementée

Forte disparité dans l'intensité de la demande entre la journée et la nuit

- ✓ **Le taux de congestion de 58 % à 62 % en journée, est seulement de 21 % la nuit.** Ce faible taux met en avant une utilisation de l'offre de stationnement tournée presque exclusivement vers l'intermodalité avec l'offre de transport ferroviaire.
- ✓ **La zone sud de stationnement sur l'Allée des platanes n'est plus saturée la nuit *(91 %)*,** mais il demeure 4 stationnements illicites. Ces illicites peuvent être liée à l'absence de limitation du stationnement sur la période nocturne.
- ✓ **Le parking du Planit paraît surdimensionné** par rapport à la demande. Son taux de congestion qui était de 25 % en journée est seulement de 1 % la nuit, soit 2 véhicules stationnés et 198 places libres.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires



Une congestion globale faible mais des axes à saturation

- ✓ **Le taux de congestion globale le plus élevé observé est de 62 %**, il est observé sur l'après-midi. Mais, cet indicateur est influencé par le parking du Planit, peu utilisé *(150 places libres l'après-midi)*

- ✓ **L'Allée des platanes connait une forte demande**. L'espace de stationnement au sud est saturé *(taux de congestion de 103 %)* et du stationnement illicite a été observé. L'espace au nord de la gare a un taux de congestion de 88%.

- ✓ **Il y a une problématique de stationnement illicite au niveau de la Rue de l'abreuvoir**, 8 véhicules en stationnement illicite ont été observés sur cet axe. La rue possède 64 places gratuites et 20 places à durée limitée. Cette réglementation mixte a pu générer de l'incompréhension auprès des automobilistes préférant se garer sur un emplacement non matérialisé plutôt que sur une place à durée limitée.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Un trafic poids lourd conséquent mais peu d'aménagements prévus à Rabouillet Territoires

2 communes ont mis en places des espaces de stationnement dédiés aux poids lourds

✓ **Les Essarts-le-Roi**, avec 3 espaces de stationnement :
- Zone ouest : d'une capacité estimée de 9 poids lourds environ ;
- Zone est : d'une capacité estimée de 6 poids lourds environ ;
- Le parking derrière la gare : d'une capacité de 8 places.

Ces espaces de stationnement sont équipées de poubelles mais pas de sanitaires. A proximité se trouve le restaurant « A la grâce de Dieu » qui dispose de sanitaires pour les routiers, mais ne propose pas d'hébergement.

✓ **Ablis :** un parking pour poids lourds d'une capacité de 14 places au niveau du péage de l'autoroute A11.

➔ **Une problématique de congestion liée au stationnement des poids lourds sur le pôle des Essarts-le-Roi.**
Les espaces de stationnement poids lourds prévus ne suffisent pas à couvrir la demande, ce qui engendre des stationnements illicites de poids lourds à plusieurs endroits le long de la RN10, que ce soit sur les accotements ou bien sur des emplacements initialement prévus pour le stationnement des véhicules légers.

✓ **5 communes déclarent avoir une problématique de stationnement illicite de poids lourds** sur leur territoire : Ablis, Bonnelles, Longvilliers, Le Perray-en-Yvelines, et Rambouillet. Parmi ces communes seule Ablis possède un espace de stationnement dédié aux poids lourds. Le manque d'équipement de Rambouillet Territoires en termes de stationnement poids lourds peut contribuer à expliquer une partie du stationnement illicite des poids lourds.

A noter que la commune des Essarts-le-Roi ne mentionne pas le stationnement illicite des poids lourds sur son territoire dans le questionnaire aux communes. Pourtant il a bien été observé plusieurs stationnements illicites aux abord des aires dédiées.



Stationnement illicite de poids lourd aux Essarts-le-Roi



Stationnement illicite de poids lourd aux Essarts-le-Roi

Accusé de réception préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

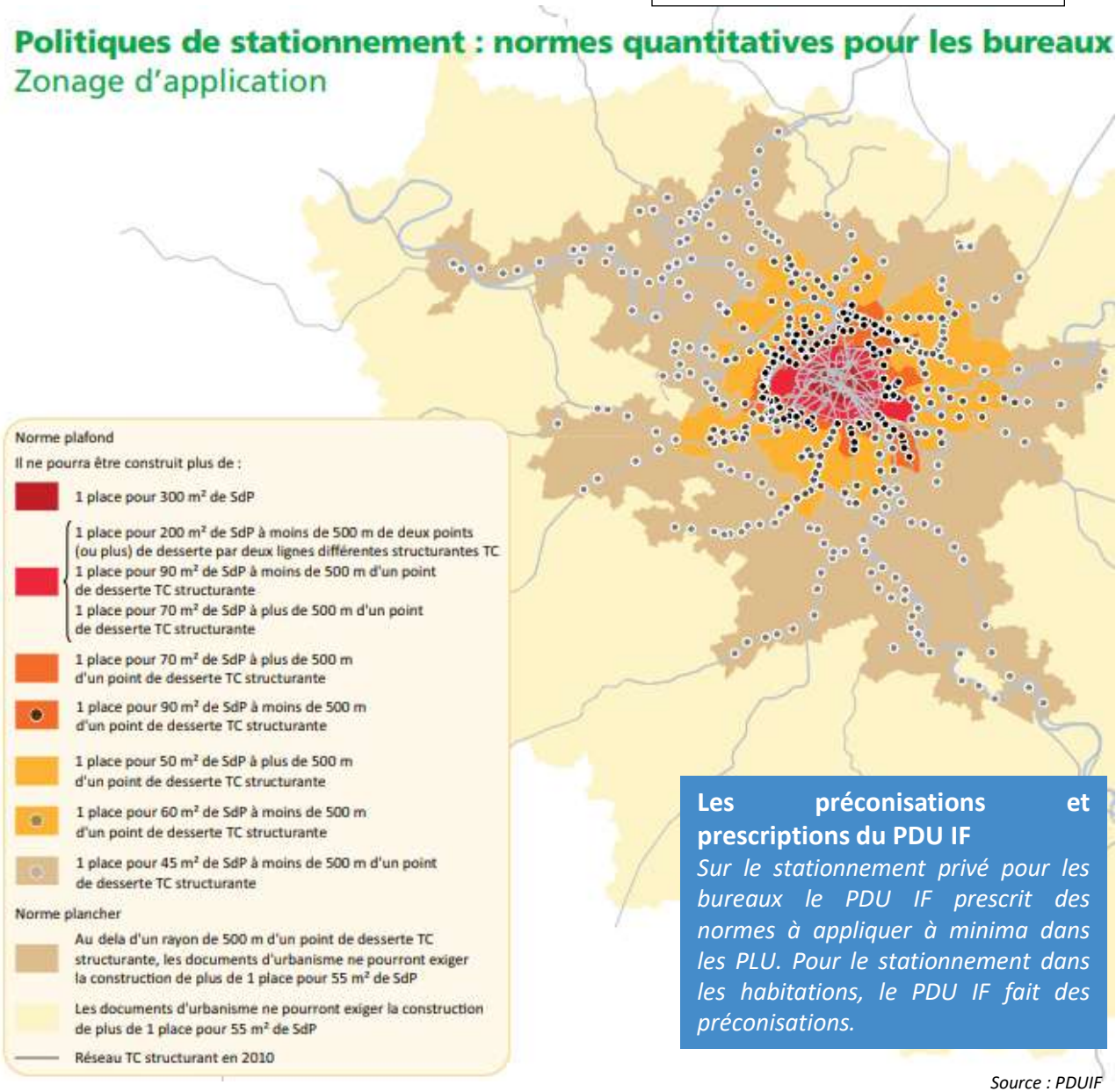
Rappel des préconisations du PDU IF pour les normes de stationnement pour les opérations de logement.

Mise en place de normes plancher fixées pour chaque commune en fonction du taux de motorisation. Ainsi, la norme plancher dans les PLU devra être inférieure à 1,5 fois le taux de motorisation.

Rappel des prescriptions du PDU IF pour les normes de stationnement pour les bâtiments de bureaux.

Afin de limiter le nombre de places de stationnement à disposition et pour orienter le choix modal pour se rendre à son travail vers des modes alternatifs à l'automobile, il a été introduit des normes plafond que les promoteurs ne peuvent dépasser.
Ces normes différent selon les communes et à l'intérieur des communes en tenant notamment compte de la proximité à une desserte par les réseaux de TC structurants.
Ces normes incluent également le stationnement des deux-roues motorisés.

Les communes de Rambouillet Territoires sont soumis à une norme plancher : *« Les documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus de 1 place pour 55 m² de SdP »*



Les préconisations et prescriptions du PDU IF

Sur le stationnement privé pour les bureaux le PDU IF prescrit des normes à appliquer à minima dans les PLU. Pour le stationnement dans les habitations, le PDU IF fait des préconisations.

Source : PDUIF

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Un développement en cours du covoiturage

✓ Le covoiturage désigne **l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun**. Cette pratique qui permet des avantages individuels *(diminution du coût du déplacement)* et collectifs *(diminution du trafic routier)* est en développement sur le territoire.

✓ **3 aires de covoiturages officielles aux échangeurs autoroutiers** : les 3 échangeurs autoroutiers du territoire sont équipées d'une aire de covoiturage.

- Les aires d'Ablis et d'Allainville sont globalement sous-utilisées au regard du potentiel d'utilisation : 8 000 passages au péage d'Ablis et 6 000 à Allainville.
- L'aire de Longvilliers est quant à elle est saturée mais cette aire est surtout utilisée en tant que P+R, en rabattement sur les lignes de bus express 91.02 et 91.03. Une extension de 100 places supplémentaires avec l'aménagement de quais bus sera prochainement réalisée.

Aire	Capacité	Véhicules présents	Taux d'occupation
Ablis A11	75	15	20 %
Allainville A10	75	11	15 %
Longvilliers A10	155	179	115 %


Longvilliers


Ponthévrard

✓ **2 communes ont matérialisées des places dédiées au covoiturage : à Ponthévrard et à Sonchamp**. Ces places, bien qu'il soit difficile de contrôler leur utilisation, permettent de garder une disponibilité de l'offre de stationnement pour du covoiturage de proximité. Elle a également une valeur communicative, en montrant à tous que le covoiturage est une solution de mobilité.

✓ **Des espaces où se pratique du covoiturage ont été relevés dans 2 communes : à Bonnelles et à Rochefort-en-Yvelines.** A Bonnelles, 38 véhicules ont été observés sur cette « aire informelle » située au giratoire de la Route de Buillon et de la Rue de la Division Leclerc à proximité de la D988.

✓ Des communes ont des projets d'aires de covoiturage. Pour la majorité d'entre elles, il s'agit de matérialiser des places sur des parkings existants afin de cadrer et d'enclencher une pratique.


Bonnelles

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.7 Le covoiturage sur Rambouillet Territoires



8 espaces de covoiturage sur Rambouillet Territoires

Aires de covoiturage

- 3 aires aménagées
- 2 aires signalées
- 3 espaces informels
- 6 aires en projet

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

4.8 Les bornes IRVE sur Rambouillet Territoires

Un développement important des bornes de recharge pour véhicule électrique



Borne IRVE – Saint-Arnoult-en-Yvelines

- ✓ **Un réseau de 50 bornes au total**, réparties sur 27 communes, soit 1,4 bornes par commune *(1 borne pour 1 500 habitants)*
  - Rambouillet : 15 bornes
  - Le Perray-en-Yvelines : 4 bornes
  - 6 communes avec 2 bornes
  - 19 communes avec 1 seule borne
  - 9 communes avec 0 borne
- ✓ **Un réseau homogène de 36 bornes déployées par Rambouillet Territoires.** Des bornes gratuites à recharge accélérée de 18 kVa *(norme européenne).*
- ✓ 14 bornes électriques déployées par des acteurs privés divers *(concessions automobiles, bornes Tesla, hypermarché, fast-food, etc …)*

Sources : IGN 2018, RT78, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MQB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ATOUTS	FAIBLESSES
- Absence de congestion globale sur le territoire, - Des politiques de stationnement cohérentes sur Rambouillet et les pôles secondaires, - Peu de stationnements illicites, - Un développement important de bornes de recharge pour véhicules électriques.	- Manque de lisibilité des zones de stationnement *(ex : zone verte à Rambouillet),* - Offre de stationnement parfois sous-dimensionnée *(Gazeran)* entraînant un stationnement illicite important, - Offre de stationnement parfois surdimensionnée *(ex : Le Perray-en-Yvelines).* - Un stationnement illicite qui nuit aux déplacements des personnes à mobilité réduite et engendrent des difficultés de circulation des bus notamment.
OPPORTUNITES	**MENACES**
- S'appuyer sur le développement de certaines pratiques comme le covoiturage, - S'appuyer sur les expériences locales pour montrer les avantages de réglementer le stationnement, -Continuer le développement des bornes de recharge pour véhicules électriques.	- Des pratiques de stationnement à faire évoluer *(ex : appropriation du stationnement résidentiel)* - Sans la mise en place de politique de stationnement sur Gazeran la situation risque d'empirer du fait des flux d'actifs d'Eure-et-Loir difficiles à appréhender.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

5. Les modes actifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Modes actifs…*quèsaco* ?

✓ Selon le Groupement des Autorités Responsables de Transport *(GART)*, **les modes actifs sont « des modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine comme la marche, le vélo, la trottinette, les rollers... ».**

✓ Même si un mouvement mécanique est donc nécessaire, la différence avec les modes motorisés réside dans le fait qu'il n'y pas besoin d'une énergie extérieure pour le fonctionnement.

Les objectifs du PDUIF en matière de mobilité douce

✓ Les objectifs du PDUIF concernant les modes actifs sont de :

- ***Pacifier la voirie*** *pour redonner la priorité aux modes actifs (d'ici à 2015 aux abords de tous les équipements scolaires et d'au moins un quartier par commune de plus de 10 000 habitants) ;*
- ***Résorber les principales coupures urbaines*** *(d'ici 2015) ;*
- ***Aménager la rue pour le piéton*** *(itinéraires, cycles de feux) ;*
- ***Rendre la voirie cyclable*** *(3 500 km d'ici 2020) ;*
- ***Favoriser le stationnement des vélos*** *(en cœur d'agglomération, 1 place sur 40 pour les véhicules particuliers réservée aux vélos) ;*
- ***Favoriser et promouvoir la pratique du vélo*** *auprès de tous les publics (dès que possible et dans la durée).*

✓ La pratique des modes actifs s'observe à 4 niveaux :

- *1 : les qualités de déplacements des piétons au regard des aménagements présents ;*
- *2 : les possibilités de cohabitation modale (zone 30, zone de rencontre…) ;*
- *3 : les aménagements réalisés pour faciliter la pratique cyclable ;*
- *4 : les temps de parcours en modes actifs pour relier les principaux pôles générateurs de déplacements.*

Le développement et la promotion des modes actifs répond aux enjeux :

- De limitation de l'usage et de la place de l'automobile et d'une amélioration du cadre de vie
- De diminution de la part des budgets consacrés à la mobilité, aussi bien pour les ménages que pour la collectivité
- De diminution de l'impact environnemental de nos déplacements, des émissions de polluants et de l'amélioration de la qualité de l'air
- D'amélioration de la santé publique, du fait d'une activité physique régulière

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

La marche

- ✓ **La marche est un mode de déplacement de proximité**. En moyenne sur Rambouillet Territoires et selon l'Enquête Globale Transport *(EGT, 2010),* sur les **3,93 déplacements effectués un jour de semaine** *(y compris en dehors du territoire),* environ **22,2 % de ces déplacements s'effectuent en marchant**, soit 0,87 déplacement par jour**.** Les déplacements à pied ont une **portée moyenne de 500 mètres** pour un **temps de parcours de 12 minutes**. Ces chiffres sont proches de ce que révèle l'EGT pour les espaces « cœur d'agglomération » : 6,8 millions de déplacements en marchant par jour de semaine soit **1,60 déplacements par jour et par personne**. Ceci représente **43 % des déplacements** journaliers pour une portée de **430 m** et une durée de **12 minutes**.

- ✓ **Les enfants de 5 à 14 ans et les jeunes retraités *(65-74 ans)* forment les populations franciliennes les plus « marcheurs »,** respectivement 2 et 1,7 déplacements à pied par personne et par jour. À l'inverse, **c'est entre 15 et 24 ans que les déplacements à pied sont les moins fréquents**. La structure par activité rejoint celle par âge : ce sont les femmes au foyer et les élèves du primaire et du secondaire qui réalisent le plus de déplacements à pied et les étudiants et les actifs à plein temps qui en réalisent le moins.

- ✓ A l'échelle de l'Île-de-France, parmi les déplacements effectués à pied, **le motif principal des déplacements à pied est domicile-achats à 18 %.** Suivent ensuite les motifs des loisirs/visites, des études, de l'accompagnement etc. En revanche, le motif **domicile-travail représente seulement 4 % des déplacements à pied**. Ceci s'explique par le fait que le lieu de travail est souvent plus éloigné du domicile que celui des commerces *(qui correspondent à la portée moyenne de 400 m pour la marche).*

- ✓ La part des déplacements effectués à pied selon les motifs confirme ces résultats :
  - 55 % pour les trajets domicile-études ;
  - 52 % pour des déplacements liés aux achats, notamment grâce aux commerces de proximité ;
  - Seulement 10 % pour le travail, et 5,8 % sur Rambouillet Territoires selon les données INSEE *(2015).*

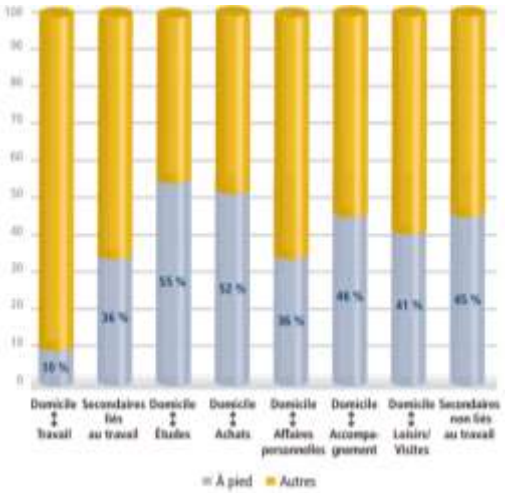
- ✓ Dans cette même logique, la marche est principalement **un mode de déplacement interne au territoire de la CART puisqu'environ 31,6 % des déplacements internes au territoire sont effectués en marchant**.

Motifs de déplacements liés à la marche en IDF



Source : EGT 2010 renouveau du vélo en IDF.

Part des déplacements effectués à pied selon les motifs en IDF



Source : EGT 2010 renouveau du vélo en IDF.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

La pratique du vélo

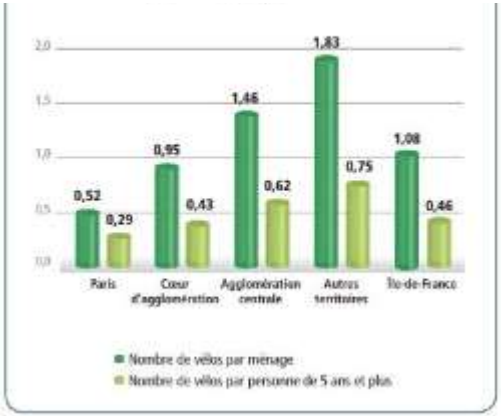
Comme la marche, le vélo est un **mode de déplacement de proximité ayant une portée moyenne de 2 km**.

- ✓ Les ménages franciliens disposent de 5,3 millions de vélos personnels. Dans la catégorie « Autres territoires » à laquelle appartient Rambouillet Territoires, cela représente 1,83 vélos par ménage, soit 0,75 vélo par personne. Il s'agit du taux le plus important car les habitants de ces secteurs peu denses disposent de faciliter de stationnement résidentiel *(davantage de maisons individuelles)* et d'une pratique du vélo loisir plus élevée**. 74 % des ménages disposent d'au moins un vélo** et 26 % des ménages n'en possède donc aucun.

- ✓ Sur ce même territoire, le nombre de déplacements effectués à vélo reste marginal : **0,03 déplacement à vélo par personne et par jour.** C'est inférieur à Paris où 0,12 déplacement par jour et par personne sont effectués. Enfin, **entre 2001 et 2010, le nombre de déplacements réalisés à vélo a connu une augmentation de 22 % en zones peu denses** *(de type Autres territoires).*

- ✓ A l'échelle de l'Ile-de-France, les trajets **domicile-travail représentent le motif de déplacement majoritaire** *(29 % des déplacements à vélo),* suivi des déplacements pour motifs de loisirs ou de visite *(22 %).* Selon les données INSEE, **l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail est marginal sur Rambouillet Territoires et est inférieur à 1 %.**

Equipement en vélo selon les territoires d'Ile-de-France



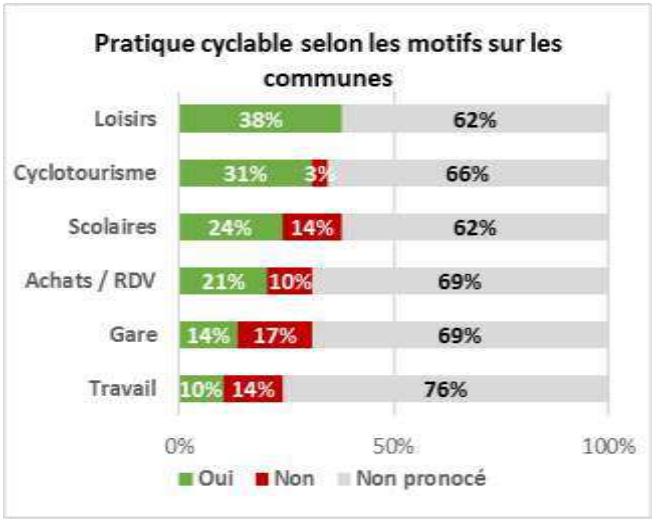
Source : EGT 2010 renouveau du vélo en IDF.

Le cycle, principalement un outil de loisir sur Rambouillet Territoires selon les élus

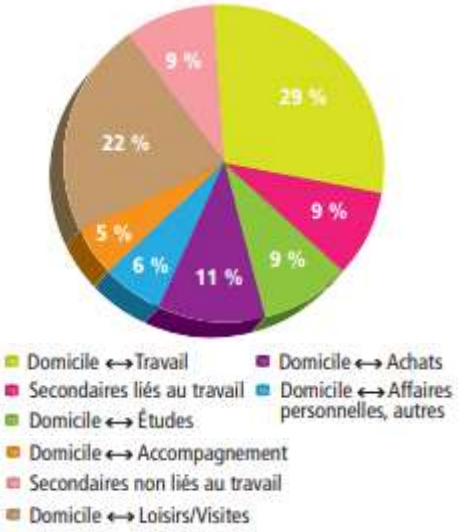
- ✓ **La pratique cyclable est largement une pratique de loisir :** les pratiques les plus observées par les élus sont les loisirs *(38%)* et le cyclotourisme *(31%).*

- ✓ **Un quart des élus observe une pratique cyclable chez les scolaires**. Même s'il s'agit d'un public « captif », ce constat révèle que l'usage du cycle est possible au quotidien.

- ✓ Les motifs les plus en retrait sont les déplacements pour le travail *(10%)* et vers les gares *(14%),* qui s'explique par un taux de motorisation élevé et du stationnement disponible aux gares.



Motifs de déplacements liés au vélo en IDF



Source : EGT 2010 renouveau du vélo en IDF.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

5.2 Les aménagements cyclables sur Rambouillet Territoires

16 % de la voirie de Rambouillet Territoires est aménagée pour la pratique cyclable

- ✓ Rambouillet Territoires compte **201 km de voies aménagées pour les cycles dont :**
  - 86,9 km de zones pacifiées *(43 %) ;*
  - 116,8 km d'aménagements cyclables *(57 %).*

- ✓ **16 % des voies du territoire** *(hors sentiers et voies express / autoroutes)* présentent des aménagements favorables aux cycles. En fonction des communes, la part de voirie varie fortement avec Saint Arnoult-en-Yvelines en premier lieu *(56 %)* et à l'opposé plusieurs communes sans aménagements ni zones pacifiées *(0 %).*



Route sans aménagement cyclable à Bullion

Un maillage cyclable en cours de développement

- ✓ Sur le quart Nord-Ouest du territoire, s'amorce un véritable réseau cyclable permettant des liaisons intercommunales comme entre Rambouillet et Le Perray-en-Yvelines ou entre Rambouillet et Cernay-la-Ville. Rambouillet, Saint-Léger-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi et Les Bréviaires concentrent 75 % des aménagements cyclables *(pistes, bandes, voies vertes).* 14 communes ne comptent aucun aménagement cyclable.

- ✓ **L'étendue de la forêt** sur le territoire permet de disposer **de nombreux cheminements agréables** sur des routes à accès restreint, amorçant des liaisons intercommunales intéressantes comme entre Rambouillet et Saint-Léger-en-Yvelines ou entre Le Perray-en-Yvelines et Montfort-l'Aumaury. Toutefois ces chemins, s'ils sont indépendants de la circulation automobile, ne garantissent pas forcément un sentiment de sécurité car ils sont isolés et non éclairés, pouvant alors dissuader l'utilisation du vélo.

- ✓ **Toutefois, le réseau cyclable à l'échelle de Rambouillet Territoires souffrent d'un manque de continuité des itinéraires,** notamment entre les sections urbaines et interurbaines et au Sud et à l'Ouest du territoire.



Jalonnement d'itinéraire cyclable à Cernay-la-Ville

Une part importante des aménagements sont des zones pacifiées

- ✓ Limitation à 30, zone 30 ou zone de rencontre sont légion sur Rambouillet Territoires où 43 % des axes « cyclables » sont de ce type. En raison de la généralisation des zones 30 dans son unité urbaine, Saint Arnoult-en-Yvelines possède à elle seule 35 % des zones pacifiées du territoire. 14 communes n'en possèdent aucunes.

Source ITEM 2019



Voie verte à Bonnelles

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

5.2 Les aménagements cyclables sur Rambouillet Territoires

Linéaire de voies aménagées pour les cycles *(km)*			
Communes	**Zones pacifiées**	**Aménagements cyclables**	**Total** *(% de voirie aménagée pour les modes actifs)*
Ablis	6,7	2,6	9,3 (13,4 %)
Allainville	0,0	0,0	0,0
Auffargis	3,5	5,9	9,4 (26,2 %)
Boinville-le-Gaillard	0,05	0,0	0,05 (0,2 %)
La Boissière-École	0,0	3,6	3,6 (11,7 %)
Bonnelles	1,9	3,5	5,4 (20,6 %)
Les Bréviaires	0,0	7,1	7,1 (18,2 %)
Bullion	0,9	0,1	1,1 (3,0 %)
La Celle-les-Bordes	0,0	0,6	0,6 (2,6 %)
Cernay-la-Ville	3,1	5,1	8,2 (31,4 %)
Clairefontaine-en-Yvelines	0,0	3,0	3,0 (10,0 %)
Émancé	0,0	0,0	0,0
Les Essarts-le-Roi	1,6	9,9	11,1 (17,2 %)
Gambaiseuil	0,3	0,2	0,5 (5,1 %)
Gazeran	0,6	4,6	5,2 (13, %)
Hermeray	0,2	0,0	0,2 (0,6 %)
Longvilliers	0,7	2,5	3,2 (15,1 %)
Mittainville	0,0	0,0	0,0
Orcemont	0,0	0,0	0,0
Orphin	0,0	0,0	0,0

Source ITEM 2019

Linéaire de voies aménagées pour les cycles *(km)*			
Communes	**Zones pacifiées**	**Aménagements cyclables**	**Total** *(% de voirie aménagée pour les modes actifs)*
Orsonville	0,2	0,0	0,2 (0,9 %)
Paray-Douaville	0,2	0,0	0,2 (1,1 %)
Le Perray-en-Yvelines	5,4	4,8	10,0 (16,4 %)
Poigny-la-Forêt	0,6	3,0	3,6 (10,1 %)
Ponthévrard	0,2	0,0	0,2 (1,8 %)
Prunay-en-Yvelines	1,3	1,2	2,5 (6,0 %)
Raizeux	0,9	0,0	0,9 (6,2 %)
Rambouillet	18,9	27,6	45,6 (27,3 %)
Rochefort-en-Yvelines	5,0	1,2	6,3 (25,2 %)
Saint-Arnoult-en-Yvelines	30,4	1,5	31,1 (55,7 %)
Saint-Hilarion	0,3	0,0	0,3 (1,1 %)
Saint-Léger-en-Yvelines	2,5	19,4	21,9 (48,4 %)
Saint-Martin-de-Bréthencourt	0,0	0,0	0,0
Sainte-Mesme	1,5	0,0	1,5 (8,7 %)
Sonchamp	0,0	5,2	5,2 (6,6 %)
Vieille-Église-en-Yvelines	0,0	4,1	4,1 (26, %)
RT	**86,9**	**116,8**	**201** ***(16 %)***

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les aménagements favorables aux cycles :

Les zones pacifiées :

Zone 30 ou limitée à 30 Km/h :



Portion de voirie limitée à 30 km/h, où la faible vitesse des véhicules facilite la cohabitation modale

Zone de rencontre :



Portion de voirie limitée à 20 km/h, à aménager dans des secteurs à forte présence piétonne

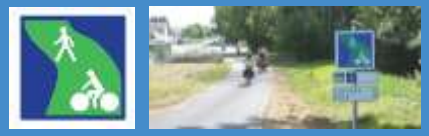
Double sens cyclable :



Autorisation pour les cycles de prendre à contresens un sens unique voiture, autorisé de fait dans les rues limitées à 30 km/h ou moins

Les aménagements cyclables :

Voie Verte :



Espace protégé de la circulation ouvert aux cyclistes et aux piétons

Piste cyclable :



Voie réservée aux cycles, séparée physiquement de la chaussée

Bande cyclable :



Voie réservée aux cycles sur une chaussée dont la séparation s'effectue par du marquage au sol.

Couloir mixte bus/vélo :



Voie bus ouverte à la circulation des cycles

Chaussée à voie centrale banalisée :



Chaussée sans marquage axial et dont les rives sont élargies. Les cyclistes circulent sur les rives et les automobilistes sur la voie centrale.

Route partagée :

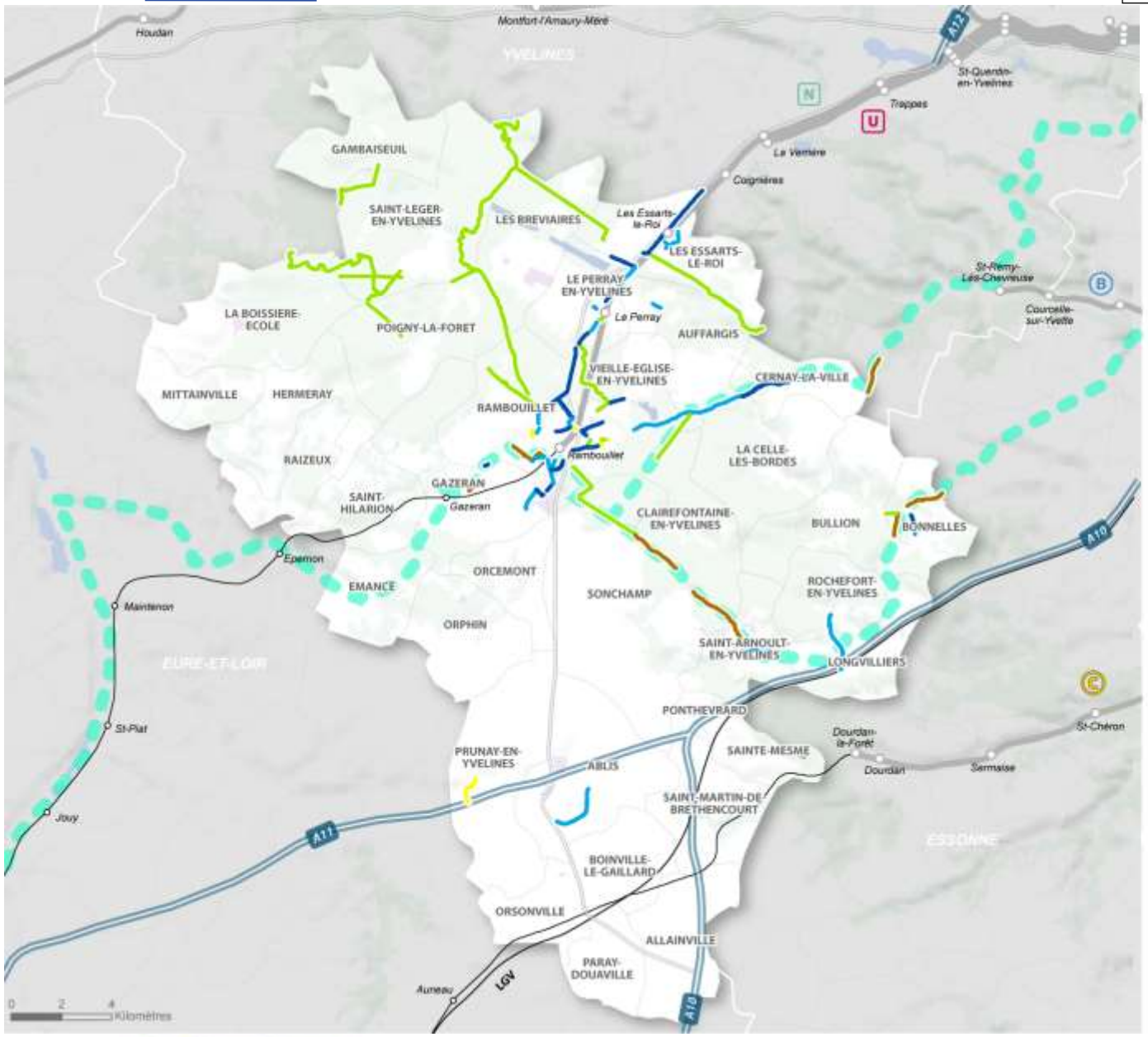


Route à faible trafic où une signalisation verticale et horizontale rappelle la présence de cyclistes.

Source ITEM 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

5.2 Les aménagements cyclables sur Rambouillet Territoires



117 km de voies dévolues aux cycles



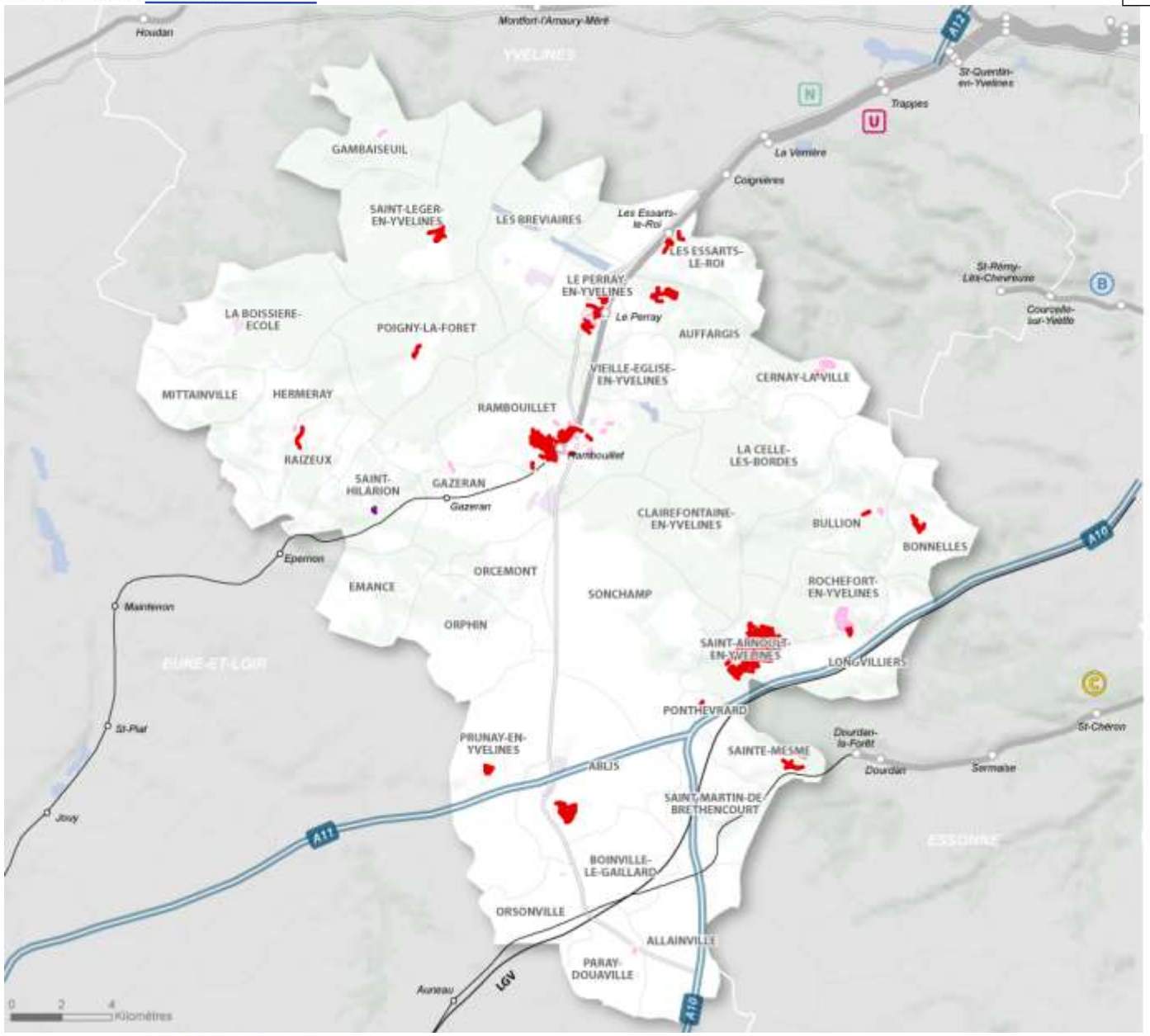
*0,2 km de CSC a été relevé mais n'apparait pas sur le graphique

✓ Une densité d'aménagements cyclables hétérogène : Des liaisons régulières au départ de Rambouillet vers les communes proches, une absence d'infrastructure évidente sur la moitié Sud-Ouest.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

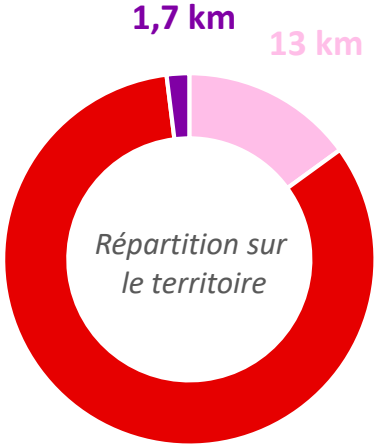
5.2 Les aménagements cyclables sur Rambouillet Territoires



Une volonté de limiter la vitesse automobile

Zones de modération de vitesse

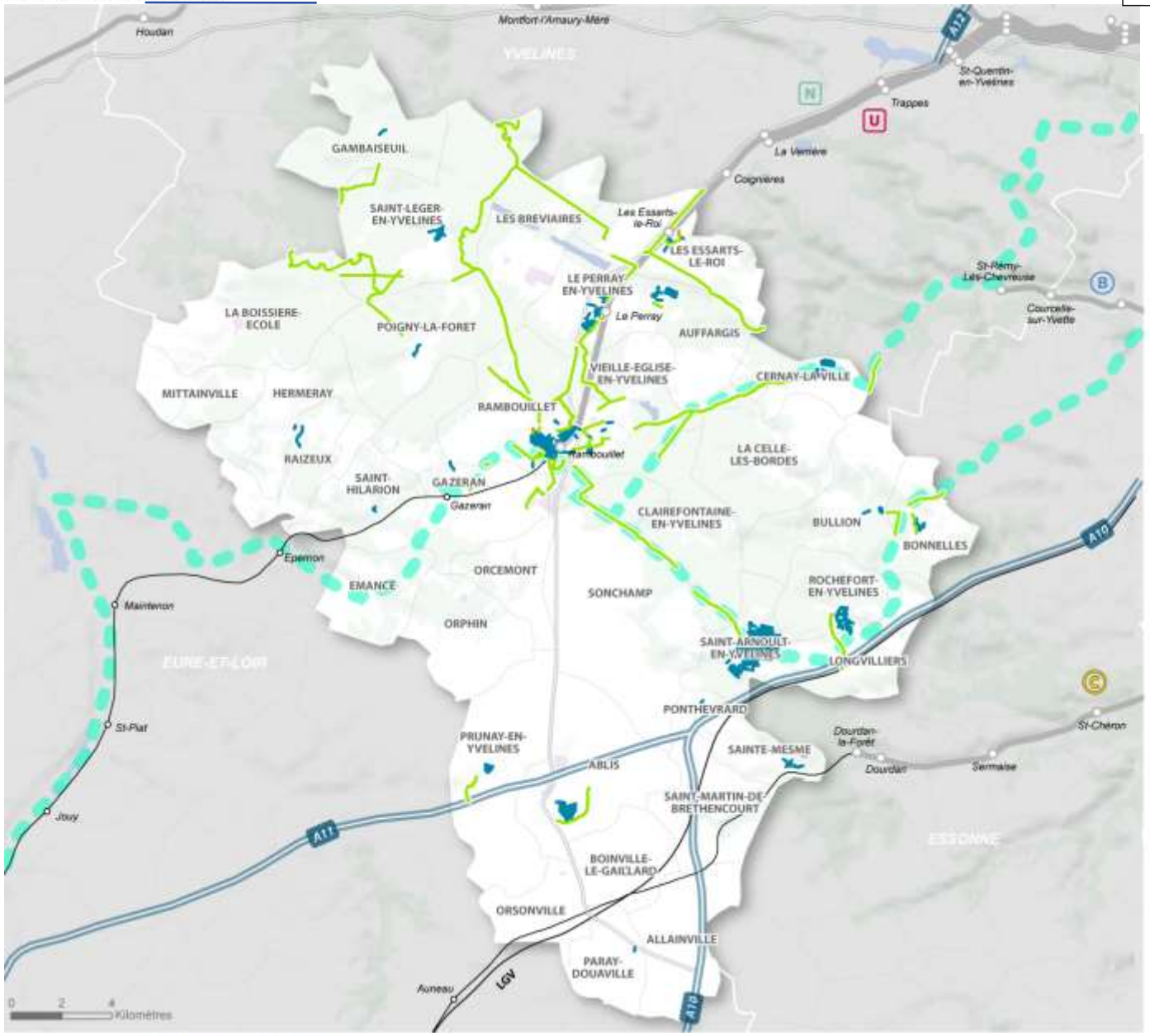
- Zone de rencontre
- Zone 30
- Limité à 30km/h



Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

5.2 Les aménagements cyclables sur Rambouillet Territoires



Le réseau « cyclable » en trois grandes catégories

Types d'aménagements

- Aménagement cyclable existant
- Zone à trafic modéré
- Aménagement cyclable existant et zone à trafic modéré
- Itinéraire de la Véloscénie

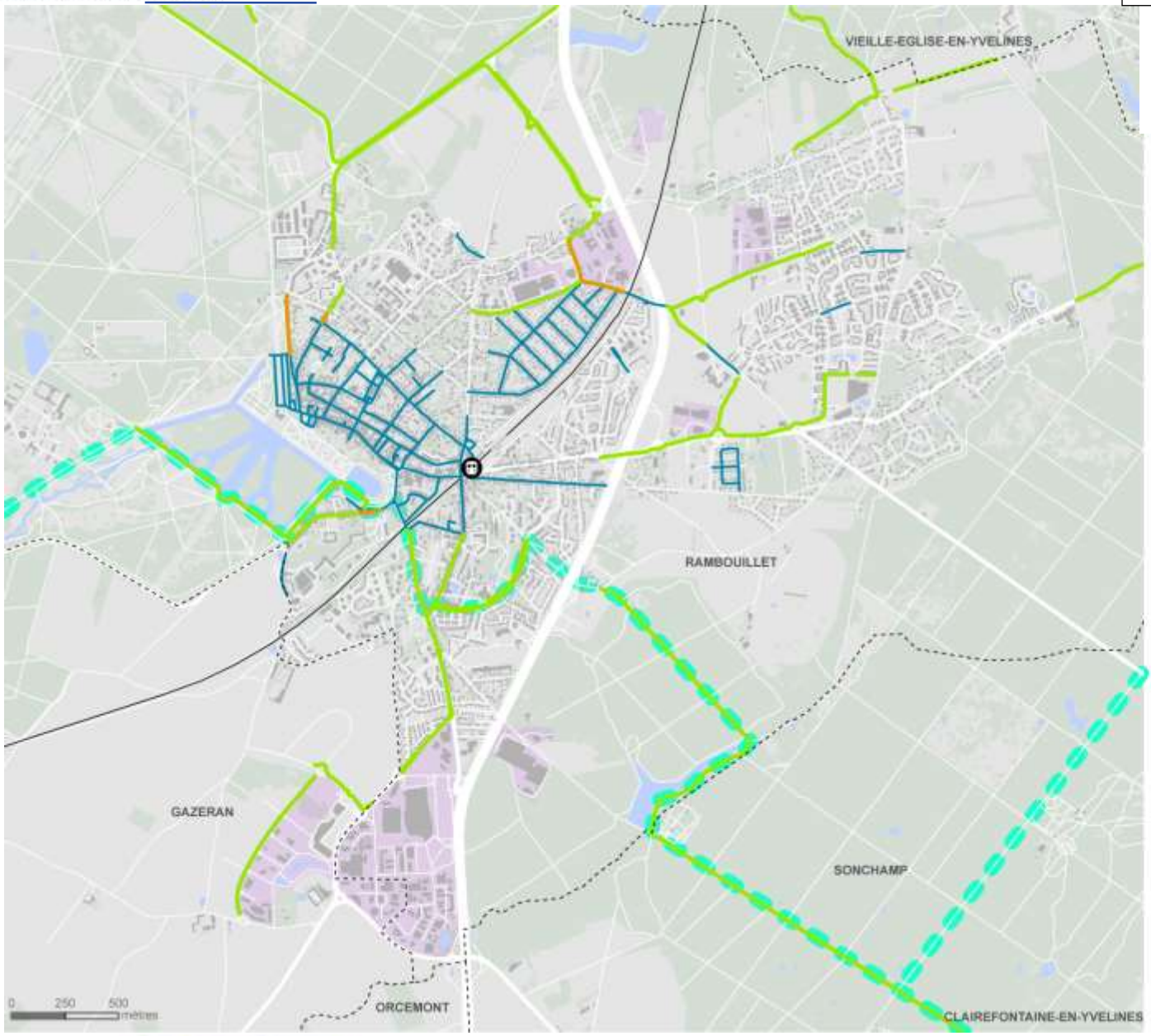


Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

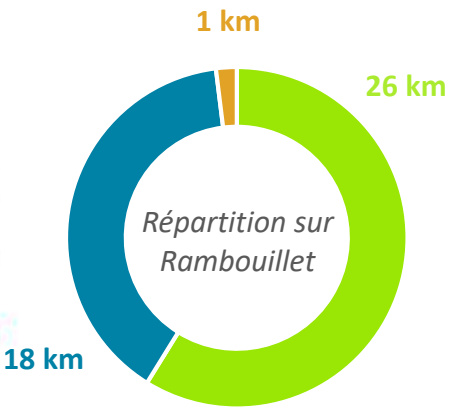
5.2 Les aménagements cyclables sur Rambouillet Territoires

Le réseau « cyclable » en trois grandes catégories – Zoom sur Rambouillet



Types d'aménagements

- Aménagement cyclable existant
- Zone à trafic modéré
- Aménagement cyclable existant et zone à trafic modéré
- Itinéraire de la Véloscénie



✓ La commune de Rambouillet concentre 23 % des aménagements favorables aux cycles de l'agglomération.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Des aménagements cyclables de qualité irrégulière : du bon et du moins bon sur le territoire

- ✓ Plusieurs facteurs sont à prendre en compte quant à la qualité d'un aménagement cyclable : ses dimensions, la nature et l'état du revêtement, les insertions et le traitement des intersections, les conflits potentiels avec les piétons et le stationnement…

- ✓ Globalement sur le territoire, **les aménagements cyclables sont plutôt de bonne qualité,** à l'exception de la piste cyclable le long de la N10 au Perray-en-Yvelines et aux Essarts-le-Roi parfois étroite, mal signalée, au revêtement dégradé et sujet à du stationnement poids lourds.

- ✓ Rambouillet est plutôt bien équipé en aménagement cyclable pour une ville de cette taille, révélateur d'une prise en compte des déplacements en cycle sur la ville. **Si des discontinuités restent à combler sur des axes majeurs** *(Rue de la Louvière, Rue Sadi Carnot, etc…)***, le réseau cyclable de Rambouillet autorise une pratique utilitaire et quotidienne du vélo.**

Des aménagements parfois sources de conflits

- ✓ Les voies vertes ou voies mixtes, lorsqu'elles sont étroites sont parfois sources de conflits avec les piétons.

- ✓ L'aménagement de pistes cyclables sur les trottoirs, avec un espace dévolu aux piétons finalement peu large, entraine un report naturel du piéton sur la piste cyclable.

- ✓ Des conflits entre les cycles et les VL en stationnement peuvent apparaitre lorsque celui-ci est effectué le long de bande cyclable entrainant des situations de danger lors des manœuvres de stationnement et d'ouverture des portières.

Piste cyclable le long de la N10 peu qualitative



Bande cyclable qualitative à Rambouillet



Mauvaise réinsertion du cycliste sur la chaussée à Cernay-la-Ville



Giratoire aménagé pour la traversée des cycles, Rambouillet



Conflit potentiel vélo/piéton à Rambouillet



Cheminement qualitatif dans la forêt à Saint-Léger-en-Yvelines



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Des conditions de déplacements à pied globalement bonnes

- ✓ Alors même que la marche est le mode de déplacement « primaire », elle est souvent oubliée en tant que mode alternatif, même pour des déplacements très courts comme pour se rendre à l'école, faire des achats de proximité… Spécifiquement à la question des déplacements scolaires, le manque de sécurité est un argument régulièrement mis en avant pour expliquer le fait que les parents préfèreront emmener leurs enfants en voiture.

- ✓ De manière générale, dans les centres-bourgs des communes principales et à Rambouillet, **les aménagements piétons sont récents, de bonne qualité et sécurisés**. Une zone de modération de vitesse étendue permet également une meilleure sécurité aux déplacements piétons au centre-ville.

- ✓ En complément, plusieurs communes ont également mis en place des **zones à vitesse modérée souvent de qualité, équipées de plateaux piétons** aux points de franchissement importants.

- ✓ On note toutefois une récurrence, particulièrement dans les plus petites communes, d'infrastructures à revoir telles que des **trottoirs trop étroits ou des cheminements non revêtus** qui ne permettent pas une pratique aisée de la marche et ne répondent pas aux normes d'accessibilité. De même, dans de nombreuses rues résidentielles, **la volonté de se garer au plus près génère une utilisation illicite des trottoirs** à des fins de stationnement, très largement préjudiciable aux piétons.

- ✓ Les communes du territoire présentent essentiellement une urbanisation dense autour des centres-bourgs et centres-villes. Cette trame urbaine est favorable aux modes actifs car elle minimise les distances à parcourir qui peuvent alors être plus facilement parcourues à pied. Néanmoins, l'existence de formes d'habitat individuel détaché ainsi que la mono-fonctionnalité de certains quartiers conduisent à un allongement des distances de déplacement, limitant par conséquent le recours à la marche.

Trottoir qualitatif au Perray-en-Yvelines



Plateau piéton mais pas de trottoir à La Celle-les-Bordes



Trottoir trop étroit, passage PMR impossible à Gazeran



Les aires de chalandises piétonnes des collèges et lycées du territoire

- **Rambouillet** : 55 % de la population est à moins de 10 min d'un collège ou lycée (83 % à 15 min) ;
- **Les Essarts-le-Roi** : 35 % de la population est à moins de 10 min d'un collège ou lycée (60 % à 15min) ;
- **Saint-Arnoult-en-Yvelines** : 22 % est à moins de 10 min d'un collège ou lycée (35 % à 15 min).

Une forte proportion de la population de Rambouillet se trouve dans l'aire de chalandise des établissements secondaires, favorisant les déplacements à pied. L'écart entre Rambouillet et les 2 autres communes s'explique par 2 facteurs : la densité de population et le nombre d'établissements. En effet, Rambouillet dispose de plusieurs établissements contre un seul aux Essarts-le-Roi et Saint-Arnoult-en-Yvelines.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Une offre de stationnement peu développée

- ✓ Un trajet en vélo, comme pour une automobile, commence et se termine sur un lieu de stationnement. En effet, le vol est une crainte majeure et un manque de stationnement est un frein à la pratique du vélo. En ce sens, le stationnement vélo est un outil de report modal.

- ✓ **42 % des communes disposent de stationnement pour les cycles**. Parmi les communes disposant de stationnement pour les cycles on retrouve les principaux centres urbains du territoire tels que Rambouillet, Ablis, Les Essarts-le-Roi ou encore Le Perray-en-Yvelines.

- ✓ Si de nombreux points de stationnement sont sous forme d'arceaux, il existe des stationnements sous forme de racks. Ce type d'infrastructure est à proscrire à la fois pour des raisons de sécurité *(attache par la roue)* que pour le caractère pratique *(risque de voiler les roues).*

Communes disposant de stationnements cycles
Ablis
Bonnelles
Bullion
Cernay-la-Ville
Gazeran
Le Perray-en-Yvelines
Les Essarts-le-Roi
Longvilliers
Paray-Douaville
Raizeux
Rambouillet
Rochefort-en-Yvelines
Saint-Arnoult-en-Yvelines
Saint-Hilarion
Sonchamp



Arceaux aux Essarts-le-Roi

Le stationnement des cycles en gare et dans les aires de covoiturage vecteur essentiel de l'intermodalité

- ✓ La possibilité de stationner son vélo sur une longue durée de manière sécurisée et à l'abri favorise le rabattement en gare ou aux aires de covoiturage à vélo plutôt qu'en voiture. La gare de Rambouillet et du Perray dispose d'un stationnement vélo sécurisé *(box Véligo).*

Stationnements vélo	
Gare de Rambouillet	Box Véligo
Gare Les Essarts-le-Roi	Arceaux abrités et non-abrités
Gare Le Perray-en-Yv.	Arceaux abrités et box
Gare de Gazeran	Racks abrités
Covoiturage Ablis	-
Covoiturage Longvilliers	Arceaux non-abrités
Covoiturage Allainville	-

Source : Questionnaire – Terrain ITEM 2019



Racks à éviter à Cernay-la-Ville



Box Véligo à Rambouillet



Box en gare du Perray avec capteurs photovoltaïques pour alimentation des VAE

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Un potentiel important pour les rabattements aux gares

- ✓ Via le transilien N au départ de 3 gares du territoire, plusieurs centres d'emploi sont ainsi aisément accessibles : Paris, Saint-Quentin-en-Yvelines *(Trappes, Guyancourt, Montigny-Bretonneux)* et Versailles. C'est ainsi plus de 3 400 actifs du territoire qui se rendent dans ces 3 centralités quotidiennement en transport en commun *(INSEE 2015).*

- ✓ On estime à 10 % la part modale vélo potentielle facilement atteignable pour le rabattement en gare et à 15 % sur Rambouillet. C'est ainsi plus de 460 emplacements de stationnement pour cycle qui doivent être disponibles au niveau des gares du territoire.

- ✓ **Les gares actuelles offrent 155 places de stationnement**. Au global, cette offre permet à 4,5 % des actifs travaillant à Paris, Versailles ou Saint-Quentin-en-Yvelines de se rendre à vélo aux gares. **Les gares du Perray et des Essarts-le-Roi sont plutôt bien dotés mais la gare de Rambouillet est sous-dotée et aujourd'hui déjà saturée,** comme le montre les nombreux vélos accrochés sur du mobilier urbain et la saturation du box Véligo : à Rambouillet, 85 vélos stationnés ont été observés à la gare, pour seulement 68 places.

Gare origine	Commune origine à moins de 2 km	Nombre d'actifs usagers du train à destination de…			Total Gare	Places nécessaires	Offre actuelle
		Paris	Versailles	Trappes Montigny Guyancourt			
Gare de Rambouillet	Rambouillet	1 578	327	453	2 358	353	68
Gare du Perray-en-Yvelines	Le Perray-en-Yvelines	260	80	132	536	54	50
	Auffargis	40	4	20			
Gare des Essarts-le-Roi	Les Essarts-le-Roi	237	60	103	400	40	32
Gare de Gazeran	Gazeran	94	20	8	122	12	5
Total					**3 416**	**459**	**155**



Stationnement illicite de 2RM sur stationnements vélo à Gazeran



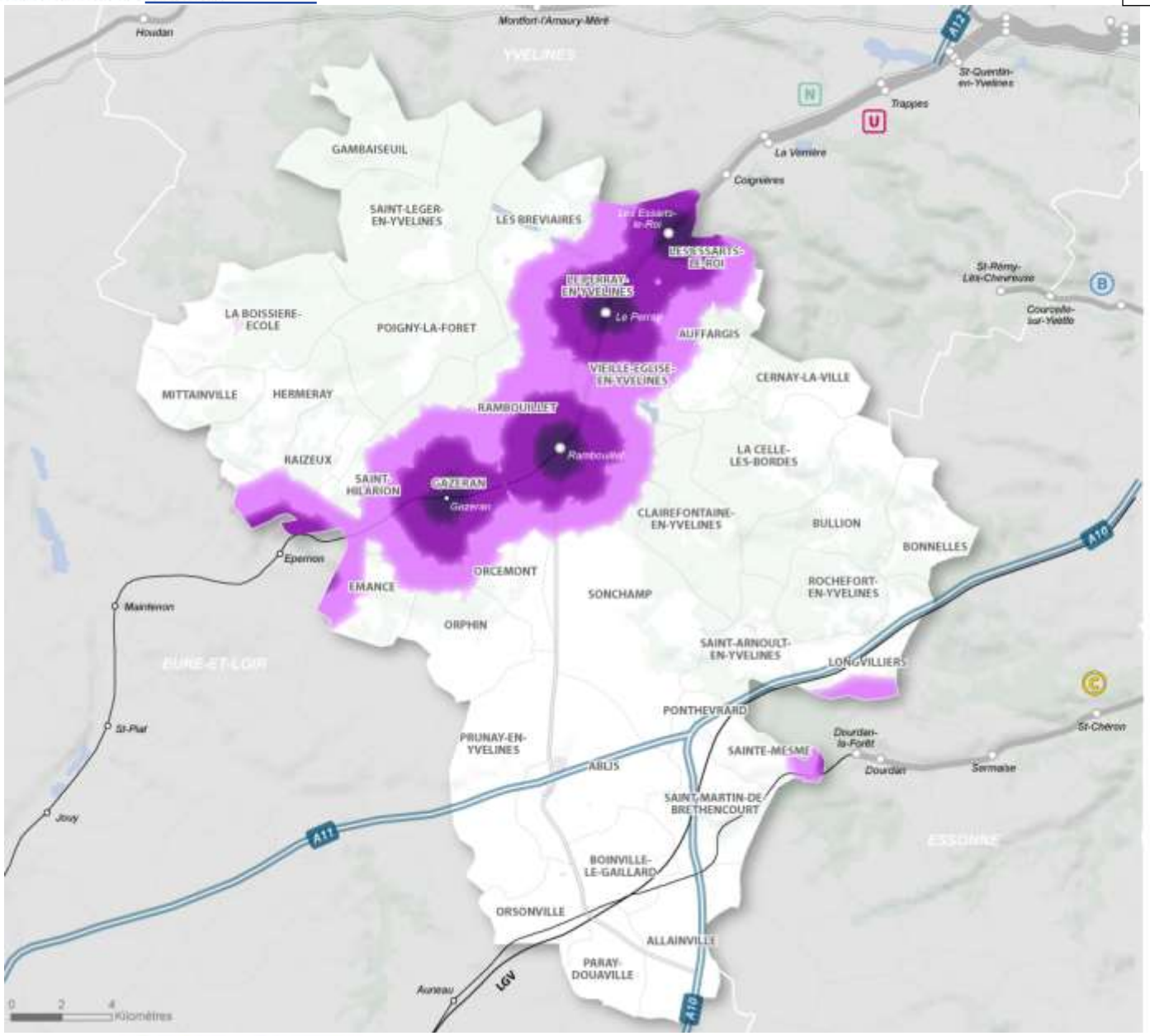
Stationnement sur mobilier urbain à Rambouillet



Arceaux aux Essarts-le-Roi

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

5.6 L'accessibilité des gares à vélo

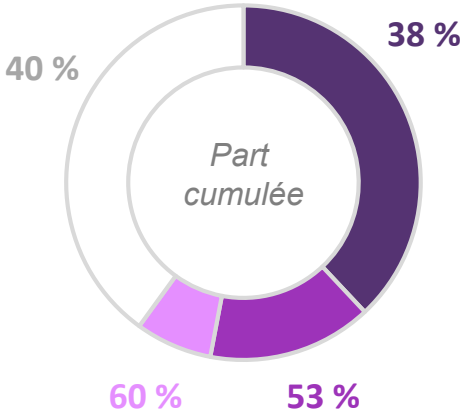


Un fort potentiel de rabattement en cycle sur les gares

Temps de rabattement

- 5 minutes
- 10 minutes
- 15 minutes

Part de la population à proximité des gares en cycle



✓ 60 % de la population de Rambouillet Territoires se situent à moins de 15 minutes à vélo d'une gare.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Un jalonnement encore trop rare

✓ Le territoire est dépourvu de jalonnement directionnel, que ce soit pour les piétons que pour les cyclistes. Toutefois, certaines communes ont mis en place un jalonnement local *(Cernay-la-Ville, Le Perray-en-Yvelines par exemple),* facilitant la lisibilité des cheminements piétons. La mise en place de jalonnement avec des temps de parcours piétons pourrait permettre d'inciter au report modal.



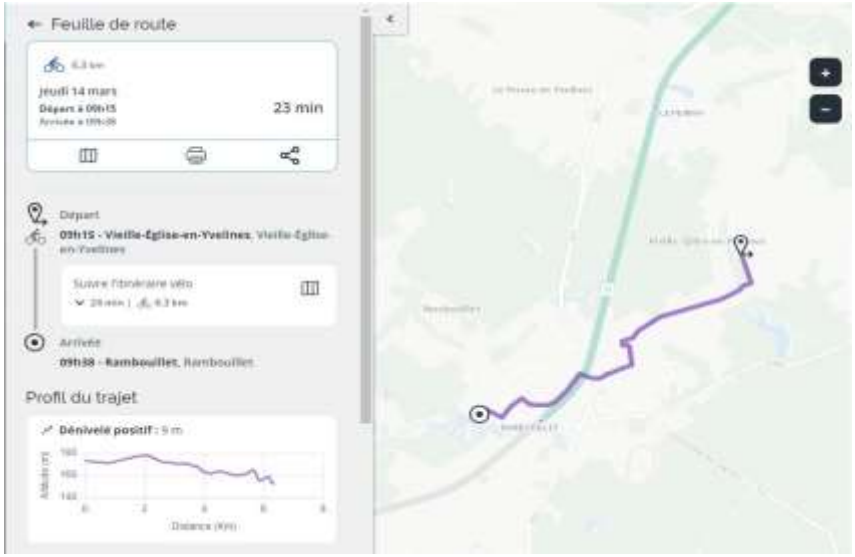
Jalonnement local au Perray-en-Yvelines

L'utilisation de plus en plus forte des nouvelles technologies pour les trajets en cycle

✓ Que ce soit sur les sites de calcul d'itinéraire de Google, ViaNavigo ou autres, il est désormais possible de planifier un trajet en vélo. Des GPS spécifiques pour les vélos sont disponibles tout comme des supports pour accueillir un smartphone.

✓ Ainsi, comme pour l'automobile, le cycliste peut être guidé sur son trajet ce qui implique aussi un besoin moins impératif en terme de jalonnement pour les usagers disposant de ce type d'appareil.


Jalonnement local à Cernay-la-Ville



Le rôle du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse pour les modes actifs :

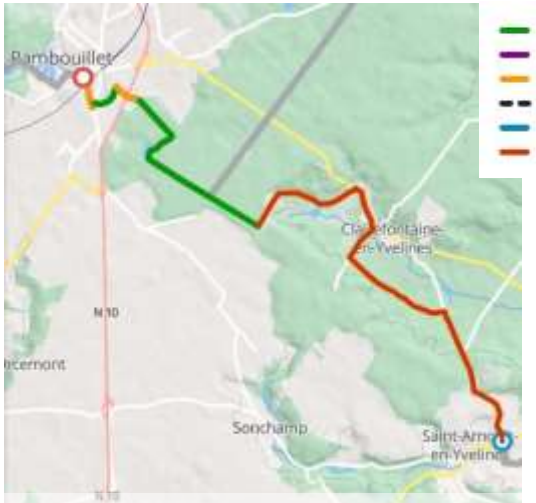
- Contribuer au développement des liaisons douces en accompagnant techniquement et financièrement les communes
- Accompagnement financier sur les équipement signalétique.
- Aides financières pour l'acquisition d'arceaux à vélos et la création d'équipements de services vélos innovants ou expérimentaux.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

La Véloscénie sur le territoire

- ✓ **La Véloscénie est un itinéraire cyclotouristique reliant Paris au Mont-Saint-Michel sur 450 km**. Il traverse le territoire d'Est en Ouest et correspond à la véloroute n°40 du schéma national des véloroutes et voies vertes. Le tracé traverse un nombre important de communes du territoire telles que Bonnelles, Cernay-la-Ville, Rambouillet, Gazeran ou encore Saint Arnoult-en-Yvelines…

- ✓ **Aujourd'hui l'ensemble de l'itinéraire est jalonné. Sur le territoire, les portions non dotées d'aménagements cyclables empruntent des routes à faible trafic.**



Véloscénie étape de St Arnoult-en-Yvelines à Rambouillet



Véloscénie étape de Limours à St Arnoult-en-Y.



Route à faible trafic à Saint-Arnoult, support de la Véloscénie



Jalonnement « Véloscénie » à Bonnelles

Les établissements « Accueil vélo »

- ✓ **Le label « Accueil vélo »** identifie les établissements et les lieux adaptés à la pratique du tourisme à vélo permettant aux cyclotouristes de bénéficier d'un accueil et de services appropriés. Les professionnels labellisés Accueil Vélo s'engagent à respecter les critères précis du référentiel de qualité. Sur Rambouillet Territoires, l'Office du Tourisme de Rambouillet, 2 hébergeurs et la Maison Elsa Triolet de Saint-Arnoult-en-Yvelines sont notamment labellisés.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

3 communes ont mis en place un système d'écomobilité scolaire via les pédibus et/ou vélobus

Sur Rambouillet Territoires des services complémentaires sont en places :
Pédibus sur quelques communes ainsi qu'un projet de VAE en location longue durée porté par la Région.

✓ Bonnelles, Le Perray-en-Yvelines et Gambaiseuil disposent d'un pédibus.

- A Bonnelles, le pédibus à été inauguré en 2009 et comptait à l'origine 4 lignes desservant les quartiers de la commune. Par manque de moyens humains seules 2 lignes sont encore fonctionnelles aujourd'hui.
- Au Perray-en-Yvelines, le pédibus a également été mis en place en 2009 et dessert l'école des platanes au départ du pont Tarault.



Itinéraire du Pédibus, Le Perray-en-Yvelines



Itinéraire des lignes de Pédibus, Bonnelles

Vélo à assistance électrique

✓ La Région Ile-de-France souhaite mettre à disposition 10 000 à 20 000 VAE en location longue durée sur l'ensemble de la région.

✓ De novembre 2016 à février 2017, le PNR Haute Vallée de Chevreuse a proposé une aide à l'achat de 200 € pour un vélo à assistance électrique. Une cinquantaine de personnes a bénéficié de cette aide. Aujourd'hui le Parc aide les communes à acquérir 1 ou 2 VAE *(selon la taille de la commune)* pour les agents à hauteur de 80 %.

Accusé de réception préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les perceptions très hétérogènes des freins à la pratique des modes actifs sur Rambouillet Territoires

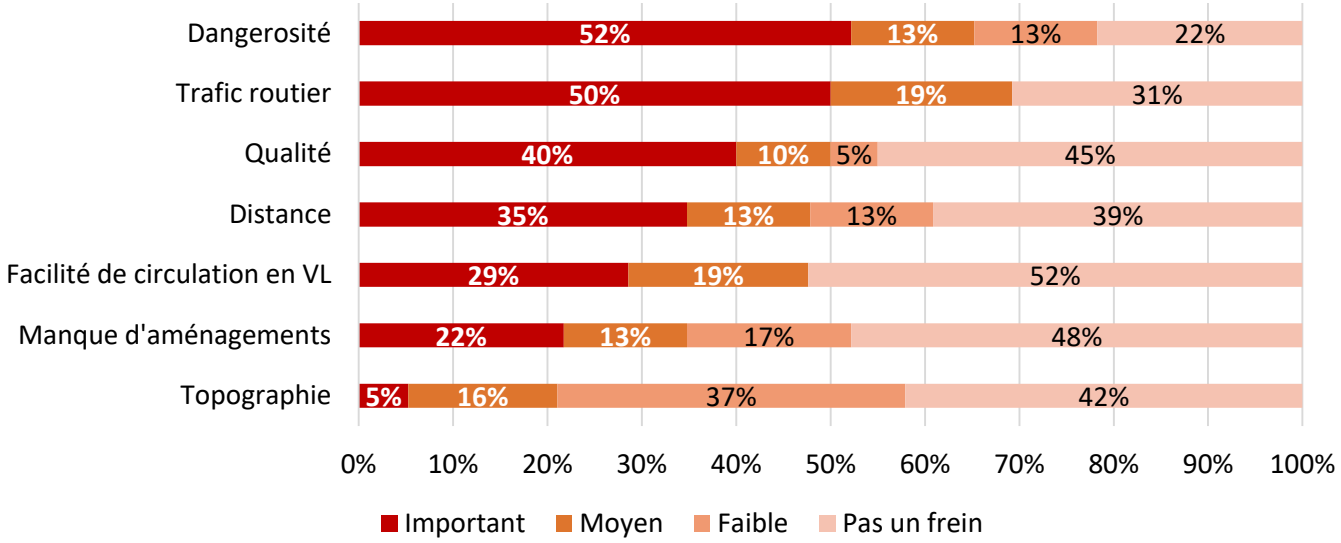
- ✓ **La dangerosité et le trafic routier sont vus comme les principaux freins** à la pratique des modes actifs selon les répondants au questionnaire communes. Ils sont jugés importants par 50 % à 52 % des répondants.
- ✓ A contrario, **la facilité de circulation en voiture, le manque d'aménagement et la topographie ne sont pas des freins importants.** 42 % à 52 % estiment même que ce ne sont pas des freins.
- ✓ Des résultats plus mitigés pour les distances à parcourir et la qualité des aménagements, il est par conséquent difficile de tirer des conclusions sur ce sujet.

La perception des freins à la pratique des modes actifs est intéressante dans le sens qu'elle met plutôt en avant des freins sur lesquels il est possible d'agir, comme la dangerosité des intersections et le trafic routier. Les facteurs immuables comme la topographie et les distances à parcourir sont plus en retrait. Une vision qui ouvre des perspectives d'actions en termes de pacification de voirie ou de mise en place d'aménagements dédiés.



Sas vélo à Rambouillet

Quels sont selon vous les freins pouvant entraver la pratique des modes doux sur votre commune ?





Voie verte à Saint-Léger-en-Yvelines

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ATOUTS	FAIBLESSES
- Une prise en compte des cycles forte au sein des 3 communes (Saint-Léger-en-Yvelines, Saint-Arnoult-en-Yvelines et Rambouillet) avec plus de 20 % des voies aménagées ou pacifiées ; - Un fort potentiel de rabattement en cycle vers les 4 gares du territoire ; - La Véloscénie, et les aménagements cyclables en forêt comme axes structurants pour les déplacements touristiques et utilitaires en cycle, - La prise en compte des recharges pour VAE en gare du Perray.	- Un réseau cyclable qui reste perfectible notamment au niveau du traitement des intersections ; - Une pacification des voies insuffisante pour assurer une réelle cohabitation modale ; - Une faible prise en compte du stationnement des cycles ; - Peu de mobilisation sur l'écomobilité scolaire : seulement 3 communes ont mis en place un système d'écomobilité scolaire via les pédibus et/ou vélobus.
OPPORTUNITES	**MENACES**
- Une faible congestion routière qui offre la possibilité d'aménager la voirie ou de la pacifier pour les modes actifs ; - L'aménagement de la Véloscénie ; - La volonté d'aller vers une mixité des modes.	- Prendre en compte à chaque nouveau projet une place pour les modes actifs ; - Prendre en compte les besoins futurs liés aux nouvelles mobilités *(VAE, trottinettes électriques…).*

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

6. Les livraisons et le transport de marchandises

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Des flux majoritairement internes à la Région

✓ L'Île-de-France génère annuellement près de 220 millions de tonnes de marchandises soit 10,5 % de ce que le territoire national génère. La Région réalise la majeure partie de ses échanges avec elle-même *(52,8 %).* Sur ces flux, plus de la moitié *(56 %)* sont des flux intra-départementaux.

✓ Les distances moyennes des transports de marchandises, tous modes confondus, sont donc relativement faibles de l'ordre de 124 km, avec 32 km pour le trafic interne et 237 km pour les échanges nationaux.

✓ L'Île-de-France est plutôt un marché de consommation puisque sur les flux d'échange avec le territoire métropolitain, les flux entrants sont supérieurs *(52,7 Mt)* à ceux sortants *(42 Mt).* Quatre catégories de marchandises représentent près de 90 % des tonnages échangés par l'Île-de-France :

- les matériaux de construction *(101 millions de tonnes soit 40 % des trafics en IDF) ;*
- les produits manufacturés et la messagerie *(78 millions de tonnes soit 31 % des trafics) ;*
- les produits alimentaires *(22 millions de tonnes soit 9 % des trafics) ;*
- les produits agricoles *(22 millions de tonnes soit 9 % des trafics).*

Un transport majoritairement routier

✓ **89 % des marchandises sont transportées par le mode routier**, contre 6,5 % déplacés par voie fluviale et 4,5 % par la voie ferrée. Cette prédominance du mode routier génère de forts conflits d'usage sur le territoire francilien avec les déplacements de personnes, déjà fortement contraints par des infrastructures saturées, qui se traduisent par une congestion routière généralisée, mais également par des nuisances environnementales importantes *(émissions de polluants, bruit, etc.).* En effet, même **si en zone urbaine les véhicules de livraison ne représentent seulement que 10 % à 15 % du transport exprimé en nombre de véhicules-km, ils sont la cause de plus de 40 % de la pollution et du bruit** imputables au trafic local. De plus, l'utilisation de véhicules souvent inadaptés au milieu urbain augmente le risque d'accidents routiers et contribue à la congestion des villes.

✓ Le transport urbain de marchandises est un élément indispensable au fonctionnement et à l'attractivité des villes, car il permet de conserver le dynamisme commercial et économique d'un territoire, lequel participe à la qualité de la vie en centre-ville. Les derniers kilomètres parcourus par le produit pour rejoindre les centres urbains s'avèrent souvent les plus complexes à optimiser. Au fur et à mesure que le produit se rapproche de son destinataire final, le coût unitaire de transport augmente et arrive donc à son apogée au cours du « dernier kilomètre ».

Les attentes du PDUIF

- Une circulation des marchandises à la fois fluide, efficace et créatrice de richesse.
- Plusieurs leviers d'actions sont préconisés :
  - *Agir sur l'armature logistique régionale*
  - *Favoriser l'utilisation de la voie d'eau et du fret ferroviaire pour la distribution urbaine*
  - *Envisager une organisation plus rationnelle des livraisons en intervenant sur les réglementations de circulation et de stationnement.*

Source : IAU

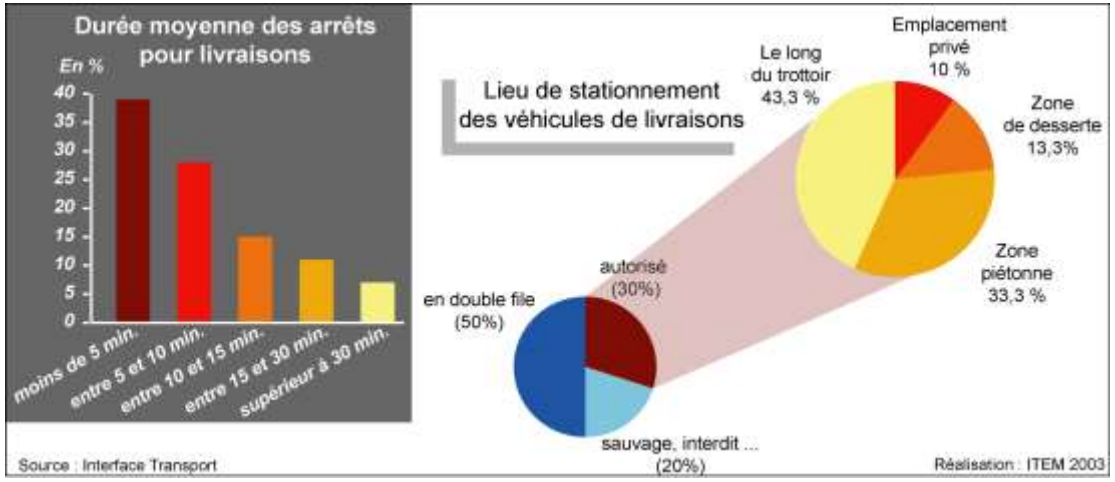
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les difficultés qu'impliquent habituellement les livraisons

✓ Généralement, les heures durant lesquelles les livraisons sont les plus nombreuses ne correspondent pas aux heures de pointe traditionnelles, mais coïncident avec la fin de matinée. Pourtant, les livraisons causent des problèmes de circulation et de stationnement car elles entrent en conflit avec les autres véhicules et activités qui nécessitent l'utilisation de la voirie *(bus, voitures particulières, véhicules postaux…)*. Les heures de livraison sont liées aux exigences des clients *(commerçants, restaurateurs…)* qui souhaitent être livrés dès l'ouverture de leur magasin. Concernant les enlèvements au sein des entreprises, une grande partie est organisée en début d'après-midi, entre 13h et 16h, en dehors des heures de pointe.

✓ Plus de la moitié des livraisons est effectuée avec des véhicules utilitaires légers *(< 3,5 t.)* alors que toutes les réglementations en ville concernent essentiellement les plus de 3,5 t. En particulier, les commerces de détail et les artisans font de multiples déplacements avec de petits véhicules, en trace directe avec un trajet au moins à vide.

✓ En règle générale, le stationnement des véhicules de livraisons s'effectue sur de courtes périodes *(67 % durent moins de 10 min.)* et sur des zones interdites *(70 %),* en particulier en double file. L'utilisation des aires de livraisons ne concerne en moyenne que 4 % des livraisons car elles sont souvent localisées trop loin du lieu de destination. Sur le territoire, on notera une présence assez faible des aires de livraisons. Plusieurs communes n'en sont pas dotées.



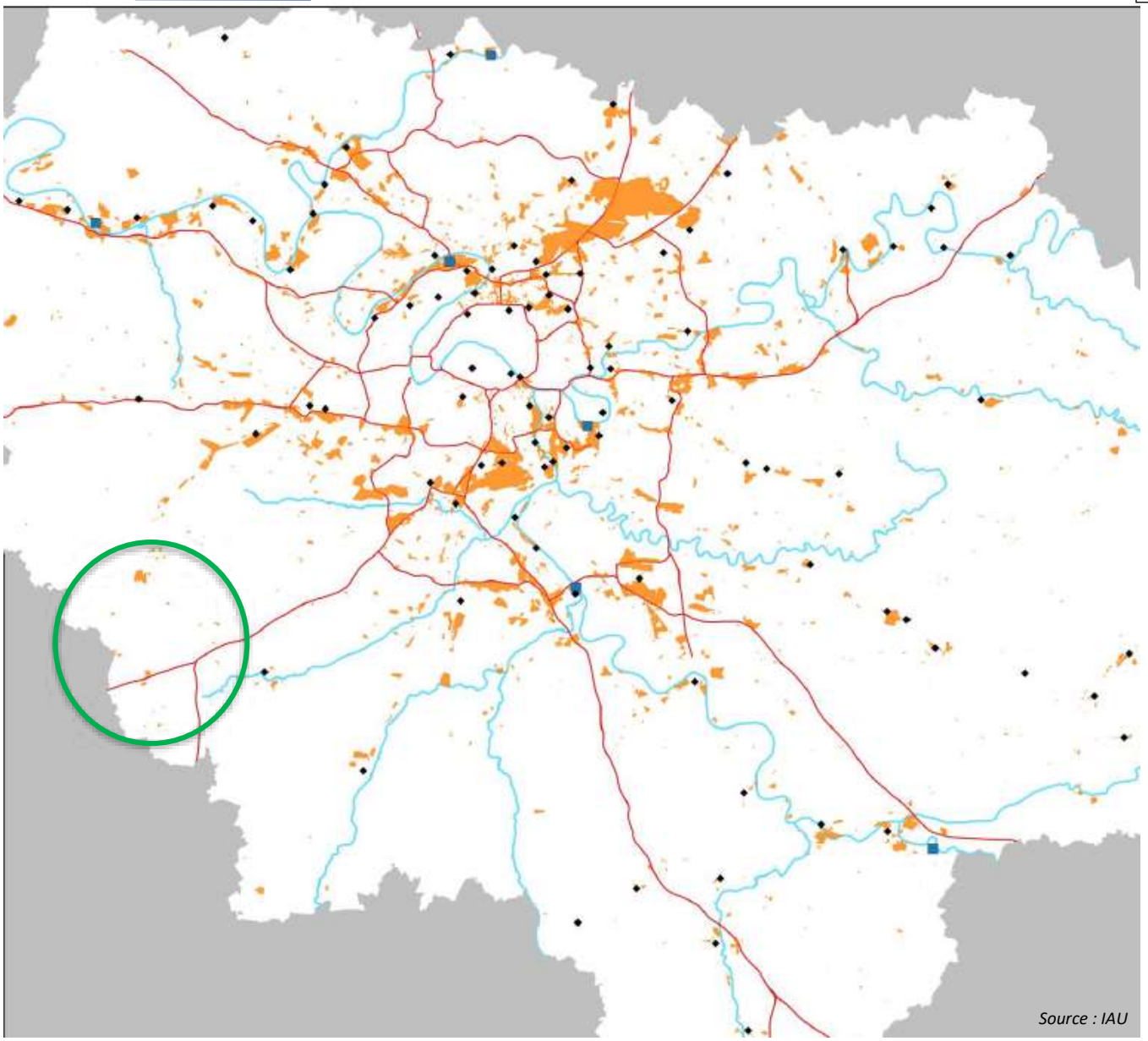
La réglementation relative aux aires de livraison

- Les aires de livraison **ne sont pas réservées aux seuls véhicules** de **commerce** mais à toutes les activités de livraison. *Selon l'arrêt de la Cour de Cassation N91-82.457 du 27 novembre 1991, n'importe quel véhicule peut se garer sur les aires de livraison, même une voiture particulière, pourvu que son propriétaire transporte des marchandises en vue de les livrer.*

- Les **aires de livraison sont réservées à l'arrêt et non au stationnement des véhicules** de transport de marchandises, *conformément à l'article R1 du Code de la route. La distinction entre arrêt et stationnement repose sur deux critères fondamentaux : la durée d'immobilisation du véhicule et la présence d'une personne autorisée à déplacer celui-ci. L'arrêt désigne "l'immobilisation momentanée" du véhicule sur une voie : ce laps de temps doit permettre la montée ou la descente de passagers, le chargement ou le déchargement du véhicule. De plus, la notion d'arrêt implique que le conducteur soit aux commandes ou "à proximité" du véhicule.*

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

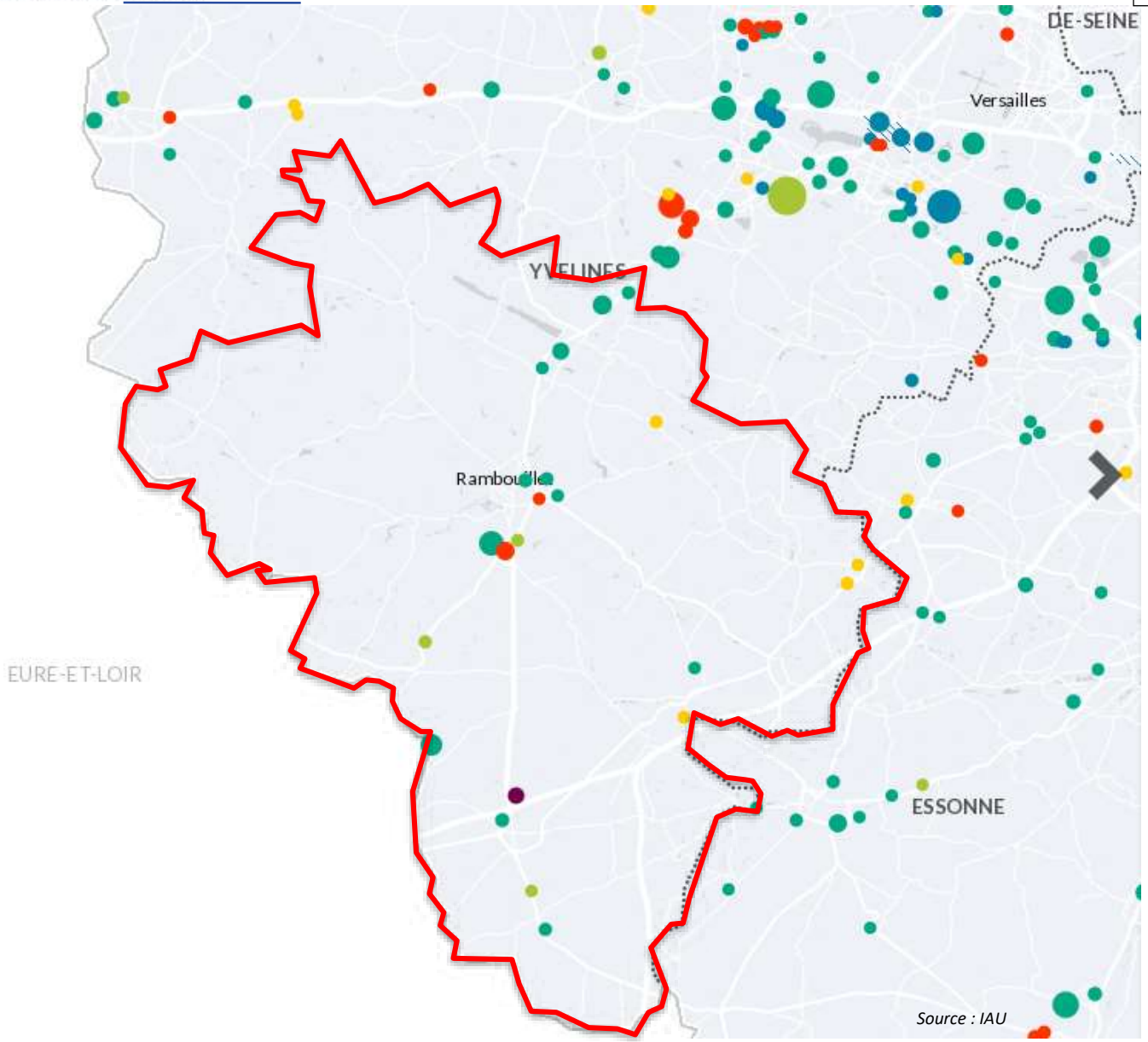
6.2 Rambouillet Territoires à l'écart du transport régional de marchandises



- ✓ **Aucune gare de fret sur Rambouillet Territoires**, la plus proche étant à Dourdan.
- ✓ **Une faible densité de zones d'activité**, Les principales se trouvent à sur l'axe urbain, à Rambouillet, et à proximité des échangeurs autoroutiers
- ✓ Les autoroutes A10 et A11 accueillent un trafic en grande majorité de transit.
- ✓ L'absence de réseau hydrographique met RT à l'écart des activités logistiques à l'échelle de l'Ile-de-France

Accusé de réception préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

6.3 Les sites d'activités économiques polarisés par l'axe urbain



Source : IAU

- ✓ **Les sites d'activités sont concentrés sur l'axe urbain, et plus spécifiquement sur Rambouillet.**
- ✓ **Des sites périphériques au sud du territoire :**
  - Ablis
  - Saint-Arnoult-en-Yvelines
  - Orphin

Source : IAU

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

6.4 Zoom sur l'axe urbain





ZA de Bel Air la Forêt – Rambouillet



Source : IAU

- ✓ **Les sites d'activité économique se concentrent sur l'axe urbain**, autour des voies ferrées du Transilien et de la route nationale 10.

- ✓ **4 zones d'activité au nord du territoire**, le long de la RN10 :
  - Zone artisanale de l'Aqueduc *(Les Essarts-le-Roi)*
  - Zone d'activité Le gros chêne *(Les Essarts-le-Roi)*
  - Zone d'activité Le chemin vert *(Le Perray-en-Yvelines)*
  - Zone d'activité L'Antenne *(Le Perray-en-Yvelines)*

- ✓ **7 sites d'activité économique sont recensés autour de Rambouillet**, avec des vocations différentes. Les plus structurantes sont :
  - Parc d'activité de Bel Air la Forêt (97 ha)
  - ZC de Bel Air (50 ha)
  - Frapogi (L'Oréal)
  - ZI du Pâtis

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les chiffres clés des livraisons sur Rambouillet Territoires *(données de l'IAU)*

- ✓ Plus de **18 970 livraisons sont effectués par semaine** sur le territoire, soit en moyenne 3 200 par jour *(dimanche exclu).* Les communes principales sont :
  - **Rambouillet,** qui concentre à elle seule **40 %** des livraisons ;
  - **Le Perray-en-Yvelines** : 3 170 livraisons, soit **17 % ;**
  - **Les Essarts-le-Roi :** 1 285 livraisons, soit **7 % ;**
  - **Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines :** environ 1 150 livraisons chacun, **soit 6 %.**

- ✓ Rambouillet Territoires concentrent 2,8 % des livraisons des Yvelines *(pour rappel RT représente 5 % de la population et 4,5 % des emplois).*

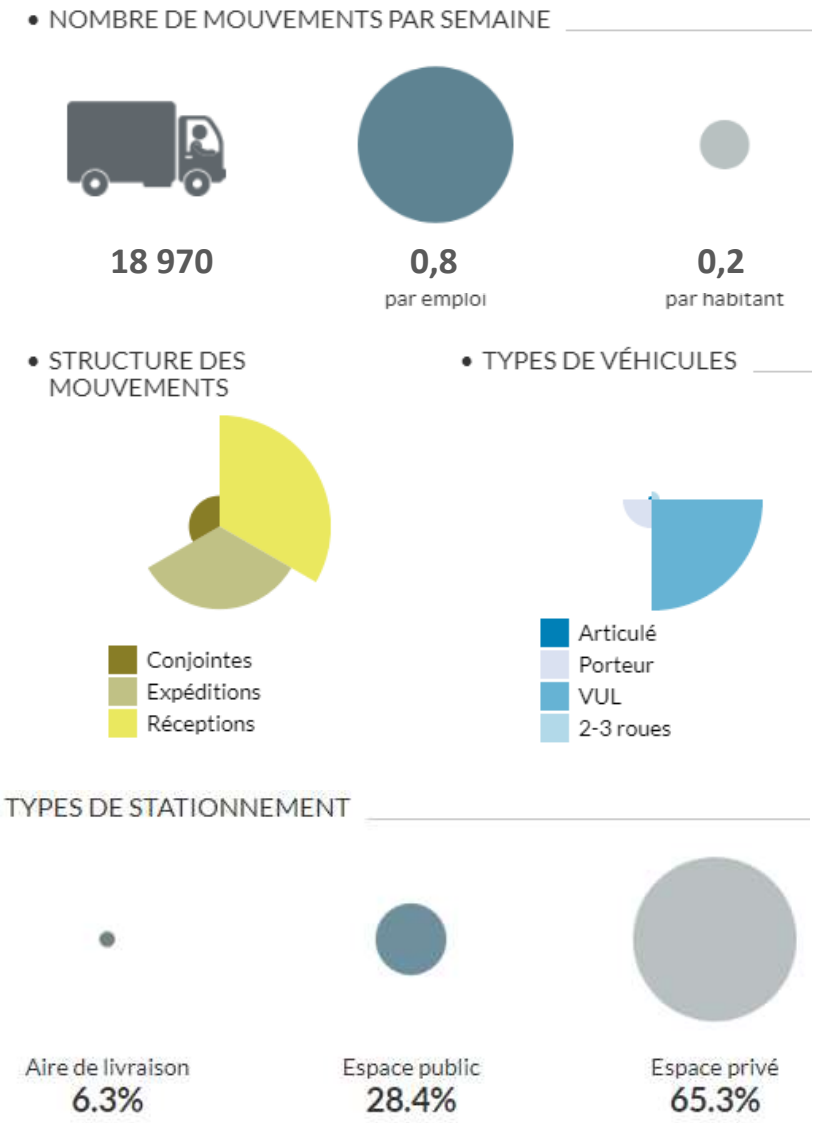
- ✓ **Avec 0,8 livraisons par emploi**, Rambouillet Territoires se situe dans la moyenne départementale et régionale. Par contre on compte 2 fois moins de livraisons par habitant *(0,2)* qu'à l'échelle régionale *(0,4).*

- ✓ A l'image de la Région et du Département des Yvelines, la majorité des livraisons sont des réceptions.

- ✓ **Les véhicules utilisés sont essentiellement des véhicules utilitaires légers**. Rambouillet Territoires se distingue de la région IDF et du Département par une proportion très faible de véhicules porteurs.

- ✓ Seulement **6 % des livraisons sont effectués sur des aires de livraisons** alors que ce taux est de 10 % sur le Département et de 12 % à l'échelle de la Région. 28 % des livraisons sont réalisés sur l'espace public.

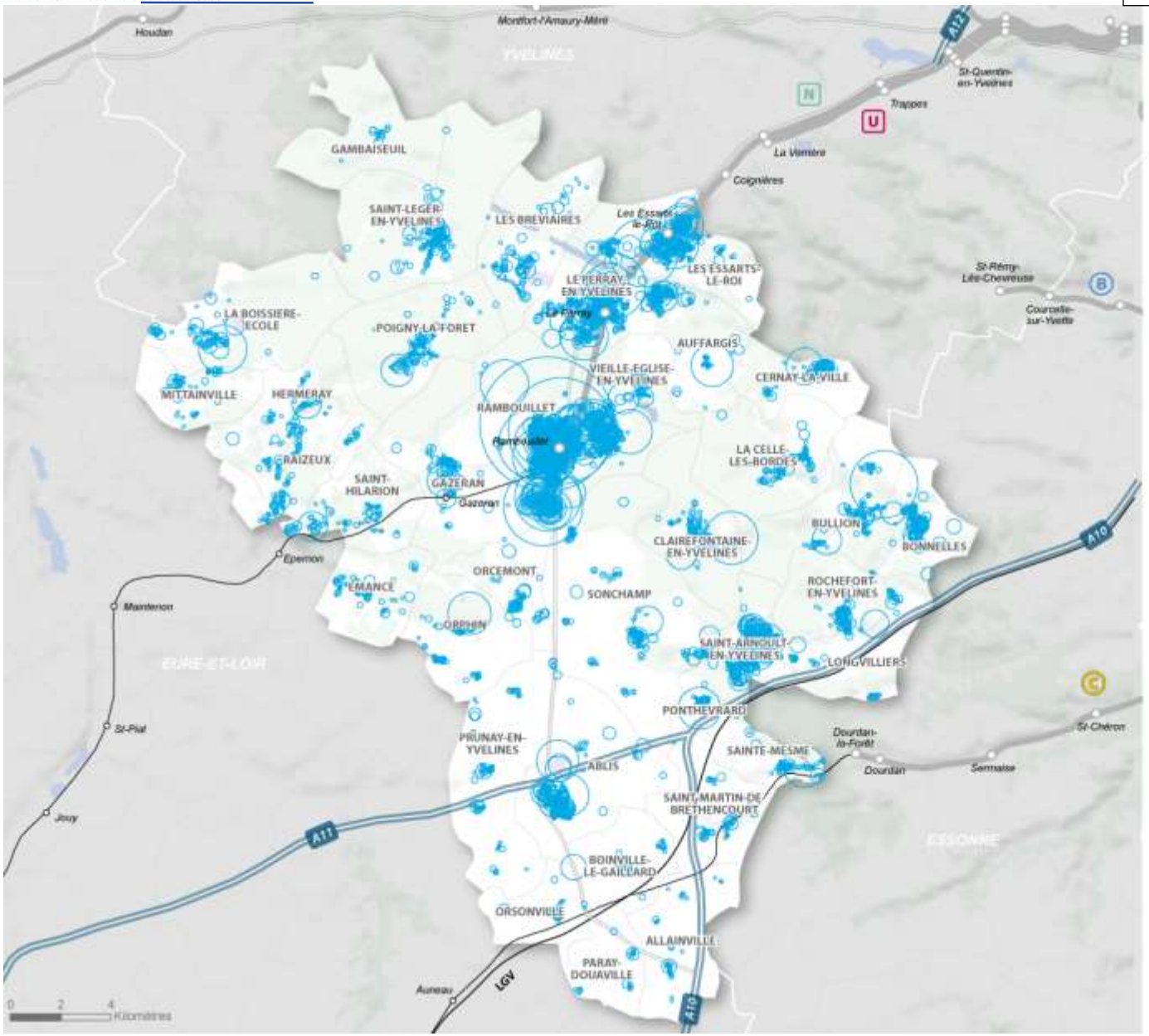
- ✓ **En termes de temporalités, la majorité des livraisons a lieu le matin avec un pic entre 10h et 11h** *(près d'un quart des livraisons).*



Source : IAU

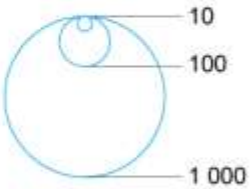
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

6.6 Les mouvements hebdomadaires à Rambouillet Territoires



Localisation et volume des enlèvements / livraisons de marchandises

Nombre de mouvements hebdomadaires



- ✓ Que ce soit les données de l'IAURIF via le modèle Freturb ou celles présentées ci-contre il est à noter que celles-ci ne représentent pas les mouvements des principales zones logistiques car elles se basent sur le nombre d'emplois des entreprises.
- ✓ Cette cartographie met en avant les secteurs où le volume de livraisons est important et par extension les lieux où la mise en place de réglementation / aires dédiées est indispensable.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, SIRENE 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

L'exemple de la réglementation parisienne

- ✓ L'arrêt sur les aires de livraison est strictement limité à 30 minutes pour le transfert de marchandises. A Paris, un nouvel outil, le « disque livraison marchandises » *(cf. illustration ci-contre),* est désormais obligatoire afin d'indiquer son horaire d'arrivée sur l'aire de livraison. Outre le contrôle de la durée de stationnement, il permet également de préciser la motorisation de son véhicule, informant de sa qualité environnementale en lien avec les autorisations de circulation de la réglementation en vigueur.

- ✓ L'utilisation de ce disque concerne tous les utilisateurs potentiels des aires de livraisons :
  - Les **transporteurs professionnels** effectuant une livraison de marchandises dans Paris ;
  - Les **entreprises** transportant, livrant ou enlevant des marchandises dans le cadre de leur activité en compte propre ;
  - Aux **personnes** *(particuliers notamment)* effectuant occasionnellement un transfert de marchandises en se stationnant sur les aires spécifiques.



- ✓ En parallèle, afin de ne pas monopoliser des espaces de stationnement sur certains secteurs aux périodes où il n'y a pas de livraisons, la Mairie de Paris a mis en œuvre une mesure de partage de certaines des 7 000 aires de livraisons de la capitale jusque-là réservées aux livraisons/enlèvements. Dorénavant, les automobilistes peuvent se garer sur certaines zones de livraisons tous les jours entre 20h et 7h, les dimanches et les jours fériés *(toute la journée).*



- ✓ Toutes les zones ne sont pas soumises à la même autorisation. Il existe 2 catégories de stationnement :
  - les zones « partagées » : qui s'ouvrent au stationnement de tous les véhicules tous les jours de 20h à 7h, ainsi que les dimanches et jours fériés *(toute la journée),* matérialisées par une bande simple ;
  - les zones « sanctuarisées » : qui restent exclusivement réservées à la livraison car servent à l'approvisionnement de commerces ouverts tôt le matin *(supérettes, boulangeries…),* matérialisées par une double bande.



Pas réglementation des livraisons à l'échelle de Rambouillet Territoires

- ✓ La réglementation à Rambouillet est obsolète.
- ✓ La commune de Rochefort-en-Yvelines a interdit la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes dans son bourg, sans préciser toutefois si la desserte locale est autorisée.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ATOUTS	FAIBLESSES
- Pas de zones logistiques majeures sur Rambouillet Territoires ; - Peu de problème de livraisons.	- Pas de prise en compte des livraisons de marchandises dans les réglementations locales.
OPPORTUNITES	**MENACES**
- Anticiper le développement du e-commerce pour gérer au mieux les livraisons.	- Une articulation délicate entre les différents acteurs du transport de marchandises ; - Un contrôle difficile pour assurer le respect des règlementations en matière de livraisons et d'interdictions de transit.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

C. Le Plan d'actions

Le programme d'actions du PLM

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Ce plan d'action doit être mis en articulation avec les différents programmes de mobilités portées par les EPCI ou d'autres partenaires. Par exemple, le Plan Paysage et Biodiversité « Forêt de Rambouillet » qui dans le plan guide « plaine du Perray » envisage l'aménagement paysager d'un cheminement piéton et cyclable le long de la rigole de Parfond ce qui permet ainsi de concilier développement de l'éco mobilité et préservation du patrimoine naturel et paysager.

6 actions	22 mesures
ACTION 1 : Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification	Action socle : Conforter la hiérarchisation du réseau viaire
	1.1 : Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours
	1.2 : Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités
ACTION 2 : Affirmer la pratique des modes actifs	2.1 : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs
	2.2 : Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires
	2.3 : La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM
	2.4 : Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires
	2.5 : Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable
ACTION 3 : Rendre les transports en commun plus attractifs	3.1 : Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers
	3.2 : Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges
	3.3 : Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires
	3.4 : Déployer des modes de mobilité innovants
ACTION 4 : Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires	4.1 : Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux
	4.2 : Mieux contrôler le stationnement
	4.3 : Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement
	4.4 : Encourager un nouveau rapport à la voiture
	4.5 : Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles
ACTION 5 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises	5.1 : Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds
	5.2 : Optimiser les conditions de livraisons
ACTION 6 : Communiquer, sensibiliser, observer	Action socle : Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires
	6.1 : Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires
	6.2 : Conseil en mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire dans le cadre de la mise en place de leur Plan de Mobilité Employeur (PDMe)

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action N°

Grille de lecture des fiches actions

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

✓**Rappel des constats issus du diagnostic, des objectifs de l'action et évaluation de l'impact en termes de report modal de l'automobile vers les modes alternatifs.**

Impacts

Faibles — Elevés

1	2	3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Localisation de l'action

Mesures à mettre en place

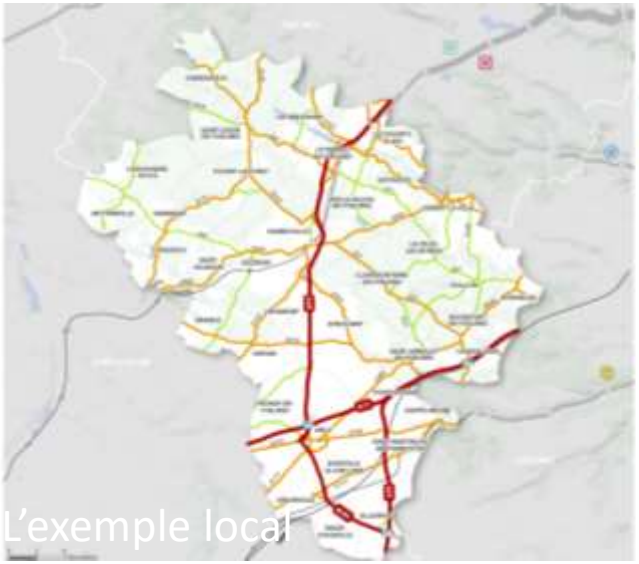
Organisation de l'action et détail avec illustrations sous formes cartographiques et ou de tableaux pour faciliter la compréhension. La première page de chaque fiche action présente synthétiquement les mesures à déployer. Les pages suivantes détaillent les mesures.

Coûts

Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Suivi des mesures

✓ Identification des indicateurs de suivi



Acteurs	Rôle
Acteurs concernés par l'action	*Fonction attendue des acteurs pour la mise en œuvre de l'action*

Planning & faisabilité

✓Temporalité de la mise en œuvre de l'action

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme de 2 à 5 ans* — *Long Terme + 5 ans*

✓Evaluation de la complexité de la mise en œuvre de l'action sur trois critères (technique, financier et coordination des acteurs).

Faisabilité

	Simple		Complexe		
Technique	1	2	3		
Financière	1	2	3		
Coordination des acteurs	1	2	3		

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Introduction

A l'issue du diagnostic les **principaux enjeux** identifiés en matière de déplacements sur le territoire sont :

•**L'enjeu de la circulation :** Aller vers un meilleur partage de la voirie pour assurer un équilibre entre la vie locale et la circulation des biens et des personnes en déterminant les fonctions circulatoires attendues pour répondre à l'ambition d'une meilleure cohabitation modale tout en améliorant la sécurisation routière sur le Territoire ;

•**L'enjeu des modes actifs (vélo et marche à pied) :** favoriser des secteurs marchables à l'échelle des principales centralités mais également au sein de la majorité des communes ; favoriser un meilleur maillage cyclable ;

•**L'enjeu des transports collectifs :** Mieux adapter l'offre aux besoins de déplacements en assurant un rabattement pertinent aux réseaux et en poursuivant / intensifiant la meilleure prise en compte des besoins de transports collectifs aux différentes périodes tout en s'appuyant sur la mise en œuvre de pôles d'échanges performant ;

•**L'enjeu du stationnement :** utiliser l'outil stationnement comme un levier de report modal en préconisant des réglementations adaptées aux abords des principaux pôles d'échanges et en adaptant le stationnement des cycles aux besoins de mobilité ;

•**L'enjeu des nouvelles mobilités :** prévoir les « révolutions » en matière de mobilité en intégrant l'apport des nouvelles technologies dans l'information, la communication et l'automatisation de la mobilité, en anticipant un usage partagé de l'automobile, et faisant des citoyens de véritables acteurs d'une mobilité durable.

Pour répondre à ces principaux enjeux sur le territoire, **6 grandes actions** ont été retenues dans le Plan Local de Mobilité:

- **ACTION 1 : Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification**

L'objectif est définir la hiérarchisation et régir des principes d'aménagements selon le niveau de la voie en tenant compte d'une approche multimodale du réseau et en veillant à limiter la place de la voiture

- **ACTION 2 : Affirmer la pratique des modes actifs**

Il s'agit de conforter l'usage de la marche et encourager la pratique cyclable en fixant des priorités d'aménagements et des actions d'accompagnements

- **ACTION 3 : Rendre les transports en commun plus attractifs**

Il s'agit de poursuivre l'amélioration des pôles d'échange tout en rendant le réseau de bus plus compétitif.

- **ACTION 4 : Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires**

L'objectif principal est de règlementer, harmoniser, optimiser, contrôler le stationnement sur le territoire.

- **ACTION 5 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises**

L'objectif est de mieux prendre en compte la circulation des poids lourds et d'améliorer le fonctionnement des livraisons.

- **ACTION 6 : Communiquer, sensibiliser, observer**

Il s'agit de mener des actions pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture et suivre la mise en œuvre du PLM

Ces 6 grandes actions sont déclinées et détaillées en 24 mesures.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ACTION 1

Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification

Action socle - Conforter la hiérarchisation du réseau viaire

1.1 Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours

1.2 Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action Socle

Conforter la hiérarchisation du réseau viaire

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

✓**Organiser la circulation automobile** afin d'inciter les usagers à **emprunter la voirie la plus adaptée** grâce à **une hiérarchisation cohérente** qui permette une bonne lisibilité du réseau et protège les centres villes et les quartiers d'habitat.

Impacts

Faibles — Elevés

1	2	3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Sur l'ensemble du périmètre de Rambouillet Territoires

Mesures à mettre en place

La hiérarchisation permet de définir les axes sur lesquels la politique des déplacements du territoire devra s'appuyer.

4 niveaux ont été définis en fonction du caractère circulatoire plus ou moins important :

- **Le réseau magistral** a pour fonction d'accueillir la circulation à dimension « nationale».
- **Le réseau structurant** a pour fonction d'accueillir des flux importants à destination des pôles régionaux, peut être support des lignes de transports collectifs Express et Mobilien.
- **Les liaisons intercommunales** accueillent un trafic permettant de relier les communes entre elles ou en milieu urbain, elles sont les principaux axes de connexion des quartiers.

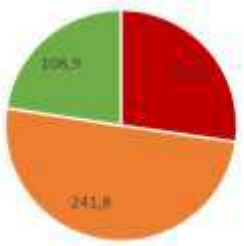
La hiérarchisation fonctionnelle proposée dans le cadre du PLM sera le socle pour déterminer les principes d'aménagements sur le réseau viaire *(sécurisation, cohabitation modale, liaisons cyclables, …)***.**

Cette hiérarchisation doit se traduire par la mise en place d'un jalonnement adapté notamment pour la circulation des PL en transit sur Rambouillet Territoires (action 5.1)**.**

Par rapport à la hiérarchisation actuelle du réseau viaire les changements se situent :

- Sur une pacification souhaitée de la traversée de Rambouillet
- Sur l'apaisement d'itinéraire de shunt de la ZA de Bel Air vers Gazeran
- S'appuyer sur les aménagements des échangeurs de la RN 10 au niveau d'Ablis ou du Perray-en-Yvelines.

Futur hiérachisation du réseau viaire



NB : Une attention particulière sera portée sur les conditions de circulation des bus afin que les changements apportés ne les détériorent pas voire les améliorent

Coûts

€ Action réalisée dans le cadre de l'élaboration du PLM

Suivi des mesures

✓ Non concerné

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	*Maître d'ouvrage pour la hiérarchisation*
Communes, Département, Etat, IDFM, DRIEE, Région	*Partenaire technique pour la définition de la hiérarchisation fonctionnelle*
Communes, Département, Etat	*Maître d'ouvrage pour la mise en place du jalonnement*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans	*Moyen Terme de 2 à 5 ans*	*Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

Technique (Simple / Complexe)			Financière			Coordination des acteurs		
1	2	3	1	2	3	1	2	3

Conforter la hiérarchisation du réseau viaire

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Rappel des constats du diagnostic

Les 3 niveaux hiérarchiques du réseau de voirie francilien selon le PDUIF

✓ Le **réseau routier magistral** défini par le PDUIF est composé du **réseau national**, à savoir l'A10, l'A11 et la N10. Il a pour vocation **d'assurer les déplacements de longue et moyenne distance** et de capter le trafic de transit. Le réseau routier magistral représente 72 km sur Rambouillet Territoires. **La N10 structure le réseau routier et forme une véritable colonne vertébrale** sur Rambouillet Territoires et pour le Sud Yvelines, cet axe permet de **capter le trafic de transit entre l'Ouest francilien** et les autoroutes A11 et A10. La N10 est prolongée au Sud par la N191 et permet un accès direct à l'A10 via l'échangeur n°11. Le Sud du territoire bénéficie de la desserte des **autoroutes A10 et A11** qui convergent au niveau du péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines, le plus fréquenté de France. **3 échangeurs** assurent l'accessibilité du territoire : Saint-Arnoult-en-Yvelines/Longvilliers *(n°10 de l'A10),* Allainville *(n°11 de l'A10)* et Ablis *(n°1 de l'A11).*

✓ Le **réseau routier structurant** défini par le PDUIF est composé de routes départementales qui maillent le territoire. Il est support des **déplacements de moyenne distance**. Il représente 360 km sur Rambouillet Territoires.

✓ Le reste de la voirie constitue **le réseau local** qui permet une desserte fine du territoire. Il est le support des déplacements de courte distance. Il représente à minima plus 873 km sur le territoire.

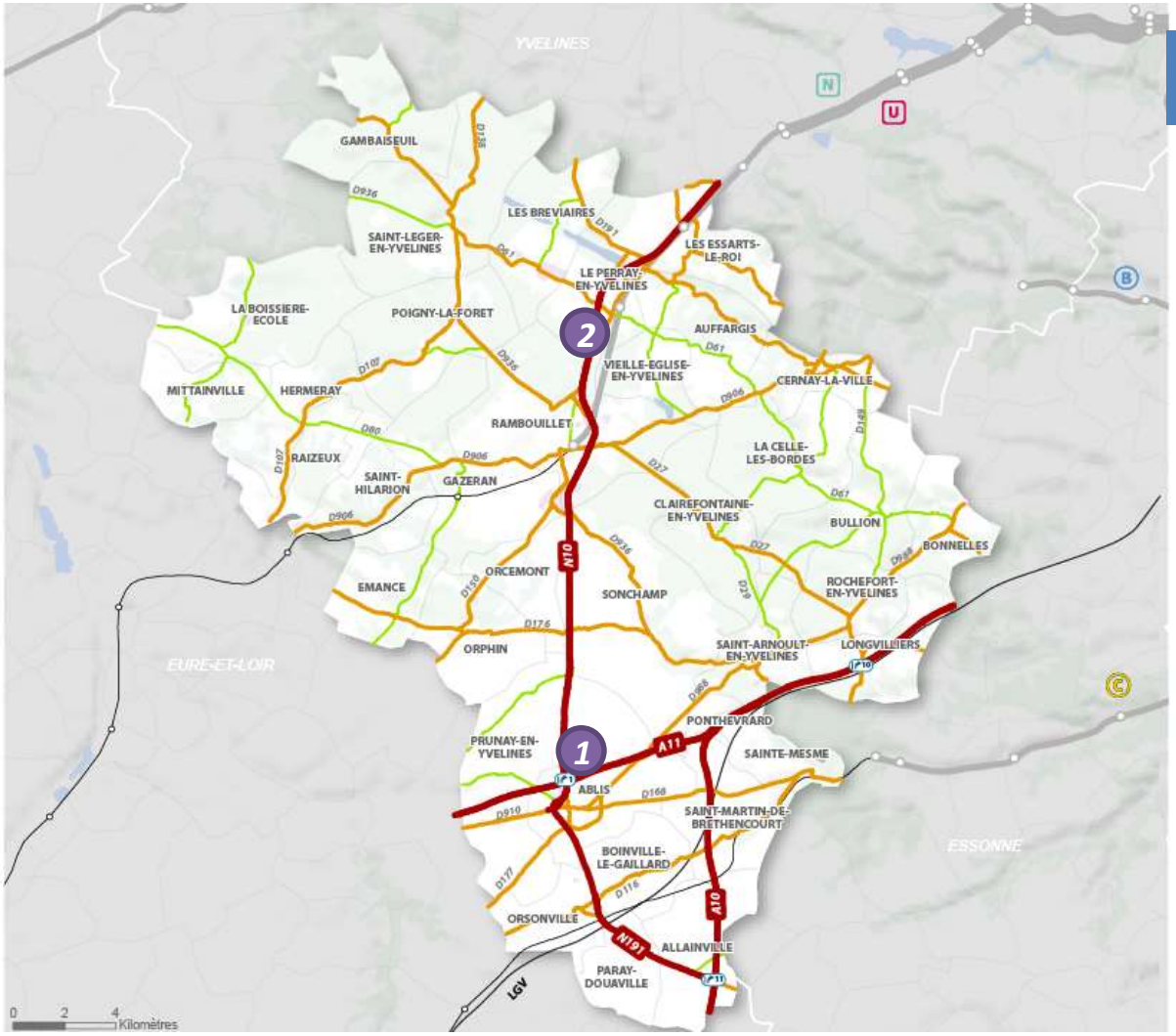
ATOUTS	FAIBLESSES
- Une organisation du réseau viaire autour de la RN 10 et des échangeurs A10/A11, - Une prise en compte des aménagements visant à limiter la vitesse des automobiles dans de nombreuses communes, - Une accidentalité en baisse et une faible mortalité des deux roues motorisés, - Une faible congestion routière sur l'ensemble de l'agglomération, - Une faible problématique PL, en dehors des axes structurants.	- De nombreux carrefours sont encore dangereux sur le territoire, - Une organisation des flux de circulation sur Rambouillet qui engendre des saturations à l'heure de pointe du fait de « goulet d'étranglement » notamment dans le secteur gare, - Une forte croissance du trafic sur la majorité des axes alors que la population de l'agglomération est stable.
OPPORTUNITES	**MENACES**
- Continuer et intensifier la baisse de l'accidentalité en traitant les secteurs délicats notamment les carrefours dangereux, - Profiter de la faible congestion routière générale pour œuvre pour un meilleur partage de la voirie en faveur des modes actifs notamment, - Le passage à 2x2 voies de la RN10 à Rambouillet.	- La croissance du trafic est notamment le fait d'une localisation d'actifs en dehors de la Région IDF et a pour conséquence plus de véhicules sur des voies pas forcément adaptées,

Conforter la hiérarchisation du réseau viaire

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Détail de l'action socle



Hiérarchisation future du réseau viaire

Hiérarchisation fonctionnelle du réseau

- Magistral PDUIF
- Structurant
- Liaisons intercommunales

LES PROJETS DE NOUVEL ECHANGEUR SUR LA RN 10

1 **Echangeur d'Ablis Nord 2 – nouvel accès RN 10**

2 **Echangeur Perray – nouvel accès Nord RN 10**

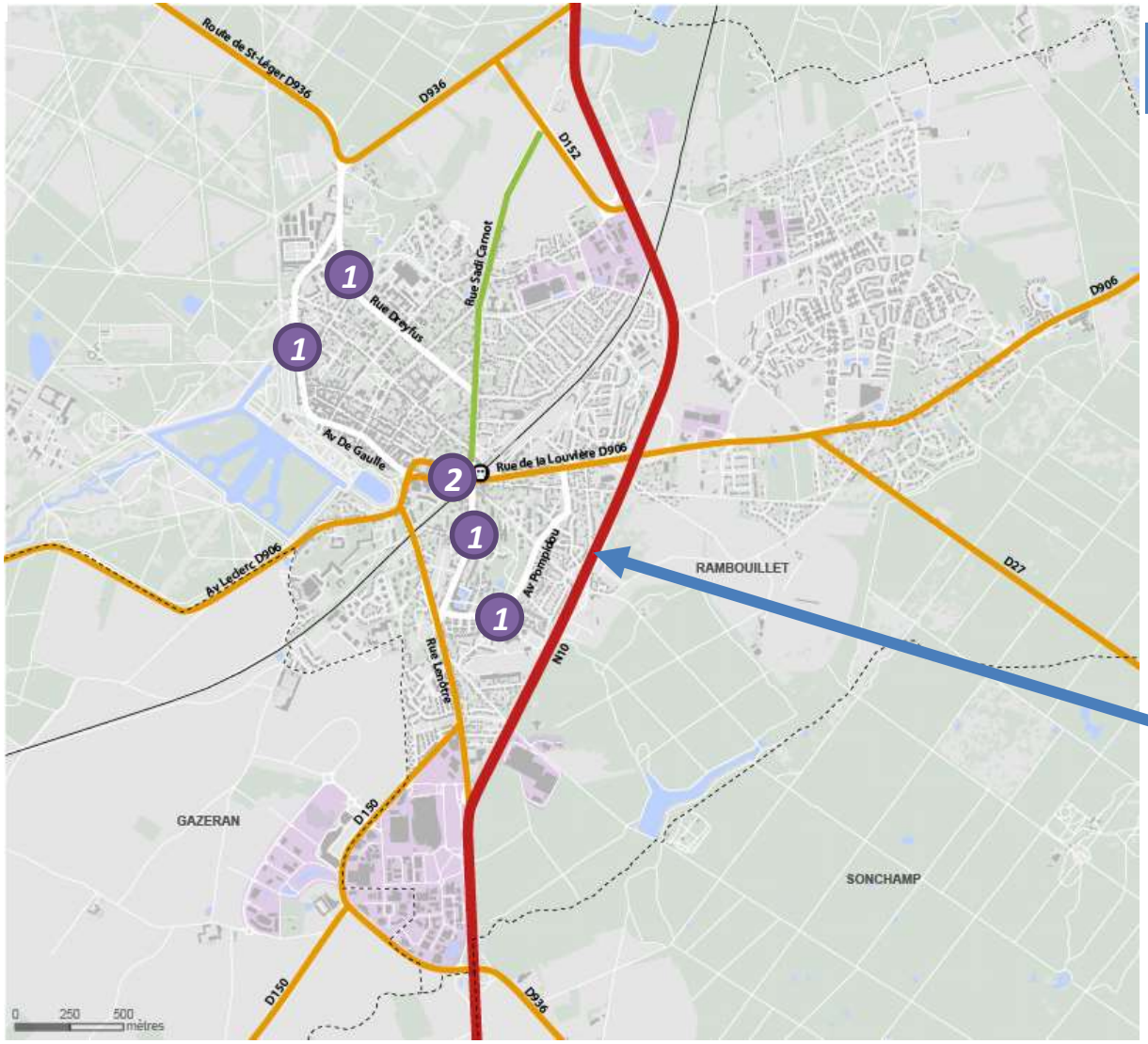
Sources : IGN 2018, IDF mobilités, PDUIF - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Conforter la hiérarchisation du réseau viaire

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Détail de l'action socle



Hiérarchisation future du réseau viaire – Zoom Rambouillet

LES CHANGEMENTS ATTENDUES SUR RAMBOUILLET

1. Enjeu de pacification pour éviter les itinéraires de shunt

2. Enjeu de traitement de carrefour

Elargissement de la RN 10 projet subordonné par une voie de contournement qui reste en débat quant au Maître d'Ouvrage.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action 1.1

Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours

1/2

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Certains carrefours sur Rambouillet Territoires génèrent d'importantes difficultés de circulation. L'objectif est d'apporter une meilleure fluidité du trafic sur les axes structurants et de liaisons intercommunales afin d'éviter l'usage de la voirie locale par des itinéraires de shunt.

Impacts

Faibles — Elevés

1 2 3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Sur les points durs identifiés dans le cadre du PLM et sur lesquels une intervention est envisagée

Mesures à mettre en place

Des études devront être menées sur les différents points durs identifiés sur Rambouillet Territoires (carrefours ou axes) en vue de définir les aménagements de voirie nécessaires.

La résorption de ces points durs n'a pas pour effet de faciliter le trafic automobile mais d'adapter ce trafic à l'axe, en fonction de la hiérarchisation proposée.

Le PLM recommande :

1/ 14 études de carrefour en vue de la création de giratoire – ***coût estimé 25 K€ pour les études par carrefour***

2/ 4 études de carrefour en vue de la mise en place d'un tourne à gauche – ***coût estimé 10 K€ pour les études par carrefour***

3/ 13 carrefours traités par des aménagements plus restreints (plateau traversant ou renforcement de la signalisation) – ***coût estimé 10 K€ par carrefour***

Les suites envisagées après les études recommandées par le PLM :
Dans un second temps, et en fonction des arbitrages faits lors des études par le maître d'ouvrage gestionnaire de la voirie et les partenaires techniques, les travaux d'aménagements de ces points durs pourront être réalisés en fonction des budgets alloués sur les aménagements de voirie par les différents financeurs potentiels *(que ce soit en tant que maître d'ouvrage ou sous forme de subventions)*. Ces travaux seront réalisés à condition de bien mettre en œuvre la démarche « Eviter, Réduire, Compenser », de ne pas porter atteinte à des espaces naturels remarquable *(site Natura 2000, ZNIEFF de type 1, …)*, et d'intégrer des aménagements favorables pour la biodiversité *(plantation d'arbres et arbustes, gestion écologique, nichoirs, …)*. En termes de temporalité et selon les travaux à réaliser, certains projets de reprise ou d'aménagements de carrefours pourront être réalisés sous 5 ans ».

Coûts

Estimation des coûts des études : 390 K€

Estimation des coûts pour les traitements plus restreints : 130 K€

Suivi des mesures

✓ Nombre de carrefours régulés
✓ Impacts avant / après sur les flux à partir de données de comptage
✓ accidentalité

Acteurs	Rôle
Communes , Département, *Etat, DRIEE, Région*	*Maître d'ouvrage ou partenaire technique pour les études à réaliser en vue du traitement des points durs et pour les aménagements de carrefours selon la domanialité des axes*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme	Moyen Terme	Long Terme
< 2 ans	*de 2 à 5 ans*	*+ 5 ans*

Faisabilité

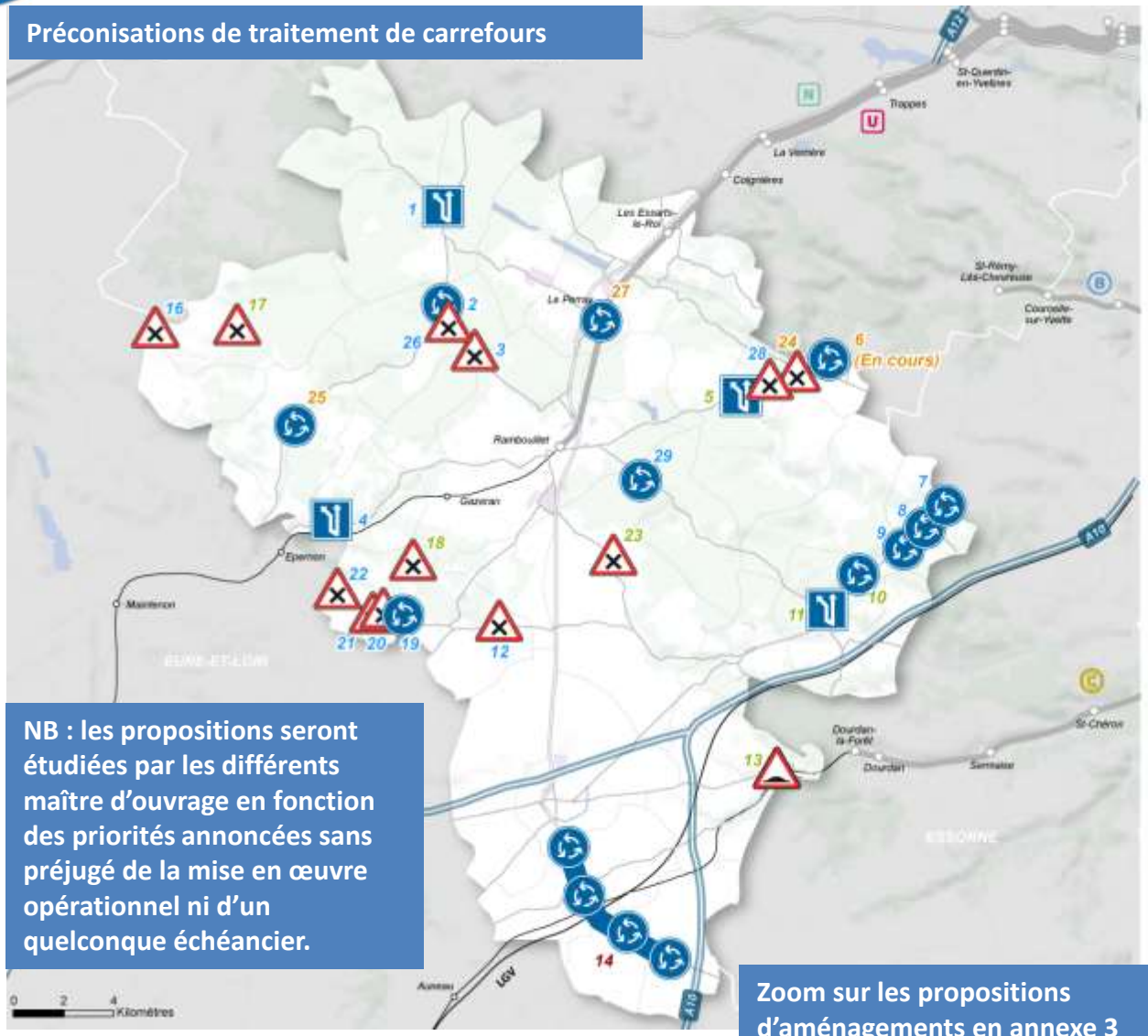
	Simple	Complexe
Technique	1 2 **3**	
Financière	1 2 **3**	
Coordination des acteurs	1 **2** 3	

Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

Préconisations de traitement de carrefours



Création d'un giratoire

2. Poigny-la-Forêt : D936 / Rte de St-Léger
6. Cernay-la-Ville : D906 / D149 (En cours)
7. Bonnelles : D988 / D132
8. Bonnelles : D988 / Rue de Bissy
9. Bonnelles : D988 / Chemin des Clos
10. Rochefort-en-Yvelines : D988 / D149
14. N191 : traitement des intersections avec giratoire jusqu'à Ablis
19. Emancé : D176 / D62
25. Hermeray : D107 / D80 : Plateau traversant avec giratoire franchissable
27. Le Perray : D910 / D61 : giratoire franchissable avec mise en place d'une zone de rencontre
29. Clairefontaine-en-Yvelines : D27 / Coin du Bois

Création d'une voie de tourne-à-gauche

1. Saint-Léger-en-Yvelines : D138 / D111
4. Saint-Hilarion : D906 / Rue de Raizeux
5. Auffargis / Cernay-la-Ville : D906 / D61
11. Rochefort-en-Yvelines : D988 / D27

Aménagement de plateaux traversants

13. Sainte-Mesme : D116 / D168

Renforcement de la signalisation

3. Poigny-la-Forêt : D936 / D107
12. Orphin : D176 / VC3
16. La Boissière-Ecole : D80 / Chemin de l'Olivet
17. La Boissière-Ecole : D71 / C9 - La Grange des Bory
18. Emancé : D62 / Chemin de la Plaine
20. Emancé : D176 / Rue de la Porte au Dry
21. Emancé : D176 : Rue d'Orphin
22. Emancé : D176 / Rue de Chaleine
23. Sonchamp : D936 / C8 - C3
24. Cernay : D24 / D91
26. Poigny-la-Forêt : D936 / Rue des Bréviaires
28. Cernay : D906 / Rue des Charmes

Priorité 1 / Priorité 2 / Priorité 3 / Priorité 4

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

NB : les propositions seront étudiées par les différents maître d'ouvrage en fonction des priorités annoncées sans préjugé de la mise en œuvre opérationnel ni d'un quelconque échéancier.

Zoom sur les propositions d'aménagements en annexe 3

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 1.2

Développer des secteurs apaisés aux abords des principales centralités

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le développement des modes actifs, la sécurisation des déplacements passent par une meilleure cohabitation modale. Les communes de Rambouillet Territoires ont déjà développé des voies limitées à 30 Km/h, des zones 30 ou zones de rencontre. Plus de 150 Km sont déjà règlementés à 30 Km/h ou moins sur Rambouillet Territoires. Le PLM doit permettre d'intensifier les secteurs où la cohabitation modale deviendra effective.

Impacts

Faibles — Elevés

1 2 3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Au niveau de l'ensemble de la voirie de Rambouillet Territoires avec un traitement priorisé aux abords des établissements scolaires, au sein des principales centralités et un apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels

Mesures à mettre en place

A l'échelle de Rambouillet Territoires, 5 communes pourraient être prochainement considérées comme à 30 Km/h. Il conviendra de réaliser nombre d'aménagements *(plateaux piétons, coussins berlinois, …)* sur la voirie pour garantir le respect des vitesses règlementaires.

La mise en place de vastes zones apaisées permettra de favoriser la cohabitation modale, de diminuer significativement l'accidentologie tout en diminuant les aménagements nécessaires et donc le coût.

Le coût important d'aménagement de voirie pour la mise en œuvre de cette pacification doit s'inscrire dans les coûts de fonctionnement liés à la remise à niveau des voies sur Rambouillet Territoires en lien avec la hiérarchisation du réseau, les actions sur les itinéraires piétons, les aménagements autour des pôles d'échanges, le développement du réseau cyclable en lien avec le futur schéma directeur vélo.

Les établissements scolaires devront tous être sécurisés d'ici à 5 ans. Ainsi, il doit être réalisé des aménagements au niveau des entrées du type plateau piéton, mise en place de zone 30 ou zone de rencontre notamment.



Coûts

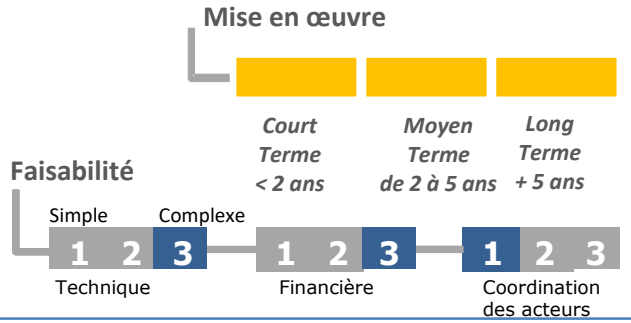
Coût des ZMV à échéance du PLM : 6 480 K€

Sécurisation des établissements scolaires : 560 K€

Suivi des mesures

✓ Km de nouvelles zones pacifiées
✓ Evolution du nombre d'accidents et gravité des accidents impliquant des modes actifs dans les bases de données départementales de suivi de l'accidentalité

Planning & faisabilité



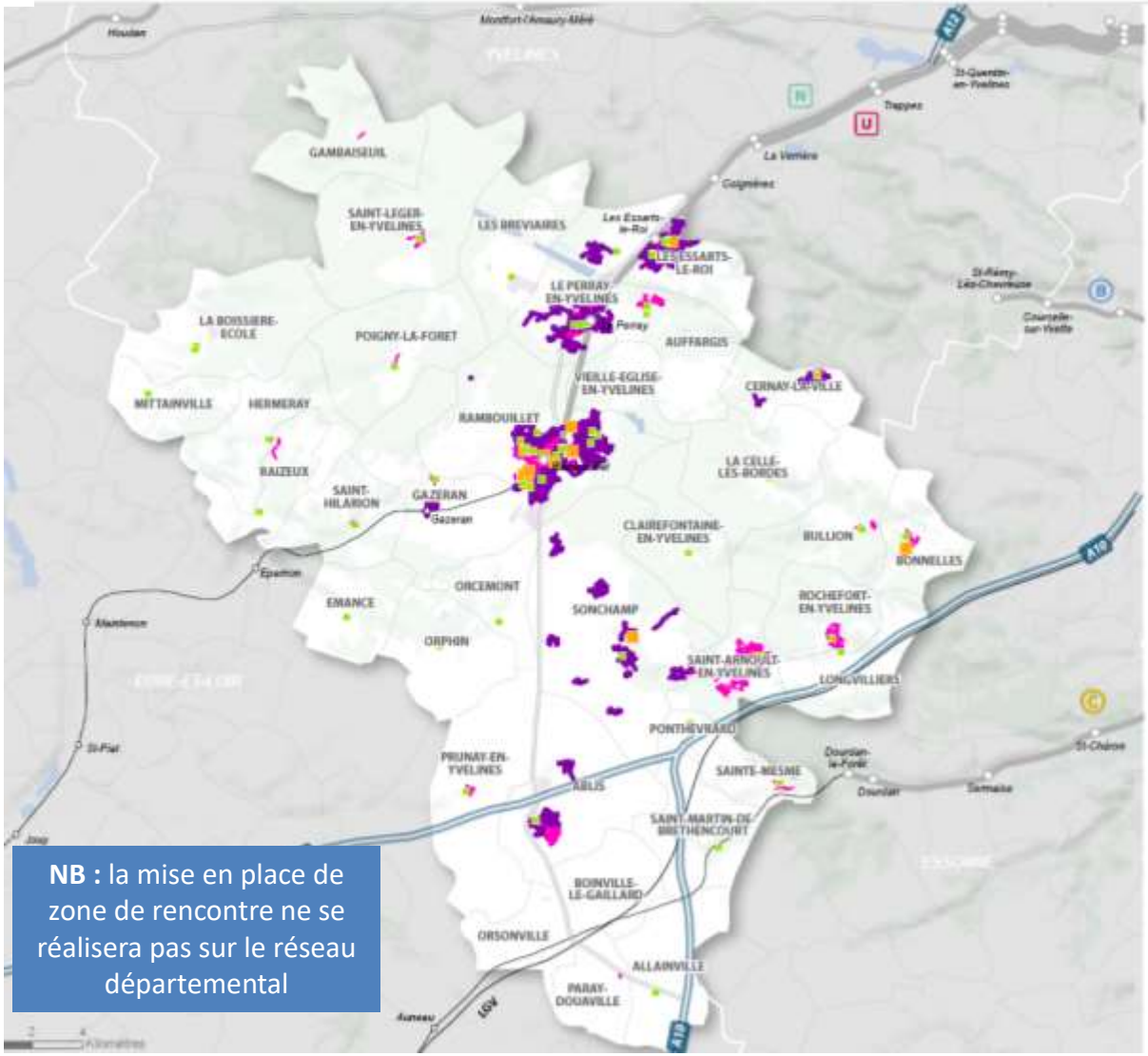
Acteurs	Rôle
Communes, Département	*Maître d'ouvrage selon les gestionnaires de voirie concerné pour la mise des arrêtés concernant la circulation et la réalisation des aménagements de modération de vitesse*

Action 1.2

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place



NB : la mise en place de zone de rencontre ne se réalisera pas sur le réseau départemental

Un développement important des zones de modération de vitesse dans le cadre du PLM

Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

Etablissements scolaires à sécuriser

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

Les zones de modération de vitesse se situent sur les 5 principaux pôles de Rambouillet Territoires *(Ablis, Le Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi, Rambouillet et St-Arnoult-en-Yvelines)***.**

La démarche de développement des ZMV

A partir d'un travail de diagnostic qui permettra d'identifier les zones sur lesquelles la vie locale et la cohabitation piétons / vélos / véhicules motorisés sont prépondérantes conjugué à un état des lieux des pratiques permettant d'évaluer les besoins d'aménagements des zones de modérations de vitesses.

Sources : IGN 2018, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Action 1.2

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Ablis	**15,9 Km**	**6,7 Km**	**9,2 Km**
Auffargis	*3,6 Km*	*3,6 Km*	*0,0 Km*
Boinville-le-Gaillard	*0,1 Km*	*0,1 Km*	*0,0 Km*
La Boissière-École	*0,1 Km*	*0,1 Km*	*0,0 Km*
Bonnelles	**2,2 Km**	**1,9 Km**	**0,3 Km**
Les Bréviaires	*0,1 Km*	*0,1 Km*	*0,0 Km*
Bullion	*0,9 Km*	*0,9 Km*	*0,0 Km*
Cernay-la-Ville	**11,1 Km**	**3,1 Km**	**7,9 Km**
Les Essarts-le-Roi	**32,3 Km**	**1,6 Km**	**30,8 Km**
Gambaiseuil	*0,3 Km*	*0,3 Km*	*0,0 Km*
Gazeran	**2,9 Km**	**0,6 Km**	**2,3 Km**
Hermeray	*0,2 Km*	*0,2 Km*	*0,0 Km*
Longvilliers	*0,7 Km*	*0,7 Km*	*0,0 Km*
Orsonville	*0,2 Km*	*0,2 Km*	*0,0 Km*
Paray-Douaville	*0,2 Km*	*0,2 Km*	*0,0 Km*
Le Perray-en-Yvelines	**28,5 Km**	**5,6 Km**	**22,9 Km**
Poigny-la-Forêt	*0,6 Km*	*0,6 Km*	*0,0 Km*
Ponthévrard	*0,2 Km*	*0,2 Km*	*0,0 Km*
Prunay-en-Yvelines	*1,3 Km*	*1,3 Km*	*0,0 Km*
Raizeux	*0,9 Km*	*0,9 Km*	*0,0 Km*
Rambouillet	**91,4 Km**	**18,9 Km**	**72,5 Km**
Rochefort-en-Yvelines	*5,0 Km*	*5,0 Km*	*0,0 Km*
Saint-Arnoult-en-Yvelines	*32,1 Km*	*32,1 Km*	*0,0 Km*
Saint-Hilarion	*0,3 Km*	*0,3 Km*	*0,0 Km*
Saint-Léger-en-Yvelines	*2,5 Km*	*2,5 Km*	*0,0 Km*
Sainte-Mesme	*1,5 Km*	*1,5 Km*	*0,0 Km*
Sonchamp	**16,4 Km**	**0,0 Km**	**16,4 Km**
TOTAL	**251,3 Km**	**89,1 Km**	**162,2 Km**

Répartition des linéaires d'aménagements en zone de modération de vitesse *(généralement en zone 30)* **proposé par les communes dans le cadre du PLM.**

NB : *Les cartes localisant les aménagements en zone de modération de vitesse sont disponibles en annexe 4 du présent document.*

27 communes disposent de zones de modération de vitesse sur 8 d'entres-elles il est attendu dans le cadre du PLM un développement de zone 30 notamment et, en particulier au niveau des principales centralités.

Pourquoi rééquilibrer le partage de la voirie ?

Un réel partage de la voirie entre tous les usagers apaise la circulation en ville en évitant le transit en centre bourg. Cet effort de mixité passe notamment par la mise en place d'aménagements de réduction des vitesses en ville qui visent à garantir le respect du 30 Km/h ou moins.

Les zones de partage de la voirie sont des espaces limités qui ont pour objectif d'**améliorer la sécurité et la qualité de vie dans les zones résidentielles, cœurs de ville, ainsi que dans les zones avec une concentration importante d'équipements** *(flux importants et réguliers de piétons traversant la voirie)***.**

Cela permet de rassurer les piétons et les cyclistes dans leurs déplacements, et donc de favoriser les modes actifs.
Aussi, **la diminution des vitesses de circulation des véhicules permet de réduire le différentiel de performance qui existe entre les déplacements automobiles et les déplacements en Transports Collectifs ou modes actifs**.

Action 1.2

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

Type de dispositifs	Principaux types	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Points de vigilance	Préconisation dans le PLD	Illustrations
Dispositifs surélevés	**Coussins**	- Coût - Simplicité d'implantation - Eviter l'inconfort des usagers des bus - Limiter les secousses au passage des Poids Lourds - Faciliter les franchissements des cycles	- Durée de vie réduite - Effet de modération de vitesse limité sur les 2 roues motorisés	- Bruit lors des franchissements - Nécessité d'éclairage public pour être bien identifié la nuit -Respecter les règles d'accessibilité	- Eviter les coussins berlinois préfabriqués compte tenu de leur dégradation rapide. Eventuellement en entrée de zones 30 sur les axes structurants s'il y a du trafic Poids Lourds et des lignes de bus sur l'axe	
	Plateaux	- Favoriser fortement les traversées piétonnes - Ralentir également les 2 roues et Poids Lourds - Participer à l'aménagement de l'espace public environnant - Durée de vie	- Coût - Inconfort des usagers des bus et perte de vitesse - Bruit au passage des Poids Lourds - Gestion plus complexe des écoulements d'eau		- Aux principales intersections des zones 30 dans les secteurs de partage multimodal de la voirie où l'intensité des flux piétons est la plus forte. Plutôt sur les axes du réseau de structurant et de liaisons intercommunales. Eviter leur succession sur un axe accueillant une ligne de bus structurante ou plusieurs lignes.	
	Ralentisseurs	- Coût - Implantation simple - Ralentit tous les usagers de la route	- Inconfort pour les bus et les cycles - Bruit de ré accélération après le ralentisseur	- A éviter sur les itinéraires de bus	- A éviter sur les axes accueillant des bus. Aménagement qui n'est pas à privilégier mais permet un ralentissement à moindre frais. Il doit être réservé aux axes locaux.	

Action 1.2

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

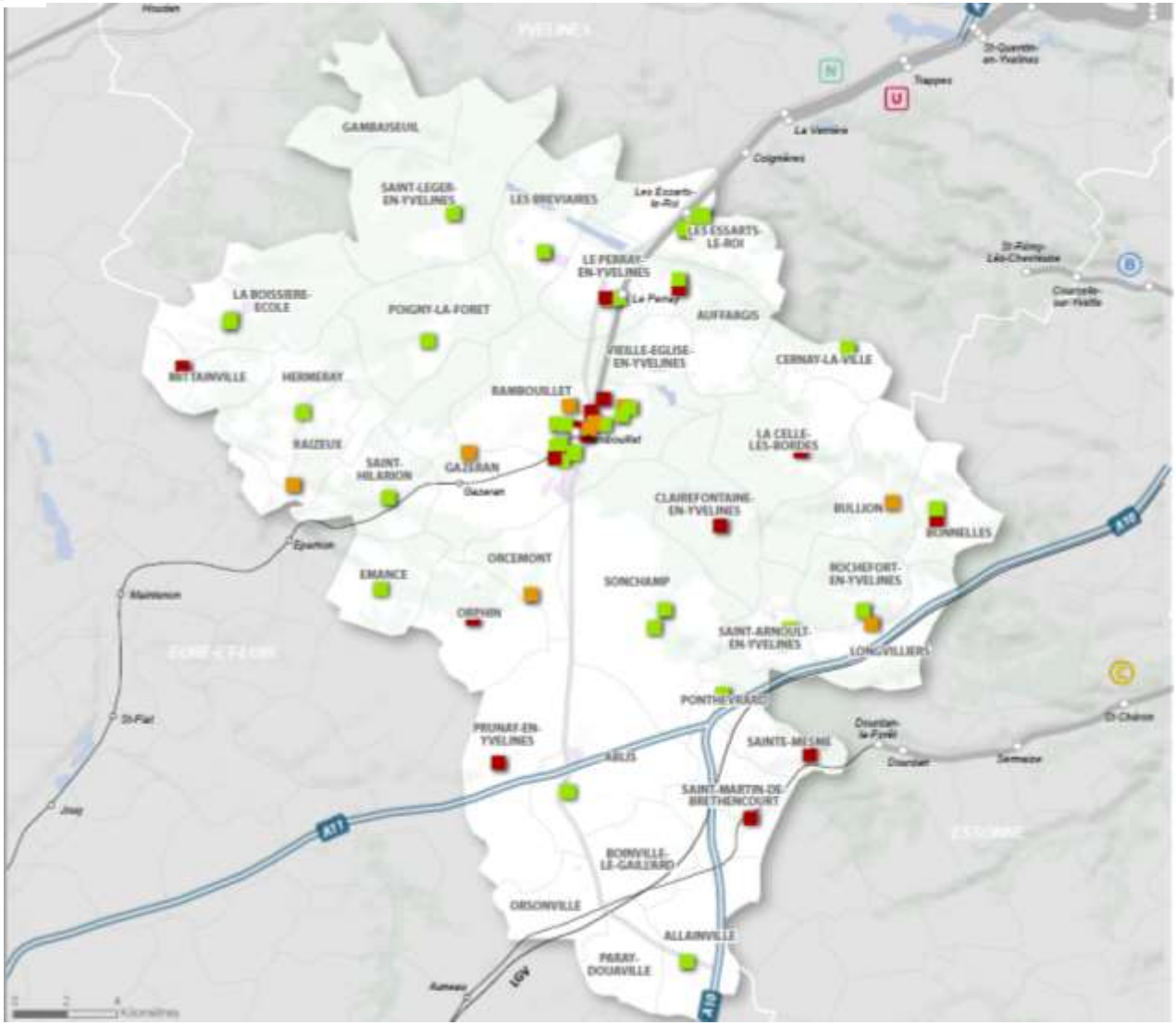
Type de dispositifs	Principaux types	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Points de vigilance	Préconisation dans le PLM	Illustrations
Dévoiement du tracé	Etranglements	- Possibilité de sécuriser et d'intégrer des places de stationnement dans des zones contraintes (rues étroites croisements problématiques et stationnement résidentiel à préserver sur voirie)	- Effet pas évident sur la vitesse dans les rues en double sens (accélération pour forcer le passage). - Difficile à implanter dans des zones résidentielles avec des sorties de maison tous les 20 mètres	- Associer la signalisation nécessaire et éclairer les obstacles pour qu'ils soient visibles	- Seulement en sens unique dans les zones 30 pour faire respecter la limitation de vitesse et pour organiser le stationnement	
	Chicanes					
	Dévoiements	- Réduire la vitesse surtout en entrée de communes dans des zones peu denses où la vitesse est parfois excessive			- Mise en place en amont des principales liaisons intercommunales en dehors des communes les plus urbaines	

Action 1.2

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place



Les établissements scolaires à sécuriser à échéance PLM

Sécurisation des établissements scolaires

- Sécurisé (43)
- A parfaire (11)
- A sécuriser (17)

Sur les 71 établissements scolaires présents sur le territoire, 28 nécessitent des aménagements de sécurisation sur 11 communes du territoire.

Le coût moyen de sécurisation est de 20 K€ pour la réalisation de plateau piéton

Sources : IGN 2018, - ITEM 2021
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2021

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ACTION 2

Affirmer la pratique des modes actifs

2.1 Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

2.2 Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires

2.3 La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM

2.4 Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires

2.5 Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 2.1

Accentuer la pratique de la marche par des itinéraires qualitatifs

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Aujourd'hui, **22,2 % des déplacements tous motifs confondus** *(EGT 2010)* sur Rambouillet Territoires sont réalisés **à pied.** Or **l'espace public est largement dédié aux modes motorisés** et laisse peu de place aux modes actifs.
- ✓ L'objectif est d'encourager la pratique de la marche en améliorant la qualité des cheminements piétons

Impacts

Faibles — Elevés

1	2	3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Mesures à mettre en place

Afin d'encourager le développement de la pratique de la marche pour des déplacements de courtes distances, il s'agira d'aménager des cheminements piétons de qualité aussi bien sur l'aménagement lui-même (revêtement en bon état, sécurité des traversées piétonnes) qu'en termes d'agrément (verdure, proximité de la circulation automobile). Pour tous nouveaux projets immobilier, le déplacement des piétons devra bien sûr être pris en compte.

L'objectif n'est pas tant de créer des aménagements sur l'ensemble des voiries urbaines, mais de définir des itinéraires structurants et des secteurs prioritaires à traiter : les centralités urbaines, les gares et arrêts majeurs de TC, les équipements scolaires, …

Le PLM recommande de :

1/ Définir des cheminements piétons prioritaires.

2/Créer ou réaménager des itinéraires piétons qualitatifs.

3/Mettre en place un plan de jalonnement des modes actifs sur les itinéraires prioritaires.

L'action 1.2 sur la mise en œuvre d'une pacification de la voirie dans les secteurs à enjeux correspond pour partie aux itinéraires piétons prioritaires et les secteurs stratégiques piéton où seront appliqués des aménagements de pacification.

Le projet du Gouvernail à Rambouillet :

Dans le cadre du programme Action Cœur de Ville il est prévu courant 2023 la mise en œuvre d'un mobilier innovant afin de faciliter la découverte de la Ville aux piétons.

10 gouvernails seront déployés sur la Ville de Rambouillet



Coûts

Coût d'aménagement des cheminements piétons prioritaires : 2 à 4 M€ pour les 46 Km identifiés

Suivi des mesures

✓ Evolution part modale de la marche
✓ Evolution de l'accidentalité des piétons

Acteurs	Rôle
Communes, *Département, Etat, DRIEE, Région*	*Maître d'ouvrage ou partenaire technique selon la domanialité de la voirie*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme de 2 à 5 ans* — *Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

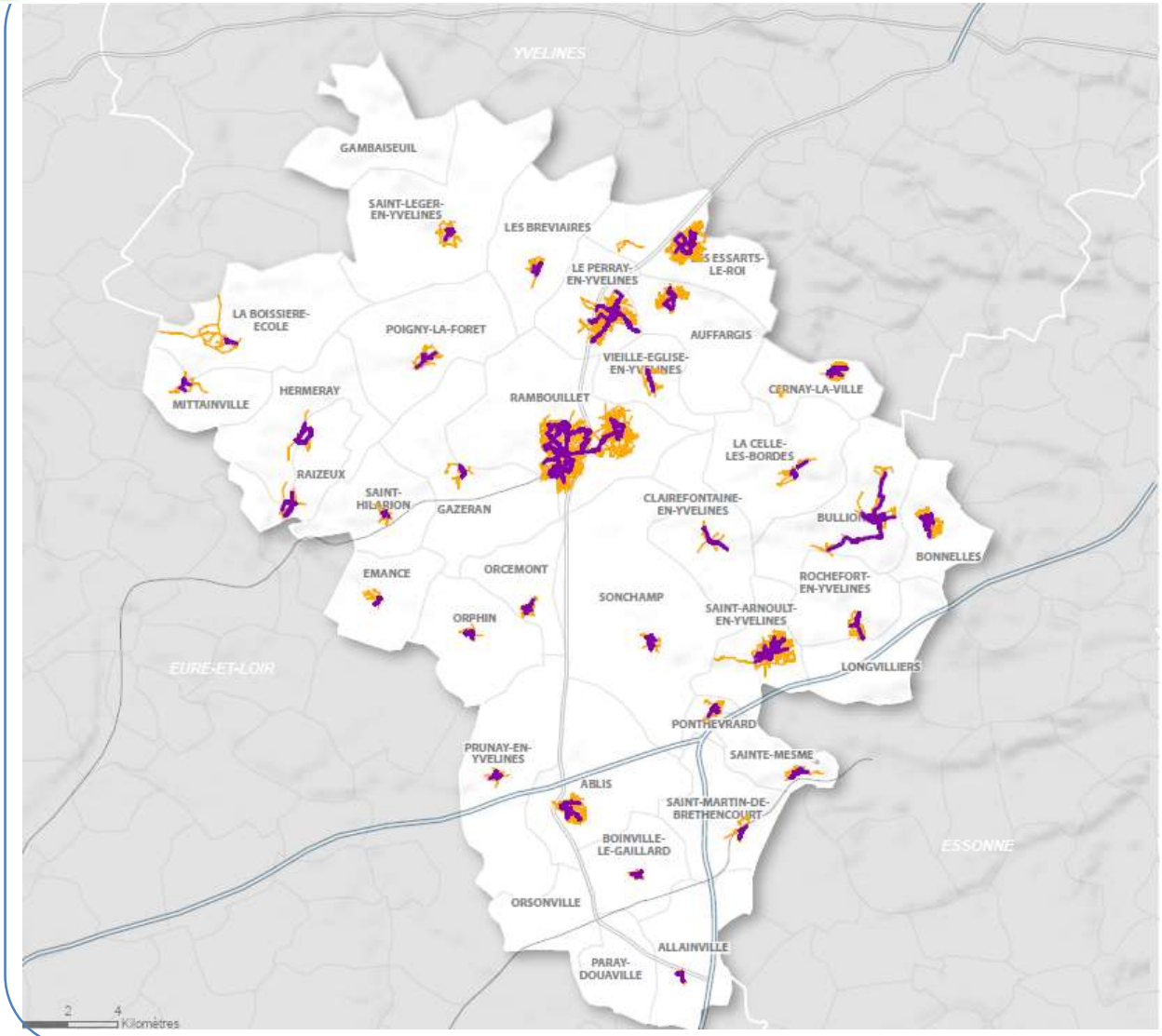
Simple — Complexe

Technique			Financière			Coordination des acteurs		
1	2	3	1	2	3	1	2	3

Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place



Les itinéraires prioritaires et les secteurs stratégiques à enjeux piétons forts

Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

- ✓ Les **secteurs stratégiques à enjeux piéton** sont la résultante de **l'intensité des déplacements piétons attendus** en fonction de la localisation des pôles générateurs de déplacements pondérés au regard de l'utilisation de la marche pour les rejoindre (plus élevé pour un rabattement vers les TC, les établissements scolaires etc…).

- ✓ **Les itinéraires prioritaires sont ceux qui représentent le plus d'enjeux pour développer la marche** et ainsi ceux à traiter en priorité dans le cadre du PLM. **Ils représentent 71,8 Km dont 20,5 Km sur Rambouillet**

- ✓ Les secteurs à enjeux piétons forts représentent **399 km de voirie dont 128 Km uniquement sur Rambouillet.**

Sources : IGN 2018, ITEM - 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2021

Action 2.1

Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Ablis	2,5 Km	15,3 Km	17,9 Km
Allainville	0,5 Km	1,0 Km	1,6 Km
Auffargis	1,8 Km	12,3 Km	14,1 Km
Boinville-le-Gaillard	0,7 Km	1,6 Km	2,3 Km
La Boissière-École	0,7 Km	10,5 Km	11,2 Km
Bonnelles	2,4 Km	9,5 Km	11,9 Km
Les Bréviaires	1,2 Km	4,0 Km	5,2 Km
Bullion	8,1 Km	9,9 Km	18,0 Km
La Celle-les-Bordes	1,0 Km	4,4 Km	5,3 Km
Cernay-la-Ville	1,9 Km	9,1 Km	11,0 Km
Clairefontaine-en-Yvelines	1,4 Km	2,9 Km	4,3 Km
Émancé	0,4 Km	3,1 Km	3,5 Km
Les Essarts-le-Roi	**4,0 Km**	**30,9 Km**	**34,9 Km**
Gazeran	0,7 Km	4,9 Km	5,7 Km
Hermeray	1,1 Km	2,7 Km	3,8 Km
Longvilliers	0,4 Km	0,7 Km	1,1 Km
Mittainville	1,0 Km	3,5 Km	4,5 Km
Orcemont	1,1 Km	3,6 Km	4,8 Km
Orphin	1,0 Km	2,6 Km	3,6 Km
Le Perray-en-Yvelines	**7,3 Km**	**31,5 Km**	**38,8 Km**
Poigny-la-Forêt	1,6 Km	5,7 Km	7,3 Km
Ponthévrard	0,9 Km	4,1 Km	5,0 Km
Prunay-en-Yvelines	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
Raizeux	3,3 Km	3,9 Km	7,2 Km
Rambouillet	**20,5 Km**	**107,5 Km**	**128,0 Km**
Rochefort-en-Yvelines	1,0 Km	4,6 Km	5,6 Km
Saint-Arnoult-en-Yvelines	**5,5 Km**	**23,9 Km**	**29,4 Km**
Saint-Hilarion	0,5 Km	3,2 Km	3,7 Km
Saint-Léger-en-Yvelines	1,2 Km	6,9 Km	8,1 Km
Saint-Martin-de-Bréthencourt	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
Sainte-Mesme	1,4 Km	3,4 Km	4,8 Km
Sonchamp	1,4 Km	2,7 Km	4,1 Km
Vieille-Église-en-Yvelines	0,9 Km	5,5 Km	6,4 Km
TOTAL	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

Répartition des linéaires concernant les cheminements piétons qualitatifs proposés par les communes dans le cadre du PLM.

NB : *Les cartes localisant les linéaires en itinéraire prioritaire et les secteurs à enjeux piétons sont disponibles en annexe 5 du présent document.*

Les communes les plus peuplées de Rambouillet Territoires sont en toute logique celles qui disposent du plus de linéaires concernant les itinéraires prioritaire et les secteurs à enjeux pour les piétons.
Ces cheminements piétons qualitatifs pourront également s'appuyer sur les sentes existantes ou à créer dans le cadre d'opérations d'aménagements.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

2. Créer ou réaménager des itinéraires qualitatifs pour les piétons

Favoriser et sécuriser les déplacements à pied de tous notamment en supprimant le stationnement en amont des traversées

Il s'agit d'assurer la sécurité des cheminements des piétons et des cyclistes en établissant **une meilleure covisibilité entre les véhicules situés sur la chaussée et les piétons.** Ainsi l'article 21 bis de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit qu' « **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée 5 mètres en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel ». Ces dispositions sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité devront avoir été réalisés au **31 décembre 2026**. Le réaménagement des traversées s'appuiera sur **la systématisation des avancées de trottoir ou les aménagements de type « oreilles » aux intersections.**

Aménager des plateaux piétons et trottoirs traversants. Les **plateaux piétons** sont des aménagements permettant la sécurisation des carrefours pour les piétons et assurant la continuité des cheminements. Ils permettent cette sécurisation par la mise à un même niveau de l'ensemble des usagers de la route, piétons comme automobilistes. Facilement identifiables et spatialement délimités, ils constituent un espace où le piéton est l'usager prioritaire de la voirie.

Les trottoirs traversants vont encore plus loin et opèrent un renversement des rôles : c'est l'automobiliste qui franchit l'espace du piéton, et non le piéton qui emprunte la chaussée. Ces aménagements sont à réaliser en priorité sur les itinéraires piétons prioritaires et les secteurs à enjeux aux abords de pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, gare…) ou en accompagnement d'une zone pacifiée (voir action 1.2 sur le Développement des secteurs apaisés au sein des principales centralités).



Trottoir traversant à Chambéry : Chambéry est une ville pionnière dans l'apaisement des vitesses et l'intégration du piéton en ville





Ex : Signalétique piétonne - Nîmes

3. Mettre en place un plan de jalonnement des modes actifs

Il s'agit de disposer de panneau adapté aux piétons à mettre en œuvre dans un premier temps sur les itinéraires prioritaires. Les informations nécessaires sont à la fois les destinations mais également les temps de parcours à pied. Afin de rendre lisible les panneaux, il est préférable d'opter pour un code couleur qui se démarque du jalonnement routier. De nombreuses communes ont déjà mis en place ce type de dispositif qui s'appuie sur les différents mâts de jalonnement déjà présent.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 2.2

Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Une prise en compte de l'accessibilité pour tous au sein de toutes les communes du territoire.
- ✓ Mais des difficultés d'assurer une continuité sur les cheminements piétons avec des problèmes au niveau de traversées, de dévers, de largeur du cheminement…

Impacts

Faibles — Elevés

1	2	3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Coûts

Coût de mise en accessibilité pour les cheminements prioritaires : Une partie des coûts est imputé à l'action 1.2 et 2.1 Mais pour garantir l'accessibilité pour tous des reprises de trottoirs et autres aménagements seront nécessaires et seront chiffrés par les communes une fois les audits réalisés.

Audit des points d'arrêts prioritaires – 8 K€.

Mesures à mettre en place

Afin d'encourager le développement d'une accessibilité universelle il s'agira d'aménager des cheminements piétons en respect des normes accessibilité pour tous. Pour tout nouveaux projets de cheminement piéton, l'accessibilité pour tous devra être pris en compte.
L'objectif est qu'à terme l'ensemble des voiries urbaines garantissent une accessibilité universelle, mais, dans la temporalité du PLM, il convient de prioriser les actions en s'attachant à traiter en priorité les cheminements prioritaires et les arrêts TC sur des lignes prioritaires dans un rayon de 200 m…

Les mesures à réaliser sur la durée du PLM :

1/ Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons prioritaires *(cf. action 2.1)* ;

2/ Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m. autour des arrêts prioritaires de TC.

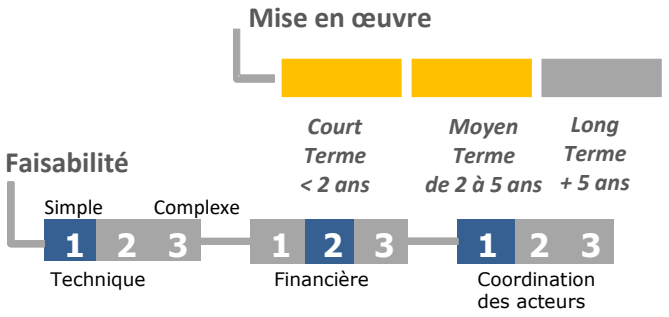
La Ville de Rambouillet s'appuiera pour cette action sur le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) en cours de validation.

Suivi des mesures

✓Audits réalisés autour des arrêts de TC
✓Km de cheminements prioritaires rendu accessible pour tous.

Acteurs	Rôle
Communes	*Audit et mise en place de l'accessibilité pour tous sur les cheminements prioritaires*
Communes	*Audit de l'accessibilité aux points d'arrêts prioritaires de TC dans un rayon de 200 m.*

Planning & faisabilité



Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

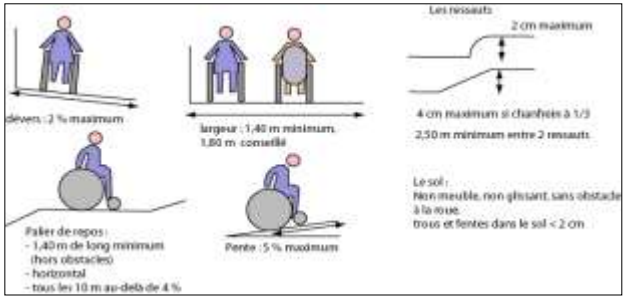
1. Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons prioritaires

Afin d'encourager le développement de la pratique de la marche pour des déplacements de courtes distances, **il s'agira d'améliorer rendre accessible à tous les cheminements piétons prioritaires. Les itinéraires prioritaires** représentent le plus d'enjeux pour développer la marche et ainsi répondre aux mieux des attentes des personnes à mobilité réduite. Bien évidement, il convient en parallèle que les communes continue de mettre en œuvre l'accessibilité pour tous sur les autres cheminements piétons.

Communes	Itinéraires piétons prioritaires
Les Essarts-le-Roi	4,5 Km
Le Perray-en-Yvelines	1,9 Km
Gazeran	0,6 Km
Rambouillet	39,7 Km
Saint-Arnoult-en-Yvelines	2 Km
Total	**48,8 km**

RAPPEL DE LA MISE EN ACCESSIBILITE
La loi n°2005-102 du 11 février 2005

La loi « égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » impose que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».



Les règles permettant à un cheminement d'être accessible

Mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

La loi prévoit la mise en place de plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE). Elle fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles. Ces plans devaient être réalisés pour décembre 2009.

40 % de la population est concernée

La loi de 2005 donne une définition très large de la notion de « Personne à Mobilité Réduite » : « toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer, telles que, personnes handicapées, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et parents avec enfants (y compris poussette) ». D'après une enquête du d'IDFM menée entre 2013 et 2015, 41 % de la population francilienne rencontre des difficultés plus ou moins importantes dans la réalisation d'au moins un de ses déplacements au cours de la journée.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

2. Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m. autour des arrêts de TC

La loi LOM du 24 décembre 2019

La loi « d'orientations des mobilités » instaure que les données portant sur l'accessibilité des services réguliers de transport public (routier et ferroviaire) seront rendues publiques, ainsi que certains itinéraires piétonniers et les voiries communales dans les 200 m autour du point d'arrêt prioritaire (défini pour les S'DAP). La partie TC est gérée par IDFM mais pour ce qui concerne la voirie, c'est aux gestionnaires de voirie de s'assurer de la collecte des données et de leur disponibilité.

Les dates butoir pour la collecte et la fourniture des données accessibilité de la voirie (200 m autour des points d'arrêt prioritaires (gare, bus et cars) sont les suivantes :

- *16 mai 2022 pour les communes disposant d'au moins une gare et de points d'arrêts prioritaires,*
- *1er décembre 2023 pour toutes les autres communes comptant au moins un point d'arrêt prioritaire.*

Durant la temporalité du PLM, les communes devront réalisés cet audit, compte tenu de la définition des arrêts prioritaires (2 lignes de TC, proximité de 300 habitants ou travailleurs ou d'un ERP de 1ère; 2ème ou 3ème catégorie). L'Etat, dans une première estimation de la loi LOM a chiffré à 80 € par arrêt le coût de l'audit. Sur une base de 50 zone arrêts (soit 100 arrêts) 8 K€ pour les arrêts de Rambouillet Territoires.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 2.3

La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ La pratique du vélo est encore faible sur le territoire malgré l'existence **d'un maillage de 201 km de voies favorables aux cycles**, dont 117 km comportent des aménagements cyclables mais le Territoire est marqué par une **absence de continuité globale**.
- ✓ L'objectif est de faire du vélo une **alternative** crédible à l'automobile, et non pas seulement un outil de loisir.

Impacts

Faibles — Elevés
1 2 3
Report modal

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

✓ Linéaire d'aménagements cyclables et de zones pacifiées
✓ Part modale du vélo

Mesures à mettre en place

En s'appuyant sur les aménagements déjà réalisés, il s'agit de proposer un maillage cyclable complet et sans discontinuités pour des déplacements quotidiens entre les communes et vers les principales centralités.

Dans cette action il s'agira ainsi de :

- ✓ Elaborer un **schéma directeur cyclable** en s'appuyant sur la Véloscénie, en développant davantage l'aspect utilitaire.
- ✓ **Réaménager les carrefours** en prenant en compte les vélos
- ✓ **Créer et sécuriser les franchissements** des modes actifs sur Rambouillet Territoires au niveau :
  - des voies ferroviaires
  - de l'A11 à Ablis
  - de la RN 10 à Rambouillet

Le **schéma directeur cyclable** de Rambouillet Territoires devra s'appuyer sur un **réseau structurant de 72 km défini dans le cadre du PLM.** Celui-ci se base sur 2 **types de liaisons** :

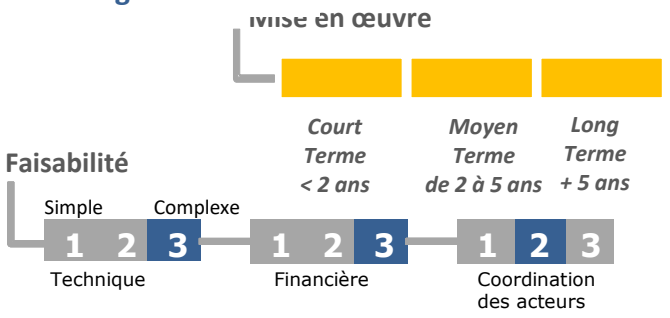
- ✓ Les **itinéraires principaux** qui constituent le cœur du schéma directeur cyclable. Ces axes permettent d'assurer le rabattement vers les principaux pôles générateurs et d'intermodalité de Rambouillet Territoires.
- ✓ Les **itinéraires secondaires** assurent un maillage plus complet et garantissent une continuité cyclable dans les zones urbaines proches.

Coûts

Réalisation du schéma directeur cyclable en cours
Coût estimatif des aménagements possibles sur la base des objectifs affichés : 3 M€ pour la reprise des aménagements existants et **18 M €** pour les aménagements à réaliser (coût qui sera affiné dans le schéma directeur)

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	*Réalisation du schéma directeur cyclable*
Communes, Rambouillet Territoires, Département, *Etat et ONF*	*Maître d'ouvrage ou partenaire technique selon la domanialité de la voirie*
Région IDF	*Subventions régionales en lien avec le schéma directeur cyclable*

Planning & faisabilité



Favoriser l'usage du vélo

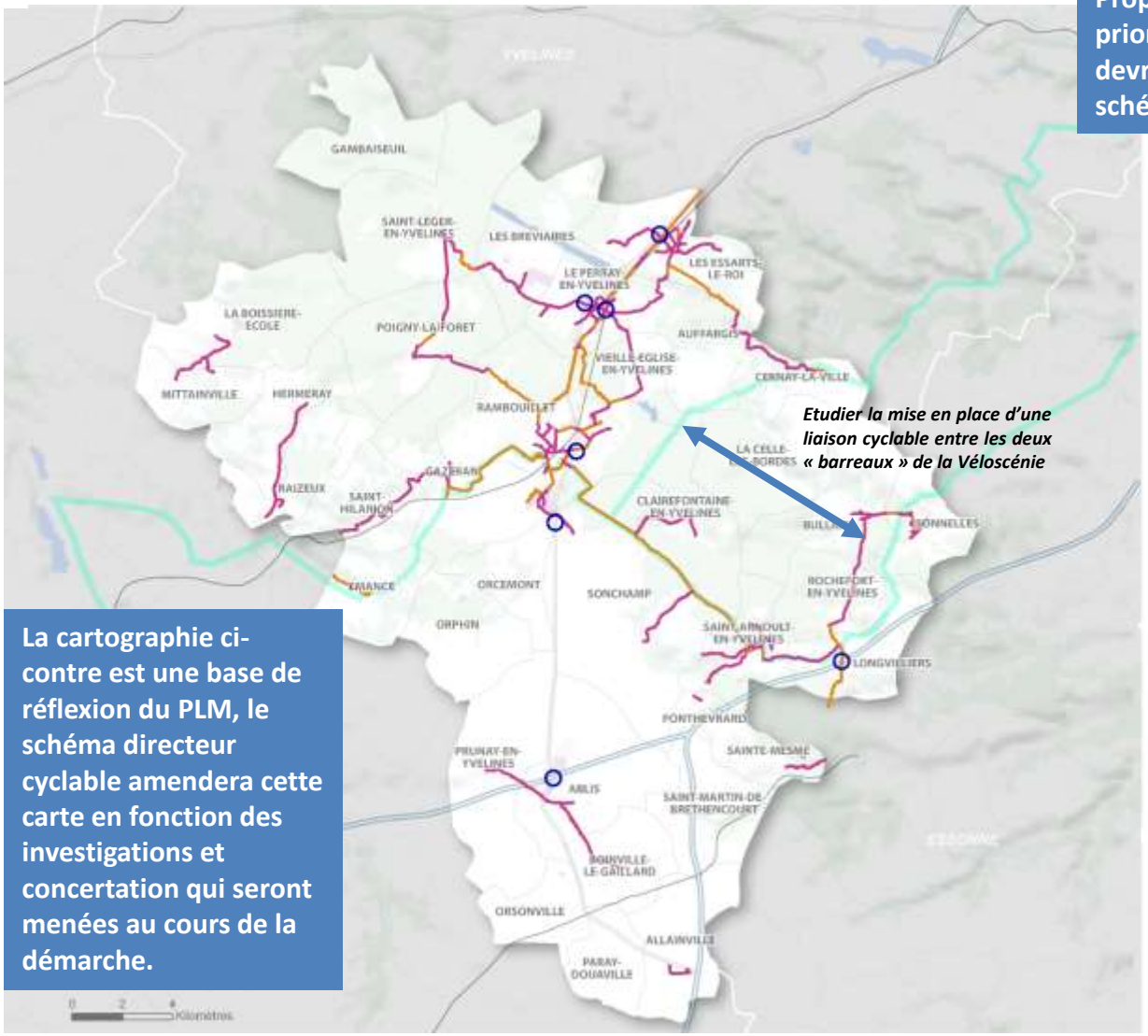
2/3

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Détail de l'action à mettre en place

Proposition de réseau cyclable prioritaire autour de la Véloscénie qui devra être confirmé ou non dans le schéma directeur cyclable en cours



La cartographie ci-contre est une base de réflexion du PLM, le schéma directeur cyclable amendera cette carte en fonction des investigations et concertation qui seront menées au cours de la démarche.

Aménagement à créer

Aménagement existant ou à reprendre

La Véloscénie

La Véloscénie

Franchissement à créer ou à sécuriser

- ✓ Les **itinéraires structurants** sont définis en fonction du peuplement et de la localisation des pôles générateurs majeurs, c'est-à-dire les gares, les établissements scolaires du secondaire, et les zones d'emploi.
- ✓ **Les itinéraires secondaires** desservent plus finement le territoire où le potentiel reste présent. Ils relient notamment les hameaux aux centres urbains à proximité.
- ✓ **La Véloscénie** est utilisée dans la construction du réseau.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

COMMUNES	Aménagement existant	Aménagement à réaliser	TOTAL (en km)
Ablis	0,0 Km	4,7 Km	4,7 Km
Allainville	0,0 Km	1,4 Km	1,4 Km
Auffargis	2,1 Km	4,5 Km	6,5 Km
Boinville-le-Gaillard	0,0 Km	2,4 Km	2,4 Km
La Boissière-École	0,0 Km	3,4 Km	3,4 Km
Bonnelles	1,2 Km	2,6 Km	3,8 Km
Les Bréviaires	0,0 Km	4,2 Km	4,2 Km
Bullion	0,0 Km	4,2 Km	4,2 Km
Cernay-la-Ville	0,7 Km	3,6 Km	4,3 Km
Clairefontaine-en-Yvelines	2,9 Km	3,8 Km	6,7 Km
Émancé	1,8 Km	0,0 Km	1,8 Km
Les Essarts-le-Roi	**6,9 Km**	**11,7 Km**	**18,6 Km**
Gambaiseuil	*0,0 Km*	*0,0 Km*	*0,0 Km*
Gazeran	4,5 Km	5,1 Km	9,6 Km
Hermeray	0,0 Km	4,3 Km	4,3 Km
Longvilliers	3,6 Km	2,3 Km	5,9 Km
Mittainville	0,0 Km	0,9 Km	0,9 Km
Orcemont	0,0 Km	0,1 Km	0,1 Km
Orphin	*0,0 Km*	*0,0 Km*	*0,0 Km*
Orsonville	*0,0 Km*	*0,0 Km*	*0,0 Km*
Paray-Douaville	*0,0 Km*	*0,0 Km*	*0,0 Km*
Le Perray-en-Yvelines	**4,0 Km**	**10,0 Km**	**14,0 Km**
Poigny-la-Forêt	1,1 Km	4,2 Km	5,4 Km
Ponthévrard	0,0 Km	0,3 Km	0,3 Km
Prunay-en-Yvelines	0,0 Km	1,6 Km	1,6 Km
Raizeux	0,0 Km	1,5 Km	1,5 Km
Rambouillet	**19,5 Km**	**12,6 Km**	**32,1 Km**
Rochefort-en-Yvelines	0,8 Km	3,1 Km	3,9 Km
Saint-Arnoult-en-Yvelines	**2,1 Km**	**8,9 Km**	**11,0 Km**
Saint-Hilarion	0,0 Km	5,0 Km	5,0 Km
Saint-Léger-en-Yvelines	1,1 Km	3,3 Km	4,5 Km
Saint-Martin-de-Bréthencourt	*0,0 Km*	*0,0 Km*	*0,0 Km*
Sainte-Mesme	0,0 Km	1,7 Km	1,7 Km
Sonchamp	5,2 Km	4,5 Km	9,7 Km
Vieille-Église-en-Yvelines	2,3 Km	2,8 Km	5,1 Km
TOTAL	**60,7**	**118,9**	**179,6**

Répartition des linéaires d'aménagements cyclables potentiels qui seront défini ultérieurement dans le schéma directeur cyclable en cours de réalisation.

A noter que les aménagements cyclables peuvent être très divers selon les cas :

- Espace en site propre (pistes cyclable ou voie verte)
- Espace sur voirie (bande cyclable, chaussée à voie centrale banalisé)
- Espace de modération de vitesse (zone 30, zone de rencontre, vélorue)

Le choix d'aménagements cyclables doit s'opérer en fonction de l'intensité du trafic automobile observée et de la fréquentation cycle attendue en suivant notamment les recommandations en la matière du CEREMA.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 2.4

Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Le diagnostic a montré un déficit en termes de stationnements vélos, notamment au niveau des gares où pour un potentiel de rabattement en cycle de 10 à 15 % des voyageurs, 460 stationnements seraient manquants.
- ✓ Moins d'une commune sur deux disposent de stationnement sur l'espace public.

Impacts

Faibles — Elevés : 1 2 3

Report modal

Echelle d'intervention

- ✓ Intégralité du territoire

Mesures à mettre en place

Un vélo comme une auto part d'un point de stationnement pour en rejoindre un autre. Si le stationnement n'est pas possible à destination le trajet en cycle devient difficilement praticable ce qui limite l'utilisation du vélo.

Les mesures recommandées par le PLM :



1/ Développer l'offre de stationnement des cycles avec un mobilier de qualité dans les secteurs stratégiques : pôles d'échange, lieux d'emplois, pôles commerciaux, pôles de loisirs. L'offre peut également être sécurisée.

L'offre de stationnement doit répondre à 3 critères :

- ✓ *La sécurité (efficacité contre vols et dégradations) ;*
- ✓ *La commodité (accrochage et manipulation aisés des vélos) ;*
- ✓ *La proximité (faible distance entre parc de stationnement et pôle desservi).*

Les espaces de stationnement devront être aménagés en fonction de trois durées de stationnement envisagées :

- ✓ *Des arceaux pour un stationnement quelques minutes ;*
- ✓ *Des abris vélos pour un stationnement de quelques heures (équipements de loisirs, administrations…) ;*
- ✓ *Des box sécurisés sur une journée entière (gares et arrêts de TC structurants).*

2/ Mettre en place au sein des PLU des communes des normes de stationnement pour les vélos

3/ Favoriser l'implantation de stationnement vélo au niveau des traversées piétonnes

Coûts

Rambouillet Territoires va acquérir et mettre à disposition des arceaux vélos pour les communes dont les besoins sont en cours d'identification.
Besoin estimatif de 500 arceaux : 110 K€
4 parcs vélos sécurisés en gare : 200 K€

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de stationnements vélos et taux d'occupation
- ✓ Accidentalité des cyclistes

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	*Finance les arceaux pour les communes*
Communes	*Installe les arceaux fournis par RT et complète le stationnement de moyenne ou longue durée*
IDFM	*Parc Vélo Sécurisé sur les 4 gares*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme de 2 à 5 ans* — *Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

Simple — Complexe

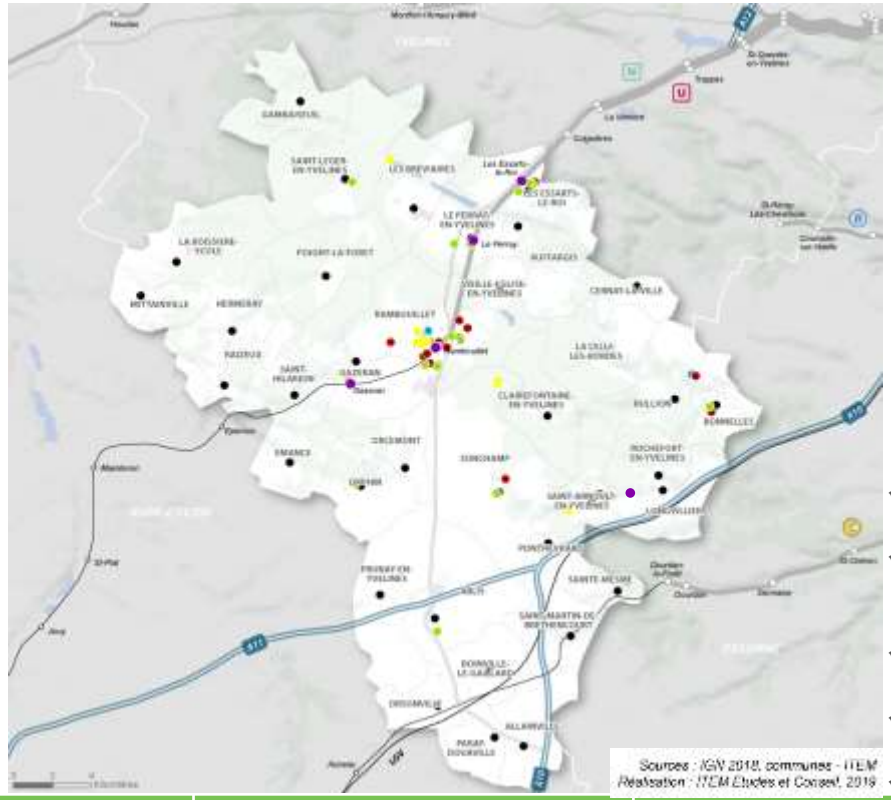
Technique	Financière	Coordination des acteurs
1 2 3	1 2 3	1 2 3

Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Détail de l'action à mettre en place



Les pôles générateurs de déplacements qui doivent disposer de stationnement vélo

Stationnement cycle préconisé

- Gares
- Mairie
- Collège/Lycée/Supérieur
- Santé
- Culture
- Sport/Loisirs

Le schéma directeur du stationnement vélo en gare d'IDFM :
Les besoins estimés à l'horizon 2030 par ce schéma sont les suivants :
- Gazeran 25 places (dont 10 en consigne)
- Le Perray 90 places (dont 30 en consigne)
- Les Essarts-le-Roi 50 places (dont 20 en consigne)
- Rambouillet 320 places (dont 100 en consigne)

- ✓ **Les 4 gares + le futur pôle d'échanges de Longvilliers**
- ✓ **Les 36 mairies car leur position centrale permet d'offrir du stationnement cycle en cœur de bourg / ville**
- ✓ **Les 8 principaux pôles culturels**
- ✓ **Les 16 établissements scolaires du secondaire**
- ✓ **Les 22 pôles de sports et loisirs**

Durée	Type de pôles générateurs	Aménagement type	Eléments de coûts
Courte (< 1h)	Centres urbains, zones commerciales, commerces de proximité	**Arceaux, adaptés au rythme des centres-villes. Privilégier les arceaux en U plutôt que les pinces, plus sujettes aux dégradations**	**Mise en place d'un arceau : 220 € HT** (à titre de comparaison : 2 300 € HT pour une place de stationnement Véhicules Particuliers)
Moyenne (quelques heures)	Administrations, établissements de santé, culturels et sportifs	**Abris à vélos, protégeant des intempéries**	**Abris vélos couverts 4-5 places : 1 000 à 4 000 € HT**
Longue (> ½ journée)	Gares, établissements scolaires, lieux de travail	**Box à vélos individuels ou abris collectifs fermés adaptés au stationnement en gare pour plus de sécurité**	**Box individuel : 2 000 € HT par vélo** **Parc vélo sécurisé (IDFM – 50 places) : 50 K€**

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Détail de l'action à mettre en place

2. Mettre en place au sein des PLU des communes des normes de stationnement pour les vélos

Le PDUIF prescrit des normes minimales en matière de places de stationnement dédiées aux cycles dans les bâtiments. **Le PLM ira plus loin que les prescriptions du PDUIF en imposant dans les PLU des normes plus ambitieuses pour les logements collectif et les établissements scolaires.**

Une augmentation des capacités de stationnement dans l'habitat collectif

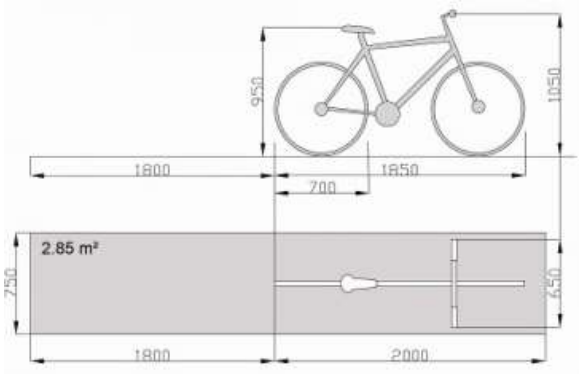
Le stationnement d'un vélo classique demande une surface de 1,10 m² à 1,50 m² (1,80 m x 0,7 m), sans compter l'espace nécessaire au dégagement et à la circulation (1,3 m² pour 2 vélos).

D'après l'EGT 2010 d'Ile-de-France, on compte **1,08 vélo par ménage en IDF.**

La nouvelle norme PLM permettrait le stationnement d'un parc de 1,05 vélos par ménage contre 0,7 avec la norme PDUIF pour le cas d'un immeuble moyen de 20 logements dont 5 logements de 2 pièces. Si la capacité du local à vélo est encore en-deçà des besoins, d'autres possibilités de stationnement dans l'habitat collectif viennent compléter cette offre, notamment utilisées pour les cyclistes occasionnels (garage, cave…).

Type	Normes PDUIF	Normes PLM
Habitat collectif	0,75 m² dédié aux cycles par logement jusqu'à 2 pièces ; 1,5 m² par logement à partir de 3 pièces ; Minimum de 3 m²	2 m² par logement quelle que soit sa taille Minimum de 3 m²
Bureaux	1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher	Idem
Activités, commerces (de surface de plancher > 500 m²), industries, équipements publics	1 place pour 10 employés	Idem
Ecoles	1 place pour 8 à 12 élèves	Idem
Collèges et lycées	1 place pour 8 à 12 élèves	Idem
Universités	1 place pour 8 à 12 élèves	Idem

Norme dans l'habitat collectif	Exemple d'habitat collectif	Surface du local à vélo	Capacité du local à vélo
0,75 m² dédié aux cycles par logement jusqu'à 2 pièces ; 1,5 m² par logement à partir de 3 pièces	Immeuble de 20 logements comportant 5 logements de 2 pièces	26,25 m²	14 vélos
2 m² par logement quelle que soit sa taille		30 m²	21 vélos



Surface nécessaire au stationnement d'un vélo

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

Rappel des nouvelles obligations pour le stationnement cycle depuis le 26 décembre 2022 *(Décret n°2022-930 du 25 juin 2022 / Articles L113-18 à L113-20 du Code la construction et de l'habitation / Arrêté du 30 juin 2022)* **:**

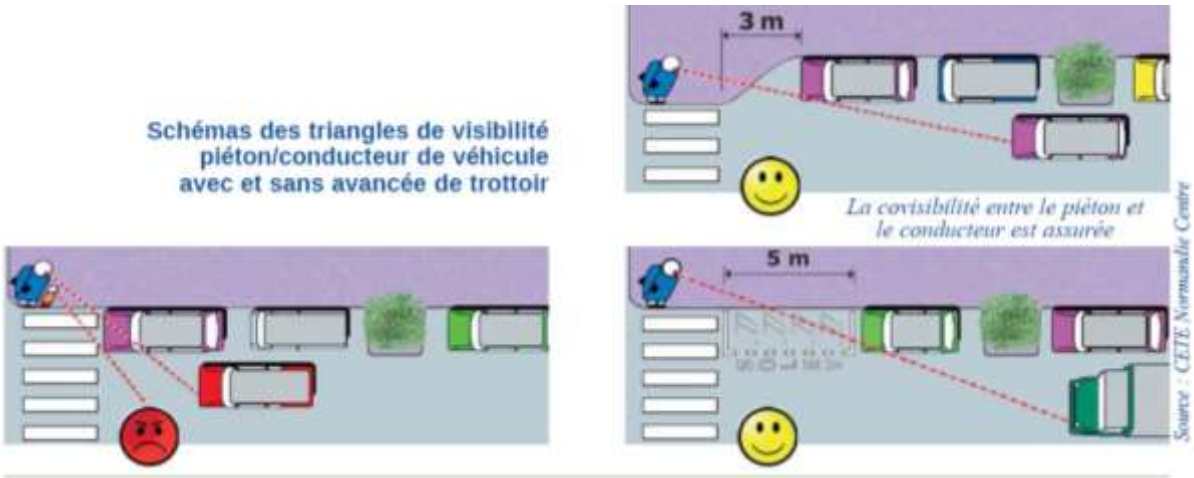
Ces obligations s'imposent lors de la construction de bâtiments neufs pour le stationnement vélo (pour l'habitat collectif, les bâtiments à usages industriel ou tertiaire, les services publics et les ensembles commerciaux ou établissements cinématographiques), de plus ces dispositions s'appliquent pour les bâtiments listés dont le parc automobile fait l'objet de travaux et pour l'ensemble des bâtiments tertiaires existants donc le parc automobile fait au moins 10 places :

- *Une surface de stationnement de 1,5 m² minimum ;*
- *Un dispositif avec double accroche minimum (le cadre et au moins une roue) ;*
- *Une localisation de préférence au RDC ou au premier sous-sol ;*
- *Un espace de stationnement sécurisé par une porte dotée d'un système de fermeture;*
- *Pour les habitats collectifs 1 emplacement par logement jusqu'au T2 et 2 pour un T3 et plus ;*
- *Pour les bâtiments à usage industriel ou tertiaire, 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément ;*
- *Pour les bâtiments accueillant un service public, 15 % de l'effectif total des salariés et 15 % de l'effectif total des usagers accueillis simultanément ;*
- *Pour les bâtiments constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques avec 10 % de la capacité du parc de stationnement avec une limitation fixée à 100 emplacements ;*
- *Pour les bâtiments tertiaires existants 10 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément.*

3. Favoriser l'implantation de stationnement vélo au niveau des traversées piétonnes

Le développement de la sécurisation des traversées piétonnes par la généralisation d'un espace sanctuarisé de 5 m. en amont afin de permettre une bonne co-visibilité au 31 décembre 2026 (loi LOM) doit être l'opportunité de reconquérir de l'espace public à destination du stationnement des cycles.

Dans de nombreux cas ce sont des places de stationnement qui vont être supprimées et pour éviter du stationnement illicite ou un aménagement d'extension de trottoirs coûteux il est privilégié l'implantation de stationnement pour les vélos de type arceau (4 à 5 par places) et à proximité des écoles notamment limité à 3 ou 4arceaux pour permettent le stationnement de vélo cargo.



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 2.5

Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable

1/2

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

✓ L'objectif est d'encourager le transfert modal vers le vélo par le développement de services adaptés aux spécificités du mode cyclable.

Impacts

Faibles — Elevés

1 2 3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Mesures à mettre en place

La réalisation d'aménagements cyclables ne suffi pas à enclencher un report modal vers le vélo. *Les outils serviciels participent au développement du vélo en informant sur les possibilités d'itinéraires et la pertinence du vélo et en facilitant la circulation du cycliste au cours de son trajet.*

Les mesures recommandées par le PLM :

1/ Mettre en place un jalonnement adapté aux cycles pour favoriser la pratique en reprenant la signalétique mise en place par le département des Yvelines avec notamment une identification des temps de parcours en cycle.

2/ Organiser le déploiement Véligo location sur le territoire en s'appuyant sur le développement attendu des vélos à assistance électrique (VAE) en location en lien avec le projet de déploiement régional mené par IDFM. Actuellement, il existe déjà 7 points de contacts sur le territoire permettant de récupérer les vélos : 2 à Rambouillet et au Perray, 1 aux Essarts-le-Roi, Saint Arnoult et Ablis.

3/ Communiquer sur les itinéraires et stationnements cyclables via les outils numériques et des plans dédiés comme par exemple l'application GéoVélo.





Coûts

Coût jalonnement : Pris en compte lors de la réalisation des aménagements cyclables.
Coût VAE : Pris en compte par IDFM
Coût communication : cf. action 6.1

Suivi des mesures

✓Linéaire d'itinéraires cyclables équipés de jalonnement
✓Nombre de locations de VAE
✓ Accidentalité des cyclistes

Acteurs	Rôle
Communes, Rambouillet Territoires, IDFM	*Maître d'ouvrage ou partenaire technique selon la domanialité de la voirie*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme de 2 à 5 ans* — *Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

Technique : Simple **1** 2 3 Complexe
Financière : **1** 2 3
Coordination des acteurs : **1** 2 3

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ACTION 3

Rendre les transports en commun plus attractifs

3.1 - Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers

3.2 Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges

3.3 Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires

3.4 Déployer des modes de mobilité innovants

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 3.1

Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Un réseau de transport collectif sur Rambouillet Territoires restructuré en 2016 *(+ 22 % de fréquentation)* **qui ne doit pas être fondamentalement modifié. Un TAD a été mis en place en 2020 du mardi au samedi et celui-ci a été renforcé le lundi en 2021. La mise en concurrence du réseau de bus par IDFM sera l'occasion de faire évoluer l'offre actuelle avec différentes améliorations attendues.**

Impacts

Faibles — Elevés
1 2 3
Report modal

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

✓ Evolution de la fréquentation des différentes lignes de bus.

Mesures à mettre en place

Rambouillet Territoires avec le PLM propose à IDFM d'étudier :

- *De relier toutes les communes du territoire à une gare en heure de pointe,*
- *D'améliorer le rabattement bus sur la gare de Gazeran.*

IDFM continue à travailler et à intensifier la mise en œuvre d'un transport à la demande en heures creuses sur les communes non desservies du territoire

- *En fonction du succès de certains services de TAD récemment mise en œuvre (en janvier 2020 pour le rabattement vers les centres commerciaux, gares, hôpitaux et centres médicaux ou septembre 2020 pour la Vallée de Chevreuse), il pourrait être étudié au cas par cas la possibilité de mise en place de services réguliers en heures creuses.*
- *Planifier un élargissement du service de l'offre de transport à la demande : Nouvelles destinations : Etang de Hollande et Espace Rambouillet - Ouverture du TAD le dimanche*

IDFM dans le cadre de la procédure de mise en concurrence du réseau de bus s'interroge sur les évolutions suivantes :

- *Restructuration du réseau de Rambouillet pour mieux desservir les secteurs à l'écart de l'offre de TC, ainsi qu'une augmentation d'amplitude et la mise en place d'offre le dimanche.*
- *Evolution de l'offre en fonction des besoins en s'articulant sur le TAD avec les lignes régulières.*
- *Des liaisons structurantes gare à gare sous forme de lignes Express en s'appuyant sur des lignes existantes.*

RT souhaite intensifier certaines dessertes. IDFM va mener une réflexion en ce sens.

- *Un renforcement de la desserte en heures de pointes notamment pour Saint-Léger-en-Yvelines et Poigny-la-Forêt en direction des gares de Rambouillet et Montfort-l'Amaury.*
- *Un renforcement de la ligne Express 10 pourrait être étudié à Sonchamp en lien avec le développement urbain du secteur.*
- *Déployer une nouvelle ligne Express qui pourrait desservir Rambouillet – Les Essarts – Chevreuse – Saint-Rémy*
- *Renforcer et développer une offre de TC attractive pour assurer une desserte efficace sur la zone d'Albis avec les nouvelles entreprises attendues dans ce secteur.*

Coûts

Coût des évolutions du réseau définie par IDFM et financement pris en charge par IDFM.

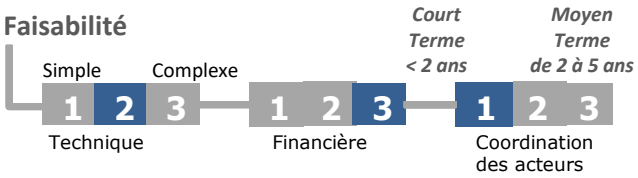
Acteurs	Rôle
IDFM	*Maître d'ouvrage pour la définition et le financement de la restructuration du réseau de bus*
Rambouillet Territoires	*Partenaire technique associé par IDFM dans la définition des évolutions du réseau de bus*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre



Faisabilité



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 3.2 — Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Il convient de faciliter l'accessibilité tous modes aux différents pôles d'échanges du territoire. Ceci permettra d'améliorer l'intermodalité des pôles d'échanges et d'intensifier l'usage des TC et des modes actifs en rabattement sur les pôles.

Impacts

Faibles — Elevés

1 **2** **3**

Report modal

Echelle d'intervention

✓ **Au niveau de l'ensemble des gares (Transilien et/ou TER)**

Coûts

Coût pris en compte dans les actions 1.3, 2.2, 2.3 et 4.1

Suivi des mesures

✓ Evolution des parts modales en accès aux pôles d'échanges

Mesures à mettre en place

Rendre le bus plus attractif en facilitant l'accès pour tous les modes *(vélos, TC, piétons, parcs relais)* aux pôles d'échanges du territoire et en pacifiant les accès aux entrées des pôles :

le PLM recommande :

-**D'aménager du rabattement de qualité vers les pôles,** en lien avec les projets de modération de vitesse et d'aménagements cyclables,

- **De repenser le stationnement** autour des pôles, et intensifier le stationnement vélo,
- **D'améliorer le rabattement** des bus.

Sur la gare de Rambouillet en lien avec l'étude de pôle il convient en particulier de : *Améliorer la circulation des bus autour de la gare.*

Sur la gare de Gazeran *(étude de pôle en cours)* **les aménagements devront permettre de :**

- *Réglementer le stationnement et définir une nouvelle orientation de la politique de stationnement (ex : obtenir la labellisation d'IDFM comme P+R),*
- *Intensifier et développer le stationnement pour les communes de l'ouest.*

Sur la gare des Essarts-le-Roi :

- *Avoir un meilleur partage de la voirie,*
- *Travailler sur un meilleur rabattement bus depuis le hameau de Saint-Hubert,*

Sur la gare du Perray-en-Yvelines : *Avoir un meilleur partage de la voirie,*

Mise en service du pôle d'échanges multimodal de Longvilliers :

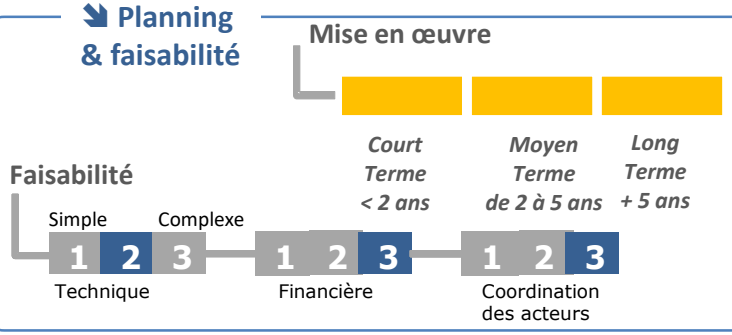
- *Sécurisation des rabattements en modes actifs,*
- *Améliorer la desserte bus (renforcement de la ligne Express 10).*

Créer un pôle d'échange multimodal sur Albis : *En lien avec la ligne Express 11 (secteur arrêt Libération à proximité de la N191) qui pourrait être localisé au niveau du parking du complexe sportif.*

Sur la gare routière d'Arbouville à Rambouillet : *Travailler sur une meilleur organisation de ce secteur d'établissements scolaires.*

Acteurs	Rôle
IDFM	*Subventions aménagements et études pour les pôles de secteurs denses comme la gare de Rambouillet*
Communes	*Maître d'ouvrage des pôles de correspondances pour Le Perray, Les Essarts-le-Roi, Rambouillet et Gazeran*
Rambouillet Territoires	*Partenaire technique et maître d'ouvrage pour le parking gare de Gazeran & la gare routière d'Arbouville*
Région & Etat	*Subventions pour les aménagements des grands pôles de correspondances*

Planning & faisabilité



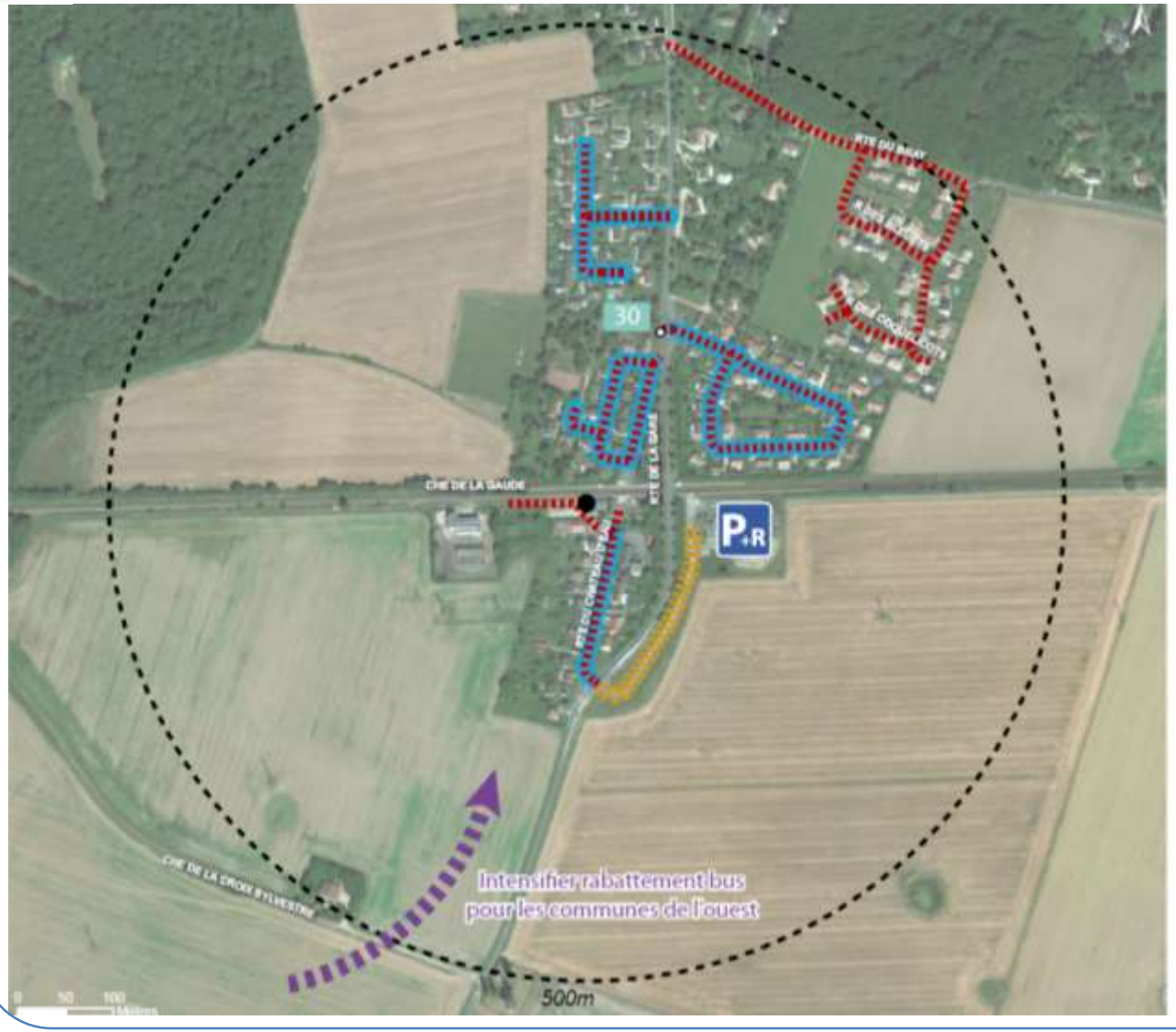
Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Détail de l'action à mettre en place

Gare de Gazeran



Zones de modération de vitesse (ZMV)

ZMV **à créer**

Réglementation stationnement

Limité dans le temps (existant)

Payant **à créer**

Principaux parcs de stationnement

Parc Relais non labellisé **à créer**

Transports collectifs

Point d'arrêt transport en commun

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

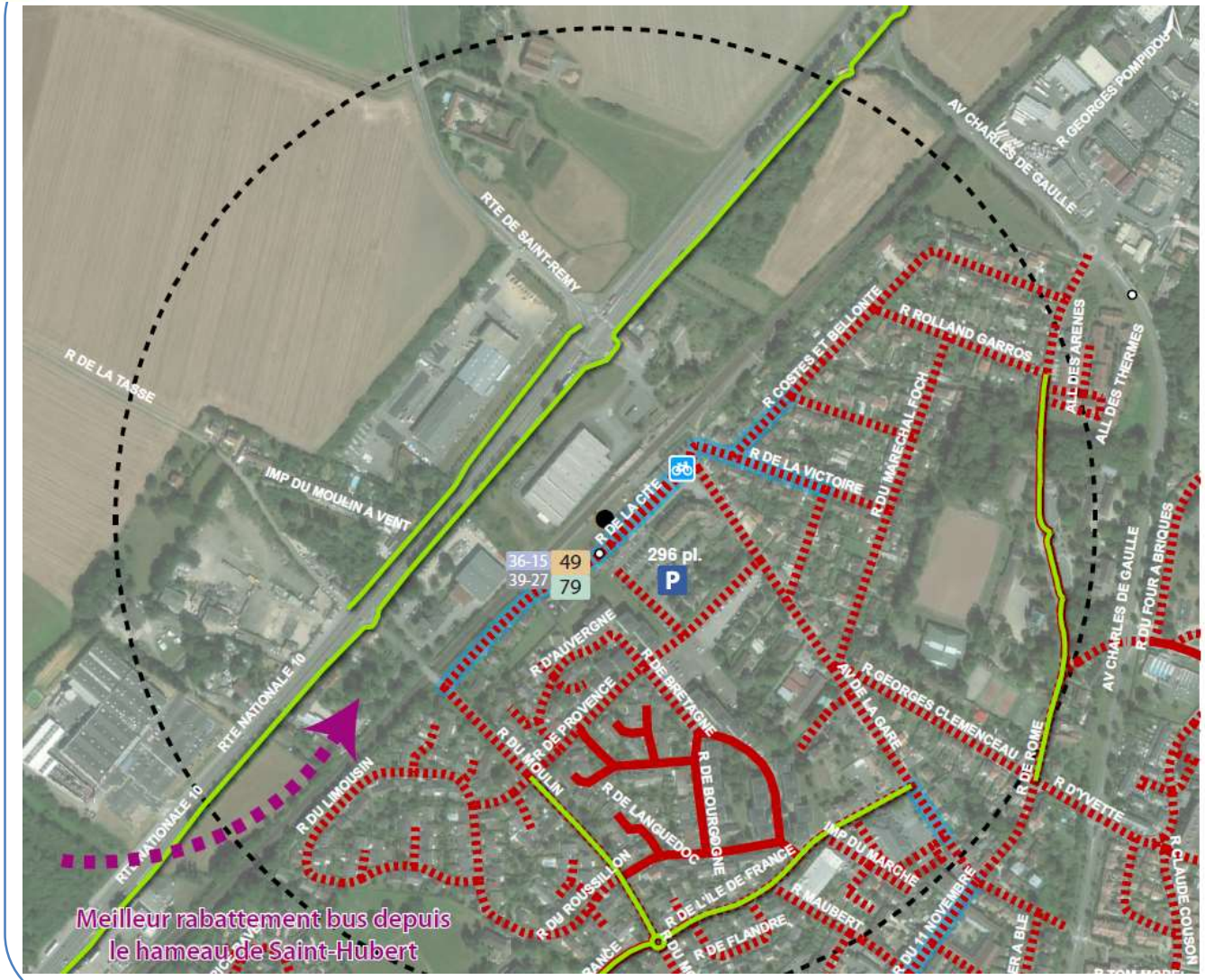
Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Détail de l'action à mettre en place

Gare des Essarts-le-Roi



Zones de modération de vitesse (ZMV)

- ZMV existante (phase diagnostic)
- ZMV **à créer**

Aménagements cyclables

- Stationnement vélo existant
- Aménagement existant

Réglementation stationnement

- Limité dans le temps (existant)

Principaux parcs de stationnement

- P Parking (existant)

Transports collectifs

- Point d'arrêt transport en commun

Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Détail de l'action à mettre en place

Gare du Perray-en-Yvelines



Zones de modération de vitesse (ZMV)

- ZMV existante (phase diagnostic)
- ZMV **à créer**

Aménagements cyclables

- Stationnement vélo existant
- Aménagement existant

Réglementation stationnement

- Limité dans le temps (existant)

Principaux parcs de stationnement

- Parking (existant)

Transports collectifs

- Point d'arrêt transport en commun

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 3.3

Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Offrir un déplacement jusqu'à son arrêt de transport en commun accessible à tous est primordial pour les PMR et plus confortable pour les personnes valides. Ainsi, il convient d'aller, conformément à la loi, vers une mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires.

Pour atteindre les objectifs d'accessibilité, il convient :

- **D'appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** et notamment s'appuyer sur l'agenda d'accessibilité des arrêts dans le cadre du SDA AD'AP d'IDFM.
- **De définir les arrêts à rendre accessibles en priorité,** avec la définition d'une programmation de mise en accessibilité des arrêts selon les lignes de bus sur la base de l'agenda élaborée par le département.

Impacts

Faibles — Elevés

1	2	3

Report modal

Echelle d'intervention

✓Ensemble des arrêts encore non accessibles sur Rambouillet Territoires

Coûts

Coût moyen de la mise en accessibilité d'un arrêt : 10 K€ par point d'arrêt

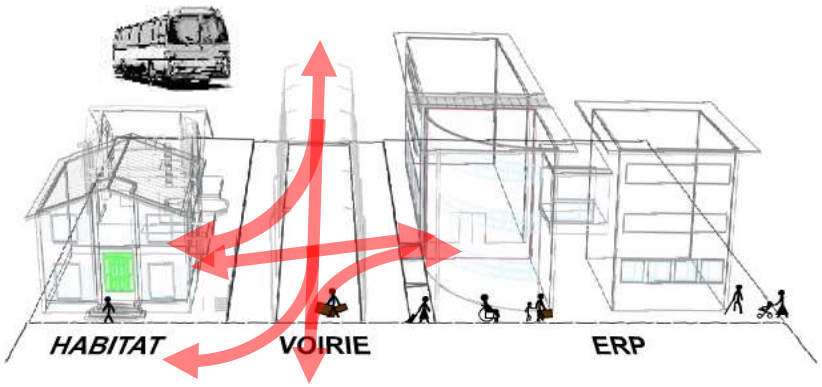
Suivi des mesures

✓ Evolution des lignes déclarées comme accessibles

✓ L'ensemble des lignes prioritaires inscrites à l'AD'AP accessibles en 2022/23.

Mesures à mettre en place

Mettre en accessibilité les arrêts d'ici à 2022 / 2023 pour les lignes prioritaires inscrites à l'AD'AP, les lignes A & B du réseau urbain, les lignes Express 10,11,12, 60, 91.02 et 91.03.



⇨ ***La continuité de la chaîne des déplacements : un seul maillon défaillant et la chaîne de l'accessibilité est brisée !***

Acteurs	Rôle
IDFM	*Maître d'ouvrage pour la mise en place de matériel roulant accessible*
Communes	*Maître d'ouvrage pour la mise en accessibilité des arrêts situés en agglomération*
CD 78	*Maître d'ouvrage pour la mise en accessibilité des arrêts situés hors agglomération*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans	*Moyen Terme de 2 à 5 ans*	*Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

	Simple		Complexe		
1	**2**	3	1	**2**	3	1	**2**	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 3.4 — Déployer des modes de mobilité innovants

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Rambouillet Territoires est déjà en pointe pour l'expérimentation de véhicules autonomes avec le projet Tornado qui vise à définir les solutions techniques et technologiques nécessaires du véhicule *(logiciel, matériel…)* **et de l'infrastructure pour permettre le déploiement de véhicules autonomes, puis à expérimenter en situation réelle sur route ouverte. Le projet participe ainsi à la préparation du cadre technique et juridique pour l'arrivée des véhicules autonomes connectés en zone rurale.**

Impacts

Faibles — Elevés

1	2	3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Sites touristiques de Rambouillet Territoires
✓ Gares de Rambouillet Territoires

Suivi des mesures

✓ Nombre de circuits utilisant les véhicules autonomes
✓ Nombre de personnes transportées par an par ces véhicules autonomes
✓ Emissions de GES évitées

Coûts

A déterminer

Mesures à mettre en place

S'appuyer sur le projet Tornado pour proposer différentes solutions de desserte en véhicule autonome :

1/ Desservir des lieux touristiques *(desserte des Etangs de Hollande, de l'espace Rambouillet, Château de Rambouillet, maison Triolet à St-Arnoult-en-Yvelines…)*.

2/ Permettre depuis/vers les gares des trajets sur le dernier kilomètre.

3/ Pérenniser l'expérimentation du projet Tornado entre la gare de Gazeran et le centre commercial Bel-Air.

L'objectif serait ainsi d'offrir à la population du territoire ainsi qu'aux touristes de permettre une intermodalité train / véhicule autonome pour éviter l'utilisation des véhicules personnels et ainsi de Réduire l'utilisation des véhicules personnels thermiques .





Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	*Porteur du projet et recherche de partenaires*
Région / Etat	*Subventions*

Planning & faisabilité

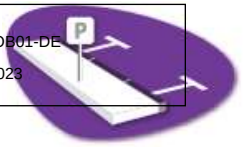
Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans	*Moyen Terme de 2 à 5 ans*	*Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

	Simple		Complexe			
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



ACTION 4

Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires

4.1 Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux

4.2 Mieux contrôler le stationnement

4.3 Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement

4.4 Encourager un nouveau rapport à la voiture

4.5 Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles

Action 4.1

Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux

1/2

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le stationnement est un levier reconnu pour favoriser l'usage des modes alternatifs. L'utilisation de cet outil décisif n'est pas pleinement utilisé sur Rambouillet Territoires notamment pour dissuader le stationnement de longue durée aux abords de certains pôles d'échanges.

Impacts

Faibles — Elevés

1 2 3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Gazeran pour une meilleure articulation des réglementations en lien avec les pôles d'échanges
✓ Rambouillet pour suivre les recommandations du PDU IF
✓ Les 9 communes qui ont une règlementation du stationnement pour une meilleure lisibilité

Mesures à mettre en place

Rendre cohérente la politique de stationnement à l'échelle de Rambouillet Territoires en suivant les recommandations du PDUIF et de la feuille de route de 2017.

L'objectif est de disposer de règlementation claire pour les usagers, limitant le recours à la voiture.

- Adapter les tarifications du stationnement sur **Rambouillet** *avec une* **tarification progressive du stationnement, un Forfait Post Stationnement** *(FPS)* **de 20 € minimum et un tarif préférentiel pour les résidents de 1 € par jour minimum** pour un véhicule par foyer et le double pour les véhicules suivants du même ménage *(recommandation du PDUIF)*.

- De rendre **cohérent, homogène et compréhensible** le libellé des appellations des **zones de stationnement** en fonction de la durée sur l'ensemble des communes disposant d'une règlementation.

- **D'adapter la politique tarifaire publique au sein des parkings en ouvrage,** en fonction de celle en usage sur la voirie sur Rambouillet.

- De **favoriser les abonnements résidentiels au sein des parkings publics payants.**

- Sur **Gazeran**, de **mettre en place une politique de stationnement payant** et labelliser le parking en P+R afin de limiter la forte pression de stationnement de cette gare notamment des habitants d'Eure-et-Loir *(recommandation PDUIF)*.

Chaque commune a le choix de la règlementation qu'elle souhaite mettre en place. Les propositions faites en la matière dans le PLM sont des recommandations au regard de celles du PDUIF et des caractéristiques du territoire.

Coûts

Coût interne aux communes :
Coût d'un horodateur – 12 K€
Coût marquage 100 places de stationnement – 5 K€

Suivi des mesures

✓ Evolution des taux de rotation / occupation / respect avant et après la mise en place des réglementations

Acteurs	Rôle
Communes	*Maître d'ouvrage pour la définition et le zonage des secteurs à réglementer ainsi que les tarifications en matière de stationnement*
Rambouillet Territoires	*Maître d'ouvrage sur le parking de la gare de Gazeran*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme	*Moyen Terme*	*Long Terme*
< 2 ans	*de 2 à 5 ans*	*+ 5 ans*

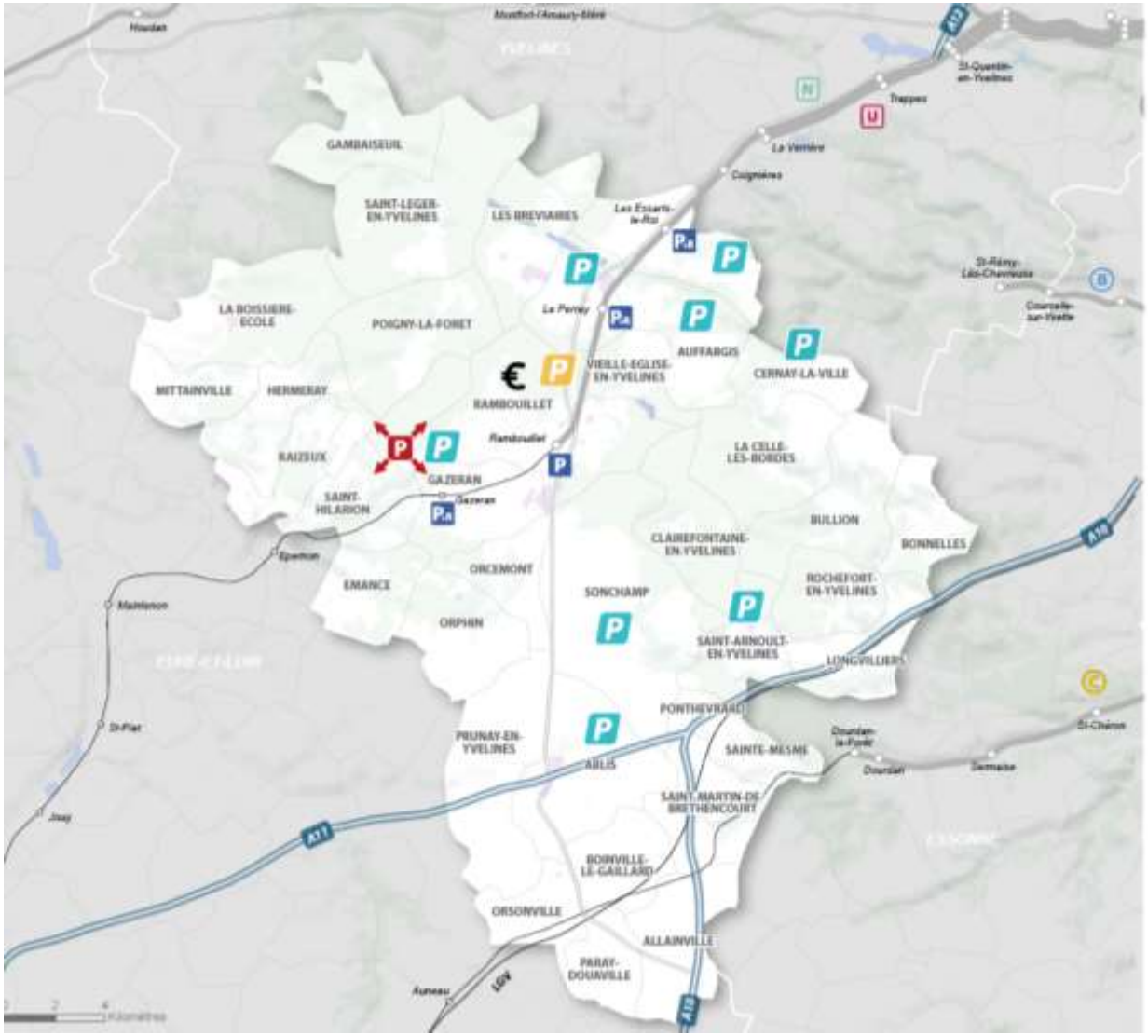
Faisabilité

Technique			Financière			Coordination des acteurs		
Simple		Complexe						
1	2	3	1	2	3	1	2	3

Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place



Proposition du PLM d'évolution des politiques de stationnement

Evolutions recommandées

€ Mise en place d'une tarification progressive, FPS 20 € minimum et tarification à 1 € par jour pour les résidents

Ajout de zones de stationnement payantes

Rappel des réglementations existantes (appellations à rendre hommogénes):

- Parking
- Parc Relais non labellisé
- Zones existantes de stationnement limité dans le temps
- Zones existantes de stationnement payant et limité dans le temps

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 4.2

Mieux contrôler le stationnement

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Sans contrôle, même la meilleure des réglementations en matière de stationnement sera un échec. Il convient à la fois de contrôler les espaces règlementés pour que les objectifs soient atteints, d'éviter les risques pour les plus vulnérables d'un stationnement inadapté et de favoriser le stationnement des résidents.

Impacts

Faibles — Elevés

1 2 **3**

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Les 9 communes disposant d'une règlementation du stationnement
✓ L'ensemble du territoire pour la meilleure co-visibilité

Mesures à mettre en place

Le PLM recommande de :

1/ Faire respecter la règlementation. Lutter contre le stationnement illicite. Pour cela les communes doivent :

- **Fixer le nombre d'agents de contrôle nécessaire selon les différents types de réglementations pour atteindre les objectifs de rotation sur les différents secteurs ;**
- **Mettre en œuvre une communication et une politique de contrôle visant à lutter contre le stationnement illicite à renouveler tous les 2 ans minimum et ce à l'échelle du territoire de Rambouillet Territoires.**



2/ Ouvrir les aires de livraison au stationnement des résidents :

Ce sont des zones partagées ouvertes au stationnement de 20h à 7h et les dimanches et jours fériés. Ces places en zone partagée ne doivent pas être concernées par des livraisons matinales (supérette, boulangerie,..).



Coûts

Coût du contrôle interne aux communes
Coût communication par campagne : 45 K€

Suivi des mesures

✓ Evolution des taux de rotation / occupation / respect avant et après la mise en place d'une intensification des contrôles

Acteurs	Rôle
Communes	*Maître d'ouvrage pour le contrôle du stationnement et la communication*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme de 2 à 5 ans* — *Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

Simple — Complexe

Technique	Financière	Coordination des acteurs
1 2 3	1 2 3	1 2 3

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 4.3

Améliorer l'offre de stationnement et favoriser une mutualisation du stationnement

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Les espaces étant rares, il convient d'opter pour une mutualisation du stationnement privé afin de faire baisser les coûts de construction tout en évitant un retour du stationnement des automobiles sur l'espace public.
Il convient également de respecter les recommandations et prescriptions du PDU IF concernant les normes de stationnement au sein de la sphère privée.

Impacts

Faibles — Elevés
1 2 3
Report modal

Echelle d'intervention

✓ **Sur les principales opérations immobilières et sur certains secteurs à enjeux**

Mesures à mettre en place

Il convient d'augmenter l'offre de stationnement en ouvrage pour limiter les besoins en voirie. Ainsi, il faut aller vers une mutualisation de l'espace de stationnement privé qui correspond au regroupement des places de stationnement sur un même espace au sein d'un îlot. Ainsi, une place de stationnement peut être utilisée par plusieurs usagers fréquentant les différents équipements du secteur. La mutualisation doit ainsi être prise en compte au sein des PLU ou à défaut de l'imposer dans le cahier des charges pour les opérations de ZAC notamment.

Le PLM recommande les objectifs suivant assignés au PLU :

- D'aller vers une **mutualisation** du **stationnement** dans les **principales centralités, où des programmes mixtes** (habitats/activités). La réalisation de parking mutualisé aura pour fonction d'accueillir à la fois les besoins privés (habitat, activités) mais également une partie des besoins publics du secteur. Ce type de dispositif permet un gain de près de 24 % du nombre de places tout en répondant aux besoins de résidents, des actifs et de leurs visiteurs respectifs.
- Dans le cadre **des PLU,** il sera nécessaire de **prévoir** dans les dispositions générales du stationnement, **la possibilité d'avoir recours à un parking mutualisé**.
- **Respecter les recommandations du PDU IF pour le stationnement privé en logement collectif pour les 5 communes les plus peuplées.**
- **Mettre en œuvre les prescriptions du PDU IF concernant les normes de stationnement de bureaux.**

Il convient de mettre en œuvre des conventions entre Rambouillet Territoires et les centres commerciaux :

- Pour mettre en place une utilisation des parkings des centres commerciaux comme des parcs relais avec le réseau de bus urbain de Rambouillet notamment.

Coûts

Coût interne

Suivi des mesures

✓ Nombre de parkings mutualisés créés
✓ Comparaison des prix de ventes avec et sans parking mutualisé

Acteurs	Rôle
Communes	*Pour la révision des PLU*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme de 2 à 5 ans* — *Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

Simple — Complexe
1 2 3 — 1 2 3 — 1 2 3
Technique — Financière — Coordination des acteurs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action **4.3**

Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement

Détail de l'action à mettre en place

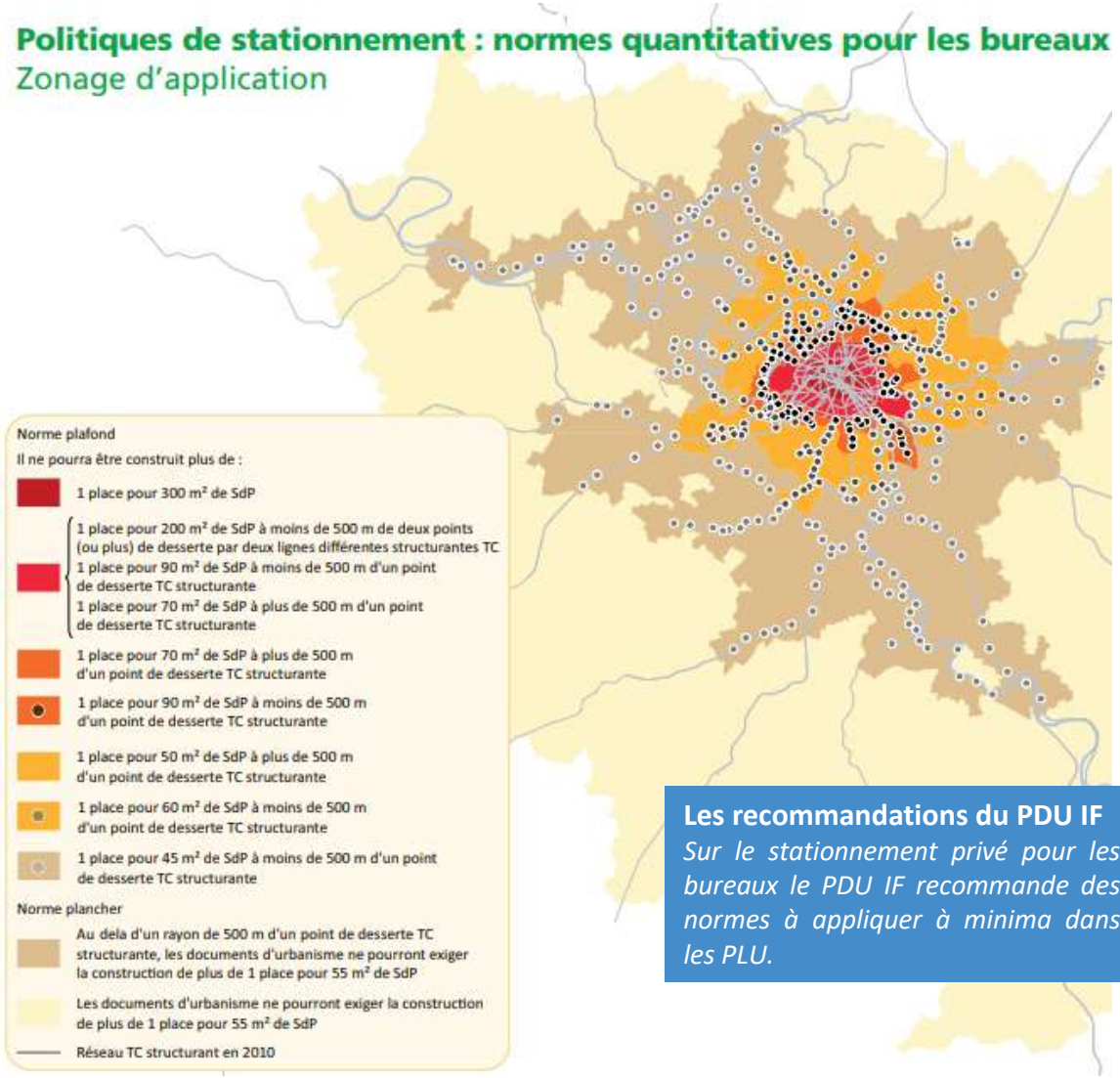
Rappel des préconisations du PDU IF pour les normes de stationnement pour les opérations de logement.

Mise en place de normes plancher fixées pour chaque commune en fonction du taux de motorisation. Ainsi, la norme plancher dans les PLU devra être inférieure à 1,5 fois le taux de motorisation.

Rappel des recommandations du PDU IF pour les normes de stationnement pour les bâtiments de bureaux.

Afin de limiter le nombre de places de stationnement à disposition et pour orienter le choix modal pour se rendre à son travail vers des modes alternatifs à l'automobile, il a été introduit des normes plafond que les promoteurs ne peuvent dépasser.
Ces normes différent selon les communes et à l'intérieur des communes en tenant notamment compte de la proximité à une desserte par les réseaux de TC structurants.
Ces normes incluent également le stationnement des deux-roues motorisés.

Les communes de Rambouillet Territoires sont soumis à une norme plancher : *« Les documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus de 1 place pour 55 m² de SdP »*



Les recommandations du PDU IF
Sur le stationnement privé pour les bureaux le PDU IF recommande des normes à appliquer à minima dans les PLU.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 4.4

Encourager un nouveau rapport à la voiture

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Sur Rambouillet Territoires, l'automobile restera le mode de déplacement privilégié. Il convient ainsi de ne pas la diaboliser mais bien de mettre en place des dispositifs qui favoriseront une utilisation plus rationnelle de l'automobile visant une baisse importante de l'autosolisme.

Impacts

Faibles — Elevés

1	2	3

Report modal

Coûts

Coût d'aménagement d'un place de covoiturage : de 150 € HT à 2 500 € HT.

Campagne de communication covoiturage : 20 K € HT par campagne

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

✓ Evolution du nombre de personnes par véhicule

✓Taux d'occupation des aires de covoiturage

Mesures à mettre en place

Le PLM recommande de développer le covoiturage en :

- **En premier lieu de réaliser un audit des aires de covoiturage existantes et à créer.**
- **Créant ou matérialisant des aires de covoiturages aux abords des échangeurs de la RN 10 et si possible en lien avec l'offre de TC.** Cela permet de faciliter les trajets de ceux qui pratiquent déjà le covoiturage, d'intégrer le covoiturage dans la chaine de déplacements. Enfin cela donne une réelle lisibilité au covoiturage.



- **Matérialisant des places réservées au covoiturage dans des parkings existants.**
- **Donnant des avantages tarifaires aux covoitureurs au sein du parking de la gare de Rambouillet et de la gare de Gazeran une fois qu'elle sera règlementée.**
- **Accompagner la création d'aires de covoiturage d'un outil de communication efficace** sur la pertinence du covoiturage comme solution de mobilité

NB : un nouveau rapport à la voiture s'inscrit également avec le développement des véhicules autonome *(cf. action 3.4)* **pour favoriser une utilisation partagé de l'automobile.**

Il conviendra de communiquer sur les applications labellisées par IDFM pour le covoiturage et également d'informer sur l'opportunité offerte aux Yvelinois que le trajet en covoiturage est pris en charge à 100 % par la Région et que le conducteur reçoit entre 2 et 3 € par trajet.

Acteurs	Rôle
Communes	*Maître d'ouvrage pour la localisation et l'aménagement des aires de covoiturage*
IDFM	*Développement d'outil de mise en relation des covoitureurs*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans	*Moyen Terme de 2 à 5 ans*	*Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

	Simple		Complexe			
Technique	1	2	3			
Financière				1	2	3
Coordination des acteurs						
				1	2	3

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 4.5

Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

✓ Comme à l'échelle nationale et régionale, il est important pour Rambouillet Territoires d'accompagner les évolutions de flottes de véhicules et d'encourager la bascule vers des motorisations moins polluantes

Impacts

Faibles — Elevés

1	2	3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Rambouillet Territoires

Suivi des mesures

✓ Nombre de bornes électriques déployées
✓ Nombre de véhicules fonctionnant à l'Oléo 100
✓ Emission de GES évitées

Mesures à mettre en place

Réflexion sur le déploiement de bornes électriques

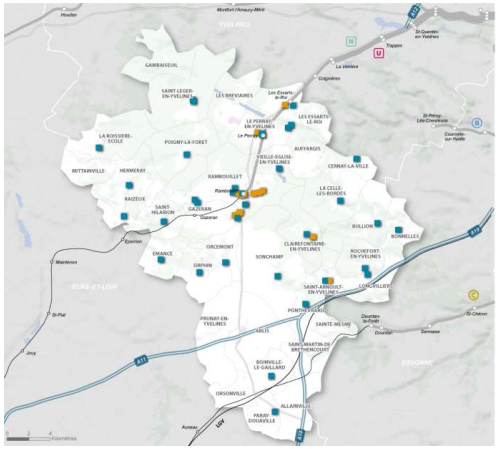
A compter du 1er mars 2021, les bornes électriques deviennent payantes sur Rambouillet Territoires. En fonction de l'évolution des pratiques par les usagers, la collectivité adaptera le déploiement de bornes électriques à des points stratégiquement choisis.

Evolution du parc de TC vers le GNV

Aujourd'hui, le parc de véhicules de transport en commun est intégralement équipé de motorisation thermique diesel. Il s'agit de faire évoluer les motorisations vers le GNV en synergie avec le projet de méthanisation de Sonchamp.

Favoriser des circuits courts pour les bio carburants

Il est à noter l'existence sur le territoire d'un fournisseur d'Oléo 100, carburant produit avec des cultures agricoles. Rambouillet Territoire s'engage à relayer l'information auprès des opérateurs de flotte captive (transporteurs, collecte des OM …).



✓ **Un réseau actuel de 50 bornes au total,** réparties sur 27 communes, soit 1,4 bornes par commune (1 borne pour 1 500 habitants)

- Rambouillet : 15 bornes
- Le Perray-en-Yvelines : 4 bornes
- 6 communes avec 2 bornes
- 19 communes avec 1 seule borne
- 9 communes avec 0 borne

Coûts

Coût à déterminer

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	*Réflexion sur le déploiement de bornes électriques de recharge Partenaire pour favoriser l'utilisation du bio carburant local*
Syndicat d'Energies des Yvelines	*Partenaire pour l'implantation de bornes de recharges électrique*
Filière Oléo 100	*Fournisseur local de bio carburant*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans	Moyen Terme de 2 à 5 ans	Long Terme + 5 ans

Faisabilité

Simple — Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ACTION 5

Améliorer le transport et la livraison des marchandises

5.1 Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds

5.2 Optimiser les conditions de livraisons

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 5.1 Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Sur Rambouillet Territoires il convient de mettre en place un schéma d'itinéraires PL et de mieux gérer le stationnement des PL le long de la RN 10.

Impacts

Faibles — Elevés

1 2 3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Voiries structurantes de Rambouillet Territoires

✓ Le linéaire de la RN 10 pour l'implantation du centre routier

Coûts

Schéma itinéraires PL : Coût interne (temps humain)

Jalonnement : Coût par panneau 150 € HT et utilisation des mâts existants

Coût centre routier : A définir selon localisation et type de centre routier.

Mesures à mettre en place

Le PLM recommande la mise en place un schéma d'itinéraires poids lourds.

Ce schéma devra être réalisé en concertation avec les différents gestionnaires de voirie et s'appuyer sur les axes en fonction de la hiérarchisation du réseau viaire : les voiries inscrites en réseau magistral et structurant sont définies comme voiries accueillant le trafic PL sur Rambouillet Territoires. L'ensemble des autres voies sont *de facto* interdites aux PL en dehors du transit local. L'objectif est d'éviter l'utilisation pour les PL en transit de voies inadaptées.

Les différentes étapes pour la mise en place d'un schéma poids lourds :

- Concertation entre les différents acteurs pour arrêter les itinéraires concernées par la mise en place de règlementation (interdiction 3,5t sauf desserte locale ou interdiction 3,5t sauf livraisons selon les cas)*
- Préparation des arrêtés de circulation.

Mesure à prendre : Mise en place des arrêtés de circulation et du jalonnement au niveau des différentes sorties des axes magistraux et structurants pour indiquer l'interdiction de transit.

Difficultés à prévoir :

Le contrôle des PL en transit est délicat à mettre en œuvre.



Le PLM recommande l'aménagement d'un centre routier pour les poids lourds le long de la RN 10 : il convient d'éviter le stationnement anarchique des PL sur l'ensemble du réseau de la RN 10 et sur les axes et parking à proximité. Ce projet nécessite de la disponibilité foncière qui implique une investigation des secteurs mutables en lien avec le PLUi pour permettre l'accueil de ce centre routier.

Acteurs	Rôle
Gestionnaires de voirie	*Elaboration du schéma PL et mise en place du jalonnement en conformité avec le schéma d'itinéraires PL*
Communes	*Localisation de terrains pour le centre routier le long de la RN 10*
Région IDF	*Aménagement du centre routier le long de la RN 10*

Suivi des mesures

✓ Evolution des trafics PL sur les axes identifiés au futur schéma PL

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

	Court Terme < 2 ans	Moyen Terme de 2 à 5 ans	Long Terme + 5 ans
Faisabilité			
Technique (Simple)	**1** 2 3		
Financière (Complexe)		**1** 2 3	
Coordination des acteurs			1 **2** 3

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 5.2 Optimiser les conditions de livraisons

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Sur Rambouillet Territoires , 1/3 des livraisons s'organisent sur l'espace public ce qui induit des difficultés sur la voirie et sur les trottoirs (stationnement illicite en double file / trottoirs / aménagements cyclables).

Impacts

Faibles — Elevés

1 2 3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Les communes les plus commerçantes pour les aires de livraisons
✓ Rambouillet pour la règlementation de livraisons.

Mesures à mettre en place

Le PLM recommande la mise en place d'une règlementation sur Rambouillet pour les livraisons calquées sur le modèle parisien. La réglementation est basée sur la surface du véhicule, ce qui permet de bien intégrer le problème de l'encombrement généré par les véhicules en milieu urbain. L'objectif est de notamment favoriser la circulation des bus à Rambouillet en interdisant les livraisons pour les véhicules les plus encombrants de 7h à 9h et de 16h30 à 19h.

Poursuivre la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants.

Assurer un contrôle des aires de livraisons avec des disques horaires. Le contrôle de respect des aires est ainsi plus facile et le taux de rotation sur les aires augmente. Souvent, les communes imposent l'utilisation d'un disque horaire en autorisant par exemple un arrêt de 30 minutes maximum comme cela est le cas à Paris



Le PLM recommande d'inscrire dans les PLU des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés de constructions nouvelles. L'objectif est de limiter le recours à l'espace public pour les livraisons/enlèvements. Le PDU IF recommande pour les commerces 1 aire pour 1 000 m² de surface de vente et 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface plancher pour les bureaux et activités.

Coûts

Réglementation : Coût interne (temps humain)
Aires de livraisons : 1 000 € HT pour 1 aire si uniquement marquage / panneau
Disque Livraison : 40 K€ (mise en place/diffusion)
Prise en compte dans les PLU : coût interne

Suivi des mesures

✓ Enquêtes satisfaction des commerçants et utilisation/respect des aires de livraisons
✓ Evolution des trafics PL aux heures réglementées

Acteurs	Rôle
Communes	*Pour la mise en place des arrêtés /réalisation des aires de livraisons & prise en compte au sein des PLU*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme de 2 à 5 ans* — *Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

Simple — Complexe

Technique			Financière			Coordination des acteurs		
1	2	3	**1**	2	3	1	**2**	3

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



ACTION 6

Communiquer, sensibiliser, observer

Action Socle - Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires

6.1 Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires

6.2 Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action Socle

Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

✓ L'incidence des actions du PLM de Rambouillet Territoires doit être analysée afin de réaliser d'éventuels ajustements. Pour ce faire, il convient de mettre en place un protocole visant à évaluer régulièrement le PLM.

Impacts

Faibles — Elevés

1	2	3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Rambouillet Territoires

Mesures à mettre en place

Il s'agit d'assurer une observation et un suivi de l'évolution des différents paramètres relatifs aux déplacements permettant de réagir aux évolutions constatées.



L'observatoire des déplacements collecte et traite les informations sur lesquelles les comités vont s'appuyer pour mesurer l'avancement du PLM et analyser ses effets.

Le comité de suivi du PLM

Suite à l'approbation du PLM, un comité de suivi sera mis en place. Celui-ci sera composé des mêmes membres que celui du comité technique PLM qui a validé techniquement l'ensemble des phase d'élaboration du PLM.

Coûts

Suivi et évaluation des actions du PLM au sein de RT :
Rambouillet Territoires prévoit de recruter un poste pour suivre les actions du PLM qui est budgété de 2023 à 2025

Coût enquêtes :
10 K€ pour une enquête d'occupation de stationnement sur 5 000 places.
5 K€ pour une campagne de comptages automatiques routiers sur 10 postes

Suivi des mesures

✓ Non concerné

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	*Suivi du PLM et mise à jour de l'outil*
Etat, Région, Communes, Département, IDFM	*Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme de 2 à 5 ans* — *Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

Simple — Complexe

Technique			Financière			Coordination des acteurs		
1	2	3	1	2	3	1	2	3

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 6.1

Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

✓ **Le PLM et les aménagements réalisés dans les prochaines années sur Rambouillet Territoires permettront d'offrir des conditions de déplacements améliorées pour les modes alternatifs à l'automobile. L'objectif étant de communiquer sur ces efforts afin de favoriser une meilleure pratique de la marche, du vélo et des TC.**

Impacts

Faibles — Elevés

1	2	3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Rambouillet Territoires

Coûts

Rambouillet Territoires prévoit sur les années 2023 à 2025 un budget de 60 K€ consacré à l'information communication.
Le recrutement d'un poste sur 2023 à 2025 par RT aura également un rôle de coordinateur pour ces différentes actions

Mesures à mettre en place

Valoriser l'image et l'utilité des modes alternatifs auprès de la population en utilisant une large palette de modes de communication. Un large panel d'action est attendu :

- ✓ **Informer / communique sur l'offre de mobilité gérée par Rambouillet Territoires notamment via son site Internet et sur les réseaux sociaux et également sur la plateforme déployée par IDFM visant à intégrer des informations sur une offre de plus en plus multimodale pour l'ensemble des territoires franciliens.**
- ✓ **Mener des actions de sensibilisation auprès des établissements scolaires du primaire** *(CM)* **sur la mobilité durable**
- ✓ **Organiser des journées d'apprentissage du vélo en lien avec les associations de Rambouillet Territoires**
- ✓ **S'appuyer chaque année sur la semaine européenne de la mobilité pour organiser différents évènements autour de la thématique et notamment présenté les nouvelles solutions proposés sur le territoire et la mise en œuvre des aménagements cyclables et autres secteurs pacifiés.**
- ✓ **…,**



Suivi des mesures

✓ Réalisation des différents outils de communication

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	*Pour la conception et la réalisation des différents outils de communication / information*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans	*Moyen Terme de 2 à 5 ans*	*Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

Technique			Financière			Coordination des acteurs		
Simple		Complexe						
1	2	3	1	2	3	1	2	3

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

RAMBOUILLET TERRITOIRES
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Action 6.2

Favoriser l'émergence de Plans de Mobilité Employeurs *(PDMe)* pour les principaux secteurs d'emploi du territoire

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

✓ **Les possibilités de stationnement et de déplacements au travail conditionnent fortement l'automobilité. Afin d'éviter ce cercle vicieux, il convient d'agir à la source, au niveau des principaux employeurs pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile.**

Impacts

Faibles — Elevés

1 | 2 | 3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Sur les entreprises de plus de 50 salariés n'ayant pas mis en œuvre des mesures visant à améliorer la mobilité de leurs salariés.

Mesures à mettre en place

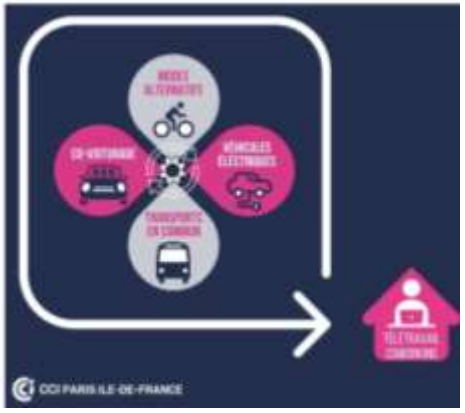
Depuis le 1er janvier 2020, la loi LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site, qu'à défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité domicile/travail des salariés, elles ont l'obligation d'élaborer un Plan De Mobilité Employeur (PDMe).
L'objectif est d'inciter à l'usage des alternatives à la voiture sur les trajets domicile-travail et trajets professionnels, afin de limiter les besoins de déplacements, de stationnement,… Ainsi, **Rambouillet Territoires aura un rôle de Conseil en Mobilité auprès des entreprises de plus de 50 salariés qui n'auraient pas trouver un accord avec les partenaires sociaux pour la réalisation de leur PDMe**

1/ Le forfait mobilités durables

Dans le cadre des accords d'entreprises, la loi LOM prévoit la mise en place de ce dispositif qui permet une exonération fiscale et sociale de la prise en charge par l'employeur des frais de trajet des salariés pour se rendre au travail en vélo, covoiturage ou en véhicule propre (électrique, hybride ou hydrogène) dans la limite d'un plafond annuel de 500 € / an.

2/ Développer un Plan de Mobilité Employeur

Le Plan de Mobilité Employeur est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients…
Il vise à améliorer les conditions de déplacements, à rationaliser l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.



Coûts

Coût interne pour le rôle de conseil en mobilité (dont la fonction couvrira à la fois les PDMe, mais également l'organisation des évènements autour de la mobilité, le suivi du PLM,…) **dans le cadre du recrutement qui sera réalisé par RT de 2023 à 2025.**

Suivi des mesures

✓ Nombre de PDMe et PDMs lancés chaque année
✓Evolution des parts modales dans les trajets domicile/travail (INSEE)

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	*Conseil en mobilité pour les entreprises qui lance un PDMe*

Planning & faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme de 2 à 5 ans* — *Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

	Simple		Complexe
Technique	1	2	3
Financière	1	2	3
Coordination des acteurs	1	2	3

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

D. Les annexes

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ANNEXES

Annexe 1 : Estimation du plan de financement des actions

Annexe 2 : L'échéancier des actions

Annexe 3 : Zoom sur les propositions de traitements de carrefours

Annexe 4 : Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les zones de modération de vitesse

Annexe 5 : Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les secteurs à enjeux piétons et les itinéraires piétons prioritaires en vue de leur mise en accessibilité pour tous

Annexe 6 : Retours de Rambouillet Territoires sur les avis des PPA *(Personnes Publics Associés)*

Annexe 7 : Zoom Avis issus de la PPVE *(Participation du Public par Voie Electronique)* **et retours de Rambouillet Territoires sur ces avis**

Annexe 8 : Glossaire

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ANNEXE 1 : Estimation du plan de financement des actions

NB : les coûts avancés sont des coûts prévisionnels et ne sauraient constituer des engagements financiers fermes. Il appartiendra à chaque maître d'ouvrage d'affiner ces prévisions. Celles-ci pourront varier en fonction des projets in fine retenus et des subventions obtenues, lesquelles ne sont pas toutes identifiées à ce stade.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Coût de l'action 1, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	Dép. 78	Région	IDFM	Etat
1	**Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification**							
Action socle	**Conforter la hiérarchisation du réseau viaire**	Elaboré dans le cadre du PLM				Subventions sécurité routière		
1.1	**Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours** (2)	390 K€ pour les études 130 K€ pour les traitements les plus restreints		52 K€	364 K€	Subventions sécurité routière		104 K€
				A déterminer selon le MO mais 70 % affecté au CD 78, 20 % à l'état et 10 % au commune				20 % à l'état
1.2	**Développer des secteurs apaisés**(1)	7 040 K€		7 040 K€		Subventions sécurité routière		
	Total	7,56 M €		7,092 M €	0,364 M €	Subventions sécurité routière		0,104 M €

(1) **NB : le montant indiqué est une fourchette en fonction du type d'aménagements réalisé. Le coût des aménagements en zone de modération de vitesse a été déterminé à partir d'une fourchette au Km allant de 40 K€. Le coût prend en compte la réalisation de 4 plateaux piétons par Km au niveau notamment des différentes intersections afin d'assurer une vitesse régulière limitée des automobiles.**

(2) **NB : L'action consiste à la réalisation d'études sur les points durs de circulation. Une fois ces études réalisés les aménagements proposés seront chiffrés en fonction des clés de répartition entre les différents acteurs.**

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Coût de l'action 2, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	CD 78	Région	IDFM	Etat
2	**Affirmer la pratique des modes actifs**							
2.1	**Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs** (1)	3,68 M €		3,68 M €		Subventions sécurité routière		
2.2	**Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires**	8 K€ (l'accessibilité pris en compte dans l'action 2.1)		8 K€		Subventions Plan Vélo		
2.3	**La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM** (2)	21,07 M€	70 K€ Etude du schéma directeur cyclable	21 M€ -Estimation grande maille pour les aménagements cyclables à préciser par le schéma directeur vélo et à répartir selon les maîtrises d'ouvrage avec subvention du plan vélo de la Région IDF				
2.4	**Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires**	360 K€	110 K€ pour l'acquisition de 500 arceaux vélos	50 K€ pour la mise en place des arceaux et compléments		Subventions Plan Vélo	200 K€ pour 4 parcs vélos sécurisés en gare	
2.5	**Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable**	-						
	Total	25,118 M€	0,18 M €	3,73 M € + *part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables*	*part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables*	**Subventions Plan Vélo**	0,2 M €	*part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables*

(1) **NB : Pour les itinéraires piétons prioritaires et à rendre accessible pour tous il a été prévu un ratio de 50 K€ par Km avec comme préalable 50 % des itinéraires ne nécessitant pas d'aménagement. Pour les secteurs à enjeux le ratio de 10 K€ par Km avec également 50 % des secteurs à enjeux piétons déjà pris en compte.**

(2) **NB : Pour les aménagements cyclables un ratio de 175 K€ par Km a été pris en compte sur la base du calcul de linéaires à aménager proposé dans le cadre du PLM qui sera affiné dans le schéma directeur cyclable de Rambouillet Territoires.**

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Coût de l'action 3, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	CD 78	Région	IDFM	Etat
3	**Rendre les transports en commun plus attractifs**							
3.1	**Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers**	Coût de la restructuration définie et prise en charge par IDFM					A définir après les choix arrêtés par IDFM	
3.2	**Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges**	Coût pris en compte dans les actions 1.2, 2.1 et 2.3						
3.3	**Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires**	A définir		Réalisation montant à définir base 10 K€ par arrêt			Subvention	
3.4	**Déployer des modes de mobilité innovants**	A définir	A définir en fonction des arbitrages de RT					
	Total	A définir	-	-	-	-	A définir	-

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Coût de l'action 4, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes (1)	CD 78	Région	IDFM	Etat
4	**Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires**							
4.1	Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux	A définir	Pour le P+R sur la gare de Gazeran	Interne				
4.2	Mieux contrôler le stationnement			Interne				
4.3	Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement	interne		interne				
4.4	Encourager un nouveau rapport à la voiture	A définir	A définir	A définir				
	Total	A définir						

(1) **NB : le montant attendu correspond aux marquages des places et à l'investissement en horodateur sur la base d'un horodateur pour 50 places en moyenne.**

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Coût de l'action 5, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	CD 78	Région	IDFM	Etat
5	**Améliorer le transport et la livraison des marchandises**							
5.1	Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds	A définir				A définir pour le centre routier		
5.2	Optimiser les conditions de livraisons	A définir		A définir				
	Total	A définir						

Coût de l'action 6

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	CD 78	Région	IDFM	Etat
6	**Communiquer, sensibiliser, observer**							
Action socle (1)	Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires	0,175 M € avec le recrutement d'un poste sur 2023 à 2025	0,175 M €					
6.1	Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires	0,06 M €	0,06 M €					
6.3	Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire	interne	Interne					
6.4	Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles	A définir	A définir					
	Total	0,235 M €	0,235 M €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

(1) **NB : Avec réalisation d'une enquête d'occupation sur 5 000 places 2 fois au cours du PLM et de 10 postes de comptages par an sur 4 années.**

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Estimation financière du coût des actions du PLM

ACTIONS	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	CD 78	Région	IDFM	Etat
1. Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification	7 560 000 €	-	7 092 000 €	364 000 €	Subventions sécurité routière	- €	104 000 €
2. Affirmer la pratique des modes actifs	25 118 000 € *(dont 21 M€ à répartir selon les MO pour les aménagements cyclables)*	180 000 €	3 730 000 € + *part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables*	*part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables*	Subventions Plan Vélo	200 000 €	Subventions Plan Vélo *part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables*
3. Rendre les transports en commun plus attractifs	porté par IDFM	-	-	-	-	À définir après les décisions d'IDFM	-
4. Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires	Porté par les communes concernées	Pour le P+R sur la gare de Gazeran		-	-	-	-
5. Améliorer le transport et la livraison des marchandises	Porté par les communes concernées			-	-	-	-
6. Communiquer, sensibiliser, observer	235 000 €	235 000 €	-	-	-	-	-
TOTAL	32 913 000 €	415 000 €	10 822 000 € + *part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables*	364 000 € + *part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables*	Subventions Plan vélo & sécurité routière	200 000 €	104 000 € + subventions Plan Vélo + *part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables*

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°1 : Le développement des actions visant à renforcer la sécurité des piétons et à limiter les comportements à risque

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagement et d'équipements visant à renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables, ainsi que des mesures de communication et d'incitation à caractère préventif à l'attention de différentes catégories d'usagers.

Objectifs de l'aide
Poursuite de la politique régionale de sécurité routière visant à renforcer la sécurité des piétons, cycles et deux roues motorisés ainsi que des mesures de communication et d'incitation à caractère préventif.

Bénéficiaires
L'Etat, les Départements, les communes, les EPCI et les syndicats mixtes.

Critères d'éligibilité
La participation de la Région s'applique à :
1/ La sécurisation des traversées des voies routières par les usagers les plus vulnérables aux abords immédiats des établissements recevant du public.
2/ La sensibilisation et la formation du grand public aux enjeux de la sécurité routière par la mise en œuvre d'actions de communication et de formation visant à réduire l'importance du facteur comportemental dans la survenue d'accidents.

Nature des projets soutenus
Pour le point 1 des critères d'éligibilité, les projets soutenus concernent les études et interventions sur les voiries réalisées sur le réseau dont les bénéficiaires ont la charge et dont l'objectif est la sécurisation des zones de croisement de flux d'usagers aux abords immédiats (dans un rayon de 300m) des établissements recevant du public.
Pour le point 2 des critères d'éligibilité, les projets soutenus concernent les études, programmes et actions de communication et d'éducation à l'attention du grand public.

Modalités de l'aide
Pour le point 1 des critères d'éligibilité : 30 % du montant subventionnable du projet, porté à 70% pour les travaux concernant les Etablissements publics locaux d'enseignement (EPLE), les zones de dépôt des gares routières et les arrêts de bus situés à proximité des EPLE, les opérations du présent dispositif se situant dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active.
Pour le point 2 des critères d'éligibilité : 30 % du montant subventionnable du projet sauf pour les projets concernant les EPLE pour lesquels le taux est porté à 50 %.
Un plafond des dépenses subventionnable de 100 000 € HT est appliqué sur ce point.
Le montant subventionnable est la part financière de l'opération affectée aux travaux et aux études de réalisation contribuant directement à améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables et la sensibilisation du grand public.
Les opérations de sécurité routière relevant des contrats particuliers Région/Département seront financées selon les modalités prévues dans ces contrats.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°2 : Plan vélo (1/2)

Objectifs de l'aide
La Région souhaite développer l'usage du vélo au quotidien. Le Plan vélo vise au triplement de la pratique par l'apport de réponses concrètes aux usagers : itinéraires sécurisés et jalonnés, stationnement, services (entretien, réparation, ...).

Bénéficiaires
Les collectivités territoriales et leurs groupements ; l'Etat et ses établissements publics ; les gestionnaires des îles de loisirs de la Région Ile-de-France ; les associations pour les actions ayant trait aux services et sous réserve de bénéficier d'un appui de la collectivité concernée.

Critères d'éligibilité
Pour les maîtres d'ouvrages publics, le soutien au taux maximum est conditionné à l'existence d'un schéma stratégique cyclable répondant aux critères définis par le plan vélo régional, et par un engagement dans un plan d'action triennal.

Nature des projets soutenus
- La réalisation d'un schéma stratégique cyclable,
- La réalisation d'études de faisabilité pour la création d'un ouvrage d'art cyclable,
- La réalisation d'itinéraires et d'équipements cyclables pour l'amélioration des accès au réseau de transport public, aux équipements régionaux, aux pôles d'emploi et d'éducation,
- La généralisation du partage de la rue (apaisement de la circulation et mise en double sens cyclable des voiries à sens unique),
- Le développement d'une offre de stationnement vélo dans le cadre de plans globaux,
- Le jalonnement des liaisons cyclables,
- Le suivi et l'évaluation,
- Le développement des services à destination des cyclistes.

Modalités de l'aide
La Région intervient sous forme de subvention pouvant aller de 25% à 50% du reste à charge du bénéficiaire, selon les types d'actions et leur inscription ou non dans le cadre d'une stratégie territoriale déclinée en plan d'action triennal.
Les plafonds de subvention sont définis selon les projets :
- *Etudes (stratégie cyclable ou études préalables de faisabilité) : 50 000 €,*
- *Maillage et apaisement de la circulation : 550 €/ml,*
- *Stationnement : 1 000 €/place,*
- *Jalonnement : 50 €/ml,*
- *Suivi-évaluation : 4 000 €/point de comptage,*
- *Services : 50 000 € pour les études, 80 000 € pour les projets.*

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°2 : Plan vélo (2/2)

Le Plan vélo régional vise un objectif ambitieux de multiplier par 3 le nombre de déplacements à vélo d'ici 2021 (par rapport à 2010), soit 2 millions de déplacements

Il se traduit notamment par la mise en place d'un soutien financier pour :

- *La réalisation d'aménagements cyclables et d'apaisement de la circulation à moins de 5 km d'une gare, d'un pôle d'emploi ou d'éducation et à moins de 2 km d'un équipement régional (CFA, Lycée) ;*
- *Le stationnement et le jalonnement ;*
- *Le service aux cyclistes.*

Des subventions plus importantes pour les territoires disposant d'un document stratégique *(contenant les volets développement d'aménagements cyclables et zones apaisées, services et promotion du vélo)*.

Actions pouvant être soutenues	Taux maximum de la dépense subventionnable	Taux maximum sans document stratégique	Plafond maximum de dépense subventionnable	Bénéficiaires
Stratégie cyclable territoriale - études	50%	50%	50 000 €	Collectivités territoriales et leurs groupements Etat et ses établissements publics Titulaires d'un mandat ou d'une délégation de maîtrise d'ouvrage Gestionnaires des Îles de Loisirs RATP, SNCF, VNF
Complétion du maillage cyclable et résorption des coupures : accès aux gares et stations de TC accès aux lycées, CFA, îles-de-loisirs pôles de centralité (emploi, éducation)	50%	25%	550 € / ml 4 M€ maximum par ouvrage d'art ou traitement de sécurité aux intersections	
Etudes préalables de faisabilité : Ouvrages d'art et aménagements liés à la sécurité des cyclistes aux intersections			50 000 €	
Apaisement de la circulation : zones de circulation restreinte double-sens-cyclable	30%	-	550 € / ml	
Dispositifs de stationnement	50%	-	1000 € / place	
Jalonnement	50%	-	50 € / ml	
Suivi, évaluation	50%	-	4000 € par point de comptage	
Services Etudes Investissement (local, matériel,…)	50%	-	50 000 € pour des études de faisabilité 80 000 € pour atelier de réparation, vélo-école, services en entreprises	Idem + associations

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°3 : Amélioration de la desserte des lycées et des îles de loisirs

Objectifs de l'aide
La Région renforce la mobilité au plus près des territoires, en améliorant la desserte des lycées et des îles de loisirs.
Bénéficiaires
Collectivités – Institutions
Nature des projets soutenus
La participation financière de la Région s'applique aux opérations d'infrastructure visant à favoriser la desserte par les transports en commun des grands établissements régionaux suivants :
- *les lycées d'enseignement général, technologique et professionnel et les établissements d'éducation spéciale,*
- *les Îles de loisirs.*

Peuvent être soutenus: les aménagements de voirie en faveur des transports en commun, dans un périmètre de 300m autour des accès principaux de ces établissements.
Modalités de l'aide
La participation maximale sera égale à 70% de la dépense HT supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).

Aide n°4 : Accompagnement des territoires pour une logistique vecteur de développement local

Objectifs de l'aide
La Région accompagne les démonstrateurs ou projets pilotes élaborés dans une logique partenariale qui permettent d'inscrire la logistique dans les stratégies de développement des collectivités.
Bénéficiaires
Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics, les entreprises (de toute taille et de tout statut), les associations, les établissements publics.
Nature des projets soutenus
Axes de développement possibles :
- *prise en compte de la logistique dans l'aménagement urbain ou les grands chantiers,*
- *adaptation de l'espace public aux besoins de la logistique,*
- *création d'équipements complétant l'offre logistique locale,*
- *valorisation/adaptation d'équipements et sites logistiques existants,*
- *mutualisation/rationalisation des flux au plan intercommunal,*
- *adaptation des outils réglementaires et gestion intelligente des livraisons, intégration dans les outils de planification,*
- *utilisation des modes actifs, des véhicules propres, autonomes et/ou connectés,*
- *développement des circuits courts,*
- *création/développement d'outils d'analyse des flux de marchandises.*

Modalités de l'aide
Jusqu'à 50 % des dépenses éligibles plafonnées à 1 million d'euros.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°5 : Innovation et actions pilotes en matière de mobilité (Plan Route)

Objectifs de l'aide

Pour réduire la congestion routière et anticiper le développement de la route de demain, la Région soutient les projets visant à transformer les usages de la route pour les rendre plus modernes, performants et respectueux de l'environnement.

Bénéficiaires

Gestionnaires de voirie et Maitres d'ouvrage publics

Nature des projets soutenus

Les projets soutenus doivent s'intégrer à la liste des thématiques liées :

- à l'infrastructure routière,

- à l'exploitation,

- aux véhicules ou aux usages,

- aux services et au management de la mobilité.

Ces thématiques sont détaillées dans l'annexe 4 à la délibération n° CR 2017-54 "Plan régional "anti-bouchon" et pour changer la route.

Modalités de l'aide

La Région participera au maximum à 50% de la dépense supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).

Aide n°6 : Management de la mobilité (Plan Route)

Objectifs de l'aide

Pour réduire la congestion routière et anticiper le développement de la route de demain, la Région soutient les projets visant à transformer les usages de la route pour les rendre plus modernes, performants et respectueux de l'environnement.

Bénéficiaires

Gestionnaires de voirie ; maitres d'ouvrage ; associations ; entreprises ; collectivités territoriales et leurs groupements.

Nature des projets soutenus

Equipements collectifs : financement des équipements collectifs suivants, à condition qu'ils soient situés sur ou à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional :

- Les aires de covoiturage et leurs annexes,

- Les infrastructures de recharge rapide de véhicules électriques et les équipements de distribution d'autres énergies alternatives pour les véhicules propres.

Agences locales de mobilité (ALM) : financement des dépenses d'investissement relatives aux études de faisabilité, à l'investissement initial et au budget de fonctionnement, sur une période de 3 ans

Plan de mobilité : financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives aux études et plans d'actions des :

- Plans de mobilité lycées et campus universitaires,

- Plans de mobilité visés par l'article L. 1214-8-2 du code des transports, à condition qu'il s'agisse de plans inter-entreprises.

Modalités de l'aide

La Région participera à hauteur de 50 % de la dépense supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°7 : Actions portant sur l'infrastructure

Objectifs de l'aide
Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagements et d'équipements d'infrastructures destinés à traiter des sites dangereux avérés.

Bénéficiaires
Pour le point 1 ci-dessous : L'Etat, les Départements, les EPCI et les syndicats mixtes.
Pour les points 2, 3 et 4 ci-dessous : Les Départements, les EPCI et les syndicats mixtes.
Pour le point 5 ci-dessous : Les Départements.

Nature des projets soutenus
1/ Des opérations visant à sécuriser les zones d'accumulation d'accidents répertoriées, c'est-à-dire où se sont produits au moins 5 accidents sur une section de moins de 850ml sur une période de 5 ans.
2/ Le traitement des zones de transition en entrée d'agglomération concernées par une réduction des vitesses autorisées de 30 km/h au moins.
3/ L'atténuation de la gravité des accidents liés à la présence d'obstacles latéraux, ainsi que la création d'écrans de protection basse pour les deux roues motorisés
4/ Les aménagements résultant de nouvelles approches de conception.
5/ La sécurisation des carrefours à visibilité insuffisante en rase campagne.

Les projets soutenus concernent les études, les dépenses liées aux procédures, les acquisitions foncières, les travaux de toute nature indissociables de l'opération, ainsi que l'évaluation a posteriori.

Modalités de l'aide
Pour le point 1 des critères d'éligibilité : 50% du montant subventionnable.
Pour les point 2 à 4 des critères d'éligibilité : 50% du montant subventionnable du projet dans la limite de 400.000€ HT maximum par opération (zone de transition, programme de protection ou de suppression des obstacles, aménagement).
Pour le point 5 des critères d'éligibilité : 50% du montant subventionnable du projet dans la limite de 500.000€ HT maximum par carrefour traité.

Ce taux est susceptible d'être porté à hauteur de 70% pour les opérations situées dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active.

Le montant subventionnable est la part financière de l'opération affectée aux travaux et aux études de réalisation contribuant directement à améliorer la sécurité routière.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides ou subventions d'IDFM

Aide n°8 : Subvention sur le traitement de points durs de circulation pour les bus, sur les points d'arrêts et sur la priorité aux feux des bus

Le traitement des points durs plus ponctuels de circulation des bus, les aménagements nécessaires au développement de l'offre, l'aménagement et la mise en accessibilité des points d'arrêt et l'équipement d'une ligne entière en priorité bus peuvent bénéficier de subventions d'IDFM.

La décision d'IDFM de participer au financement de ces aménagements de voirie nécessite une évaluation préalable du projet présenté par le maître d'ouvrage :

-un diagnostic de fonctionnement des lignes de bus concernées, avec localisation et hiérarchisation des difficultés de circulation (plus particulièrement dans le cas d'axes entiers),

-une estimation du nombre horaire de bus, par sens qui seraient concernés par l'aménagement projeté, et du trafic voyageurs potentiellement concerné en situation actuelle,

- une estimation des renforts d'offre bus envisagés,

-une évaluation du gain de temps envisagé pour l'aménagement, notamment quand il s'agit de sites propres ou de priorités aux carrefours,

-une présentation des variantes d'aménagement envisagées, notamment quand celles-ci ont des conséquences importantes sur les coûts,

- une estimation du coût total de l'aménagement.

Types d'aménagements		Financement	Barème PDU	Prise en compte des critères d'instructions pour être éligible aux subventions du STIF
Aménagements de traitement de points durs de circulation pour les bus	• Site propre ou couloir d'approche d'accès aux feux • Mise en avancée et en accessibilité des points d'arrêt • Reprise d'aménagement de carrefours pour favoriser les bus • Traitement des points durs de circulation • Aménagement des points d'arrêt • Aménagement pour le développement d'offre	75 % STIF 25 % MOA	• Pour les aménagements de lignes Mobilien et Express dans les zones denses, et de couloirs bus : montant plafond de subvention fixé à 75 % de 4 millions d'euros de subvention/km. • Pour les aménagements de lignes Express hors zones denses, sur certains tronçons empruntés par les lignes fortes, et de couloirs bus : montant plafond de subvention fixé à 75 % de 1 million d'euros de subvention/km (pour un dispositif à double sens). • Pour les sites propres faisant partie de voies créées dans le cadre de projet urbain : montant au prorata de la largeur du site propre par rapport à la largeur totale des chaussées, dans une limite de 75 % de la voie bus.	• Une participation du MOA d'au moins 25 % des aménagements éligibles aux subventions du STIF (participation éventuelle d'autres financeurs). • Évaluation préalable du projet par le maître d'ouvrage : - un diagnostic de fonctionnement des lignes de bus concernées, avec localisation et hiérarchisation des difficultés de circulation (plus particulièrement dans le cas d'axes entiers), - une estimation du nombre de bus (trafic cumulé), par sens qui seraient concernés par l'aménagement projeté, et du trafic voyageurs potentiellement concerné en situation actuelle, - une estimation des renforts d'offre bus envisagés, - une évaluation du gain de temps envisagé pour l'aménagement, notamment quand il s'agit de sites propres ou de priorités aux carrefours, - une présentation des variantes d'aménagement envisagées, notamment quand celles-ci ont des conséquences importantes sur les coûts, - une estimation du coût total de l'aménagement.
Point d'arrêt		• De l'étude : à hauteur de 300 € HT par point d'arrêt étudié • Des travaux : - 75 % STIF - 25 % MOA		• L'ensemble des postes à quai doivent être à une hauteur comprise entre 18 et 20 cm, conformément à l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées. • L'information voyageurs statique doit figurer dans le cadre dédié, en fond d'abri et non pas sur poteau considéré comme une extension du linéaire réseau.
Priorité aux feux sur une ligne étudiée	Remplacement des contrôleurs de carrefours, paramétrage des équipements et études (missions portées par les collectivités)	75 % STIF 25 % MOA		• Un nombre important de carrefours structurants doivent être traités à l'échelle de la ligne afin d'obtenir un gain significatif. • La ligne doit bénéficier d'une amélioration de son temps de parcours et d'un taux de régularité significatif.
	Équipement des véhicules, du centre bus (logiciels...) et paramétrage des équipements (missions portées par les transporteurs)	100 % STIF		• Une convention d'exploitation et de maintenance des systèmes doit être signée entre la collectivité et les transporteurs. • Traitement des lignes Mobilien uniquement. • Après mise en service, ce dispositif doit faire l'objet d'une évaluation d'efficacité.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides ou subventions IDFM / Région

Aide n°9 : Financement des projets de pôles d'échanges

En Île-de-France, le financement des aménagements d'intermodalité a évolué dans le cadre de la démarche des éco-stations bus portée par Ile-de-France Mobilité.

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé en 2017 les grands principes d'un plan de développement des nouvelles gares d'Île-de-France, à la fois intermodales et multiservices. L'ensemble de ces programmes représente un budget global de 3 milliards d'euros d'ici 2025. Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) a également entériné un plan ambitieux de rénovation des gares routières pour un montant de 250 millions d'euros sur 10 ans.

En tant que carrefour des mobilités, **les nouvelles gares ferroviaires** doivent faciliter les connexions avec les autres modes transports traditionnels (bus, voiture, vélo, etc.) et plus alternatifs (covoiturage, autopartage, vélo électrique, etc.). Pour cela, **Île-de-France Mobilités encourage l'usage du vélo** comme mode de rabattement vers la gare avec la création de 20 000 places de stationnement sécurisé Véligo d'ici 2020, mais aussi le lancement prochain d'un service régional de location longue durée de vélos à assistance électrique.

La voiture n'est pas oubliée puisque **10 000 places de stationnement supplémentaires en Parc Relais** sont créées pour 2021. Le covoiturage est également encouragé notamment avec l'intégration de la fonctionnalité covoiturage dans le calculateur d'itinéraire de transports en commun Vianavigo.
Enfin, des **solutions innovantes de transports publics** vont progressivement s'ajouter à l'offre existante, notamment avec l'expérimentation prochaine de véhicules autonomes sur l'Esplanade de Paris La Défense pour le dernier kilomètre de trajet des voyageurs, là où les bus classiques ne peuvent pas circuler.

Le bus est le mode de transport le plus utilisé par les Franciliens. **La réhabilitation et la transformation des gares routières d'Île-de-France** est donc une étape essentielle dans la **« Révolution des Transports »** afin d'offrir une meilleure qualité de service aux voyageurs.
Les nouvelles Éco-stations Bus devront améliorer le confort d'attente des usagers, renforcer leur sentiment de sécurité, leur procurer une meilleure vue d'ensemble et lisibilité de la station. Ce programme de rénovation et création concernera 52 Éco-stations sur 10 ans pour un budget de 200 millions d'euros, au rythme d'environ 5 par an.

=> Les aménagements des éco-stations bus sont financés à hauteur de 70% par Ile-de-France Mobilités.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides de l'Etat

Aide n°10 : Fonds mobilités actives « Continuités cyclables »

Objectifs de l'aide

Les discontinuités causées par de grandes infrastructures de transport (rocades urbaines, voies ferrées, …) urbaines, périurbaines ou rurales sont visées. Le Fonds est en effet conçu pour aider à la réalisation de projets visant à « restaurer ou établir des continuités d'itinéraires cyclables en vue de rendre crédibles des trajets quotidiens à vélo, ou en articulation avec les autres modes de transports notamment collectifs (train, bus, cars…) », notamment « relier dans de bonnes conditions des zones d'emploi, d'habitat, notamment social, et d'éducation et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux ».

Bénéficiaires

Quelle que soit leur taille et leur groupement, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité et un schéma préalablement définis et déjà en cours de réalisation, tous les maîtres d'ouvrage publics sont éligibles à ce fonds.

Nature des projets soutenus

Les projets financés devront s'inscrire dans un schéma cyclable cohérent à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité…). Le schéma cyclable cohérent peut également être la déclinaison locale du schéma départemental ou régional des véloroutes.

- Linéaire infranchissable (voie ferrée, canal, rivière) voire faisceau de coupures linéaires (voie rapide le long d'une voie ferrée) ;
- Barrière de trafic dangereuse à franchir (entrée de ville, radiale, intersection, déviation, …) ;
Voirie impraticable (voies rapides sans aménagements, sans trottoirs, aménagements occupés par du stationnement illicite, pont saturé de trafic…) ;
- Surfacique (stade, cimetière, hôpital, campus universitaire, parc urbain, centre commercial, caserne…) ;
- Ceinture de coupures enclavant un quartier avec peu de points d'accès.

Modalités de l'aide

- Taux d'aide maximal : 20 % de l'assiette éligible (possible d'être porté à 40 % par les collectivités petites ou moyennes pour un équipement très structurant). Taux supérieur exceptionnel pour certains dossiers, notamment pour les territoires d'outre-mer
- Montant maximal de l'aide par porteur de projet : 5 millions d'euros

Actions éligibles : ensemble des frais liés à la réalisation de la continuité cyclable, y compris le cas échéant une partie d'études d'avant projets sommaires et d'études d'impact. Le projet devra avoir fait l'objet d'études préliminaires et pouvoir être mis en service dans un délai maximal de quatre années à compter de la notification.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides de l'Etat

Aide n°11 : Mobilité douce : le programme Alveole soutient le développement du vélo

Objectifs de l'aide

Le programme Alvéole encourage le déploiement de places de stationnements vélos et l'accompagnement à l'écomobilité. 30 000 places créées en 2 ans grâce au programme. Porté par ROZO, bureau d'études spécialisé en efficacité énergétique et la FUB *(fédération des usagers de la bicyclette)*, un réseau d'associations promouvant l'usage du vélo.

Bénéficiaires

Les collectivités

Nature des projets soutenus

le Programme Alvéole a pour but :

- la création de places de stationnement vélo à proximité des pôles d'intermodalités, des établissements scolaires et universitaires ainsi que sur l'espace public et les parcs d'habitat social.

- L'accompagnement au changement de comportement grâce à des actions de sensibilisation à l'écomobilité (mise en place de vélo-écoles, ateliers d'auto-réparation, etc.), afin de développer une véritable culture vélo sur le territoire français.

Ce programme est financé grâce aux Certificats d'Economie d'Energie. Pour plus d'informations :
https://www.apvf.asso.fr/2019/07/17/mobilite-douce-le-programme-alveole-soutient-le-developpement-du-velo

Modalités de l'aide

- *60 % la création de places de stationnement vélo*
- *100 % l'accompagnement au changement de comportement*.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail des aides du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse

Aide n°12 : Différentes aides possibles sur la mobilité

Mobilier urbain sur mesure
Mobilier artisanal ou particulièrement qualitatif (mobilier sur mesure, matériaux écologiques, projet à forte valeur paysagère, etc.), selon l'appréciation de la commission restreinte en charge de l'instruction des demandes.
Bénéficiaires
Les collectivités
Modalités de l'aide
Taux de 70 % avec maximum 8 000 €

Création d'abribus
Construction en maçonnerie traditionnelle ou ayant un caractère plus contemporain très bien intégré.
Bénéficiaires
Les collectivités
Modalités de l'aide
Taux de 50 % avec maximum 10 000 €

Acquisition d'appuis vélos par les communes et les intercommunalités
Cette aide sera attribuée pour une commande minimum de 1 500 €, avec un plafond de 5 000 €. Mobilier d'appui-vélos respectant les prescriptions des fiches actions de l'espace public du Parc naturel. Mobilier artisanal ou particulièrement qualitatif (Mobilier sur mesure, matériaux écologiques, projet à forte valeur paysagère, etc.), La collectivité devra apposer le logo du Parc sur les arceaux subventionnés (plaques dibond ou stickers fournis par le PNR).
Bénéficiaires
Les collectivités

Développement des aires de covoiturage
Travaux éligibles : Marquage au sol des places de parking et pictogrammes signalant l'emplacement réservé aux véhicules de covoitureurs. Panneau de signalisation de covoiturage. Installation ou aménagement d'un système de contrôle de covoiturage pour limiter les fraudes.
Bénéficiaires
Les collectivités
Modalités de l'aide
Aide maximum 15 000 €

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ANNEXE 2 :
L'échéancier des actions

NB : l'échéancier proposé doit être lu comme une feuille de route permettant de prioriser les actions. Il appartiendra à chaque maître d'ouvrage d'affiner cette proposition en fonction des arbitrages et des calendriers des projets in fine retenus.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Echéancier de l'action 1

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	Au-delà de 2026
1	**Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification**						
Action socle	**Conforter la hiérarchisation du réseau viaire**	Action réalisée dans le cadre du PLM					
1.1	**Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours**	Identification des carrefours à étudier	Lancement des études et des éventuels aménagements				
1.2	**Développer des secteurs apaisés**	Sécurisation de 40 % des établissements scolaires + 1/3 des zones de modérations de vitesses préconisés			2/3 des zones de modérations de vitesses préconisés jusqu'à 2031 et sécurisation des 60 % d'établissements scolaires à échéance 2024.		

Echéancier de l'action 2

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	Au-delà de 2026
2	**Affirmer la pratique des modes actifs**						
2.1	**Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs**	Réalisation de 30 % des aménagements pour les piétons					Réalisation des 70% restants
2.2	**Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires**	50 % des itinéraires piétons prioritaires rendus accessibles					Réalisation des 50% restants
2.3	**La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM**	Réalisation du schéma directeur et 30 % des aménagements cyclables programmés					Réalisation des 70% restants
2.4	**Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires**	Mise en place de 500 arceaux + 4 parcs vélos sécurisés					
2.5	**Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable**	Au fur et à mesure de la mise en place des aménagements cyclables					

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Echéancier de l'action 3

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	Au-delà de 2026
3	Rendre les transports en commun plus attractifs						
3.1	Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers	Mise en place des projets IDFM et étude des propositions du PLM		Mise en place des propositions du PLM suite à l'examen et arbitrage par IDFM			
3.2	Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges	Mise en place du stationnement cycle et politique de stationnement		Fin des aménagements en ZMV et cyclable aux abords des pôles d'échange			
3.3	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires	Mise en accessibilité des arrêts					
3.4	Déployer des modes de mobilité innovants	Définition du programme		Mise en place du programme			

Echéancier de l'action 4

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026
4	Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires					
4.1	Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux	Mise en place par les communes des recommandations d'extension des zones réglementées de stationnement				
4.2	Mieux contrôler le stationnement	Mise en œuvre des moyens humains et matériels pour mieux contrôler le stationnement et Campagne de communication tous les 2 ans sur le stationnement illicite				
4.3	Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement	Réunion pour intégration dans les PLU				
4.4	Encourager un nouveau rapport à la voiture	Diminution de l'offre en voirie et détermination des besoins de places pour le covoiturage				

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Echéancier de l'action 5

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	De 2026 à 2031
5	**Améliorer le transport et la livraison des marchandises**						
5.1	**Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds**	Déterminer l'implantation d'un centre routier le long de la RN 10	Aménagement du centre routier				
5.2	**Optimiser les conditions de livraisons**	Définition des réglementations de livraisons	Mise en place des réglementations				

Echéancier de l'action 6

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	De 2026 à 2031
6	**Communiquer, sensibiliser, observer**						
Action socle (1)	**Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires**	Rythme annuelle : Collecte des différents indicateurs et réalisation d'enquêtes de suivi pour l'établissement d'un tableau de bord du PLM					
6.1	**Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires**	Campagne de communication tout au long du PLM					
6.3	**Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire**	Rôle du Conseil en mobilité					
6.4	**Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles**	A définir					

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

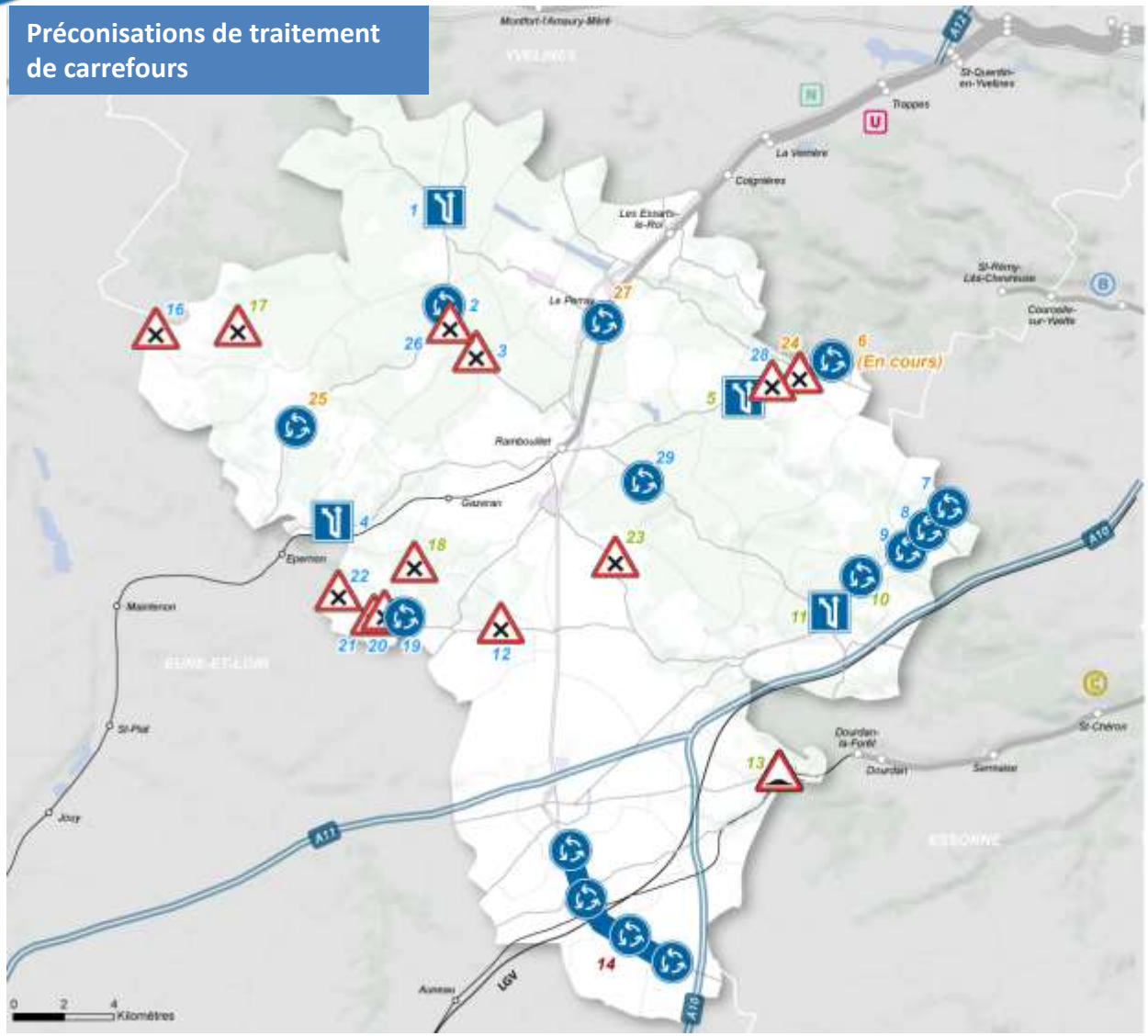
ANNEXE 3 :
Zoom sur les propositions de traitements de carrefours

Zoom sur l'action : Agir sur une meilleure sécurité aux carrefours

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Rappel des 29 carrefours identifiés

Préconisations de traitement de carrefours



Création d'un giratoire

2. Poigny-la-Forêt : D936 / Rte de St-Léger
6. Cernay-la-Ville : D906 / D149 (En cours)
7. Bonnelles : D988 / D132
8. Bonnelles : D988 / Rue de Bissy
9. Bonnelles : D988 / Chemin des Clos
10. Rochefort-en-Yvelines : D988 / D149
14. N191 : traitement des intersections avec giratoire jusqu'à Ablis
19. Emancé : D176 / D62
25. Hermeray : D107 / D80 : Plateau traversant avec giratoire franchissable
27. Le Perray : D910 / D61 : giratoire franchissable avec mise en place d'une zone de rencontre
29. Clairefontaine-en-Yvelines : D27 / Coin du Bois

Création d'une voie de tourne-à-gauche

1. Saint-Léger-en-Yvelines : D138 / D111
4. Saint-Hilarion : D906 / Rue de Raizeux
5. Auffargis / Cernay-la-Ville : D906 / D61
11. Rochefort-en-Yvelines : D988 / D27

Aménagement de plateaux traversants

13. Sainte-Mesme : D116 / D168

Renforcement de la signalisation

3. Poigny-la-Forêt : D936 / D107
12. Orphin : D176 / VC3
16. La Boissière-Ecole : D80 / Chemin de l'Olivet
17. La Boissière-Ecole : D71 / C9 - La Grange des Bory
18. Emancé : D62 / Chemin de la Plaine
20. Emancé : D176 / Rue de la Porte au Dry
21. Emancé : D176 : Rue d'Orphin
22. Emancé : D176 / Rue de Chaleine
23. Sonchamp : D936 / C8 - C3
24. Cernay : D24 / D91
26. Poigny-la-Forêt : D936 / Rue des Bréviaires
28. Cernay : D906 / Rue des Charmes

Priorité 1 / Priorité 2 / Priorité 3 / Priorité 4

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 1.

Saint-Léger-en-Yvelines : D 138/D 111

PRIORITE 4



PROPOSITIONS : Création d'un tourne-à-gauche.

DIFFICULTES : Reprise de la configuration du carrefour afin d'élargir la voie pour permettre la mise en place d'une voie de tourne-à-gauche.

Points durs 2.

Poigny-la-Forêt : D 936/Route de St-Léger (D 108)

PRIORITE 4





PROPOSITIONS : Création d'un giratoire

DIFFICULTES : Espace contraint pour la réalisation d'un giratoire qui implique une reprise des voies de ce secteur.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Points durs 3.

Poigny-la-Forêt : D 936/D 107

PRIORITE 4





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Le tourne-à-gauche depuis la D 107 est délicat. La D 936 est déjà à 70 Km/h mais un renforcement de la signalisation de ce carrefour sur la D 136 permettrait une meilleure sécurisation.

Points durs 4.

Saint-Hilarion : D 906/Rue de Raizeux

PRIORITE 4





PROPOSITIONS : Création d'un tourne-à-gauche.

DIFFICULTES : Reprise de la configuration du carrefour afin d'élargir la voie pour permettre la mise en place d'une voie de tourne-à-gauche.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 5.

Auffargis / Cernay-la-Ville : D 906/D 61

PRIORITE 3





PROPOSITIONS : Création d'un tourne-à-gauche.

DIFFICULTES : Reprise de la configuration du carrefour afin d'élargir la voie pour permettre la mise en place d'une voie de tourne-à-gauche.

Points durs 6.

Cernay-la-Ville : D 906/D 149 (En cours)

PRIORITE 2





PROPOSITIONS : Création d'un giratoire

Zoom sur l'action : Agir sur une meilleure sécurité des accès et retours

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 7.

Bonnelles : D 988/D 132

PROPOSITIONS : Création d'un giratoire

PRIORITE 4





DIFFICULTES : Espace disponible pas de difficultés technique

Points durs 8.

Bonnelles : D 988/Rue de Bissy (D 132)

PROPOSITIONS : Création d'un giratoire

PRIORITE 4





DIFFICULTES : Espace disponible pas de difficultés technique

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 9.

Bonnelles : D 988/Chemin des Clos

PROPOSITIONS : Création d'un giratoire

PRIORITE 4





DIFFICULTES : Espace disponible pas de difficultés technique

Points durs 10.

Rochefort-en-Yvelines : D 988/D 149

PROPOSITIONS : Création d'un giratoire

PRIORITE 3





DIFFICULTES : Espace disponible mais reprise nécessaire de la configuration des voies de la D 149 pour insertion sur le giratoire.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 11.

Rochefort-en-Yvelines : D 988/D 27



PRIORITE 3





PROPOSITIONS : Création d'un tourne-à-gauche.

DIFFICULTES : Portion du tourne-à-gauche devra être partagé avec les deux sens de la circulation. De plus, la traversée piétonne et cyclable doit être conservée ce qui limite la longueur du tourne-à-gauche (25 m. seulement)

Points durs 12.

Orphin : D 176/VC 3

PRIORITE 4





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Mise en place d'une limitation à 70 Km/h en amont du carrefour avec éventuellement création d'un TPC en amont qui obligerait une reprise des rives.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 13.

Saint-Mesme : D 116 / D 168

PRIORITE 3





PROPOSITIONS : Création d'un plateau traversant

DIFFICULTES : Un plateau traversant a été récemment installé en amont. Un second plateau qui englobe le carrefour permettrait de mieux garantir les différents mouvements par une vitesse plus limité mais largeur de traitement importante et absence de trottoirs de part et d'autres. Possibilité de traité également par la mise en place d'un giratoire de type urbain franchissable pour les PL et TC.

Points durs 14.

N 191 : Traitement des intersections avec des giratoires jusqu'à Ablis

PRIORITE 1







PROPOSITIONS : Création de giratoires

Action 1.1

Zoom sur l'action : Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 16.

La Boissière-Ecole : D 80/Chemin de l'Olivet

PRIORITE 4





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Suppression de la zone de doublement et mise en place d'une ligne blanche. Renforcement par panneau de l'intersection.

Points durs 17.

La Boissière-Ecole : D 71/C 9 – La grange de Bory

PRIORITE 3





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : La difficulté principale se situe avec l'accès au restaurant. La suppression des arbres et haies pour gagner en visibilité serait un plus.

Action 1.1

Zoom sur l'action : Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 18.

Emancé : D 62 / Chemin de la Plaine

PRIORITE 3





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Secteurs sinueux qu'il convient de mieux signaler pour avertir les automobilistes de cette intersection.

Points durs 19.

Emancé : D 176 / D 62

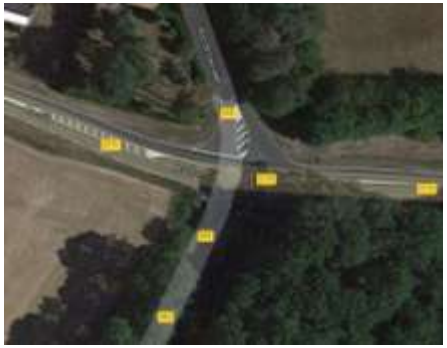


PROPOSITIONS : Création d'un giratoire

PRIORITE 4



DIFFICULTES : Espace disponible mais secteur sinueux.



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

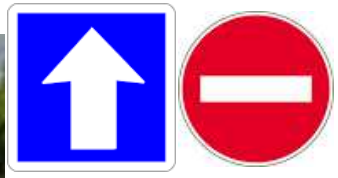
Zoom

Points durs 20.

Emancé : D 176 / Rue de la Porte au Dry

PRIORITE 4





PROPOSITIONS : La sortie depuis la porte au Dry sur la D 176 sera interdite avec la mise en place d'un sens unique sur la voie.

DIFFICULTES : Intersection délicate

Points durs 21.

Emancé : D 176 / Rue d'Orphin

PRIORITE 4





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : ?

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 22.

Emancé : D 176 / Rue de Chaleine





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Meilleure matérialisation de l'intersection

Points durs 23.

Sonchamp : D 936 / C8-C3





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Meilleure matérialisation de l'intersection et suppression de la zone de dépassement avec remplacement par une ligne blanche en amont du carrefour.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 24.

Cernay-la-Ville : D 24 / D 91

PRIORITE 2 – Etude en cours du CD 78





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : ?

Points durs 25.

Hermeray : D 107 / D 80



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire franchissable avec plateau traversant qui englobe le carrefour

PRIORITE 2





DIFFICULTES : Espace contraint avec géométrie délicate.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 26.

Poigny-la-Forêt : D 936 / Route des Bréviaires

PRIORITE 4





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Mise en place d'une limitation à 70 Km/h voire mise en place d'un TPC en amont du carrefour

Points durs 27.

Le Perray-en-Yvelines : D 910 / D 61



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire franchissable avec plateau traversant qui englobe le carrefour en lien avec une zone de rencontre

PRIORITE 2





DIFFICULTES : Une requalification globale du secteur en lien avec la Ville est nécessaire.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom

Points durs 28.

Cernay-la Ville : D 906 / Rue des Charmes

PRIORITE 4





PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Visibilité délicate du carrefour du fait du bâti.

Points durs 29.

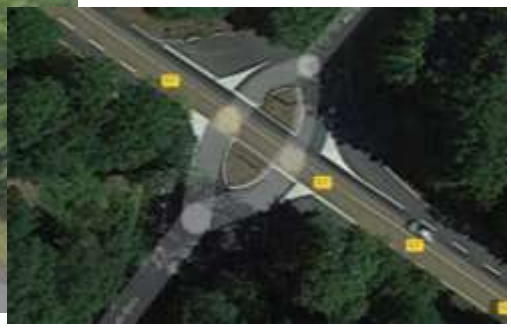
Clairefontaine-en-Yvelines : D 27 / Route du Coin du Bois



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire

PRIORITE 4





DIFFICULTES : Les mouvements de tourne-à-gauche sont actuellement possible depuis la route du coin du bois

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

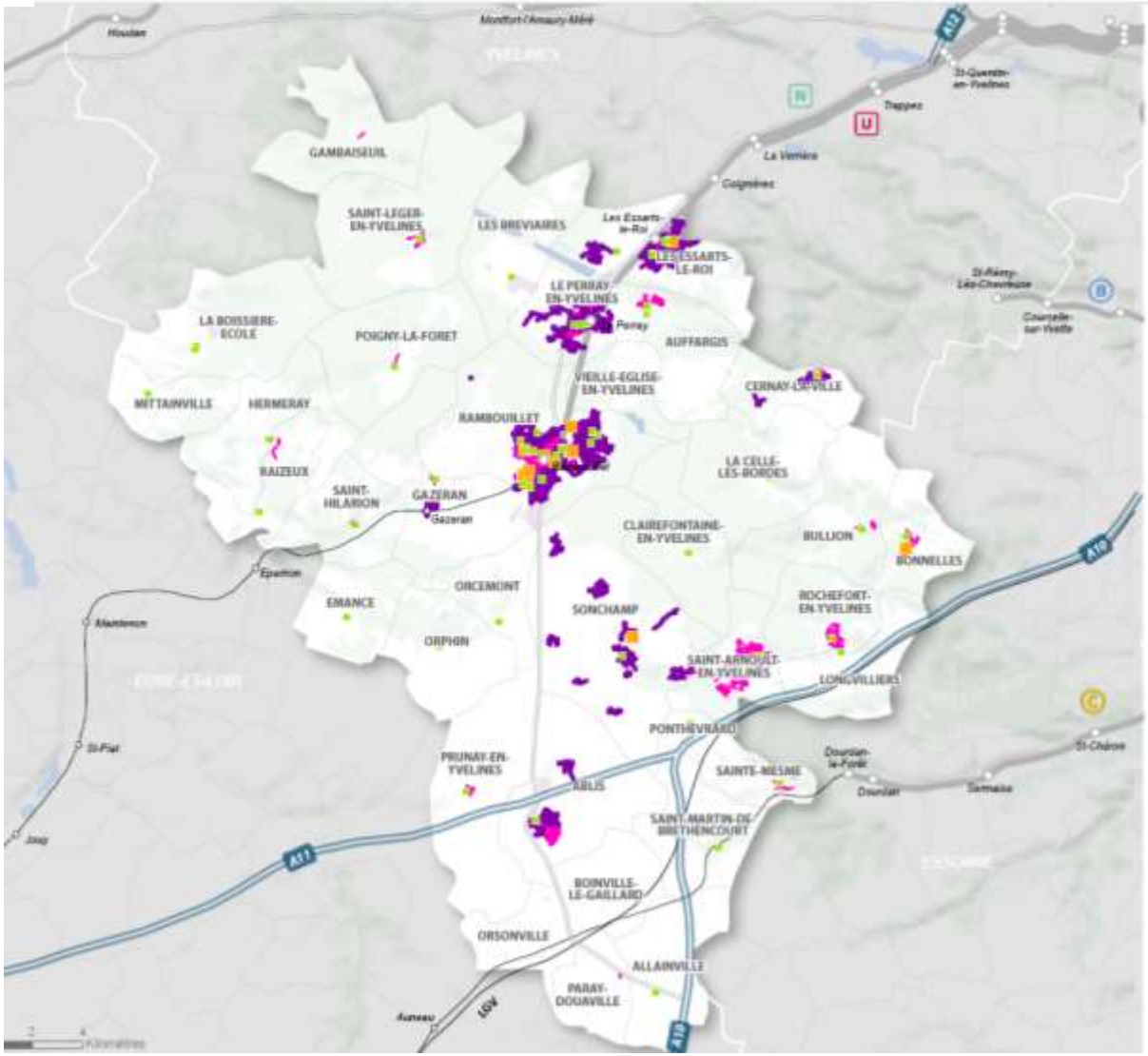
ANNEXE 4 :
Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les zones de modération de vitesse

Action 1.2

Zoom sur l'action : Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Rappel de la cartographie à l'échelle de Rambouillet Territoires



Un développement important des zones de modération de vitesse dans le cadre du PLM

Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

Etablissements scolaires à sécuriser

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

Les zones de modération de vitesse se situent sur les 5 principaux pôles de Rambouillet Territoires *(Ablis, Le Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi, Rambouillet et St-Arnoult-en-Yvelines)*.

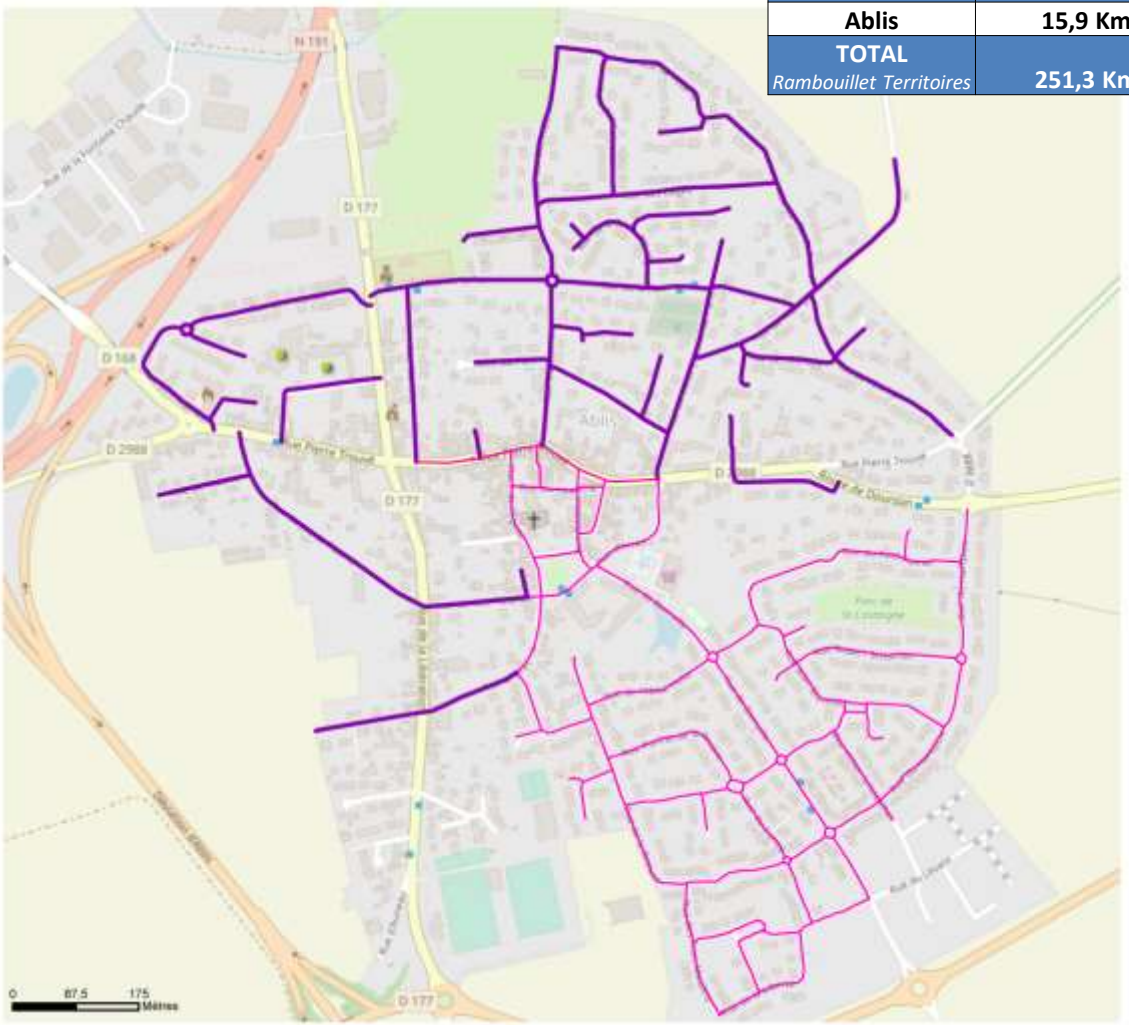
Sources : IGN 2018, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Ablis Centre

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Ablis	15,9 Km	6,7 Km	9,2 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km

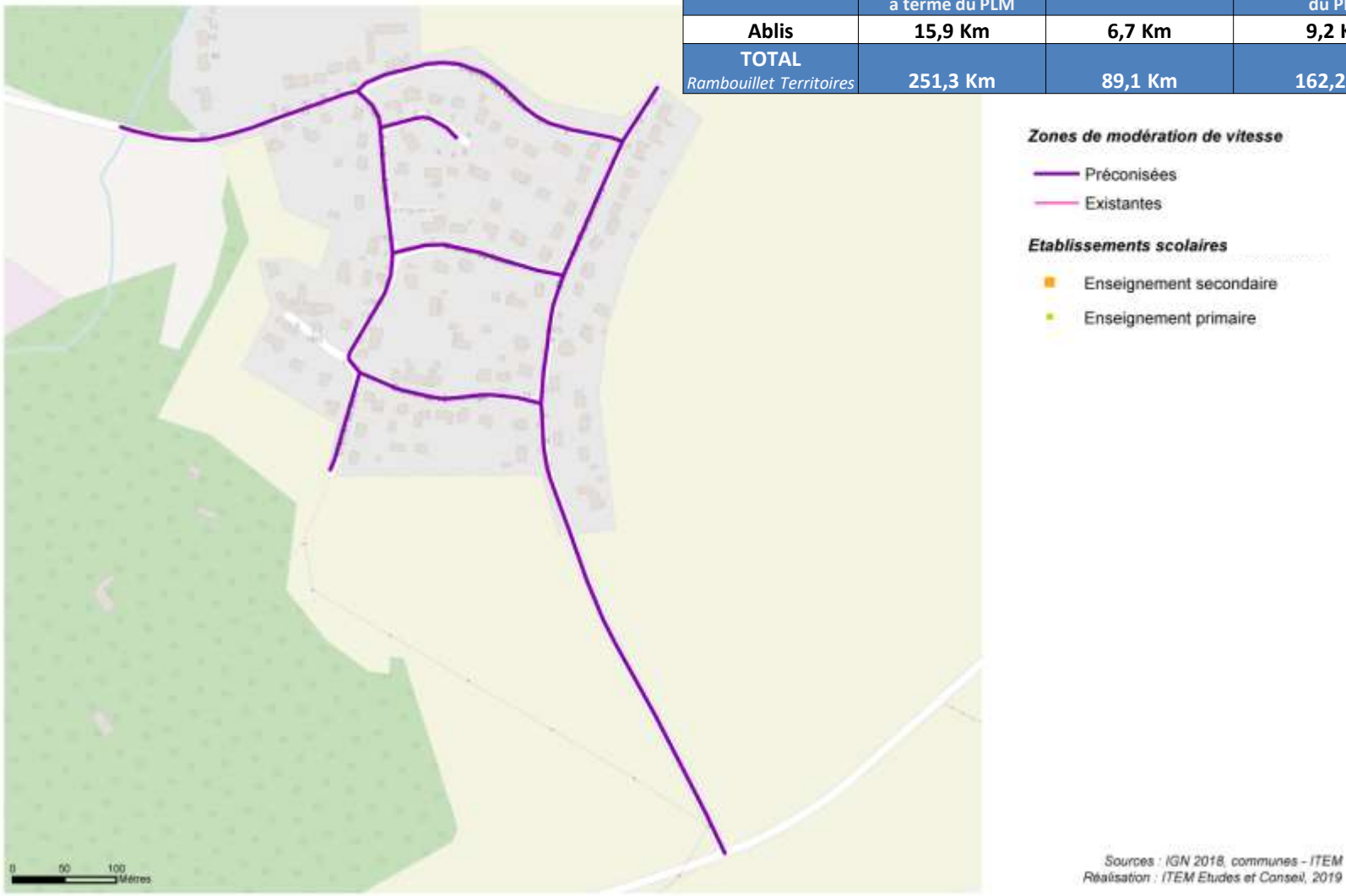


Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Ablis Nord

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Ablis	**15,9 Km**	**6,7 Km**	**9,2 Km**
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**251,3 Km**	**89,1 Km**	**162,2 Km**



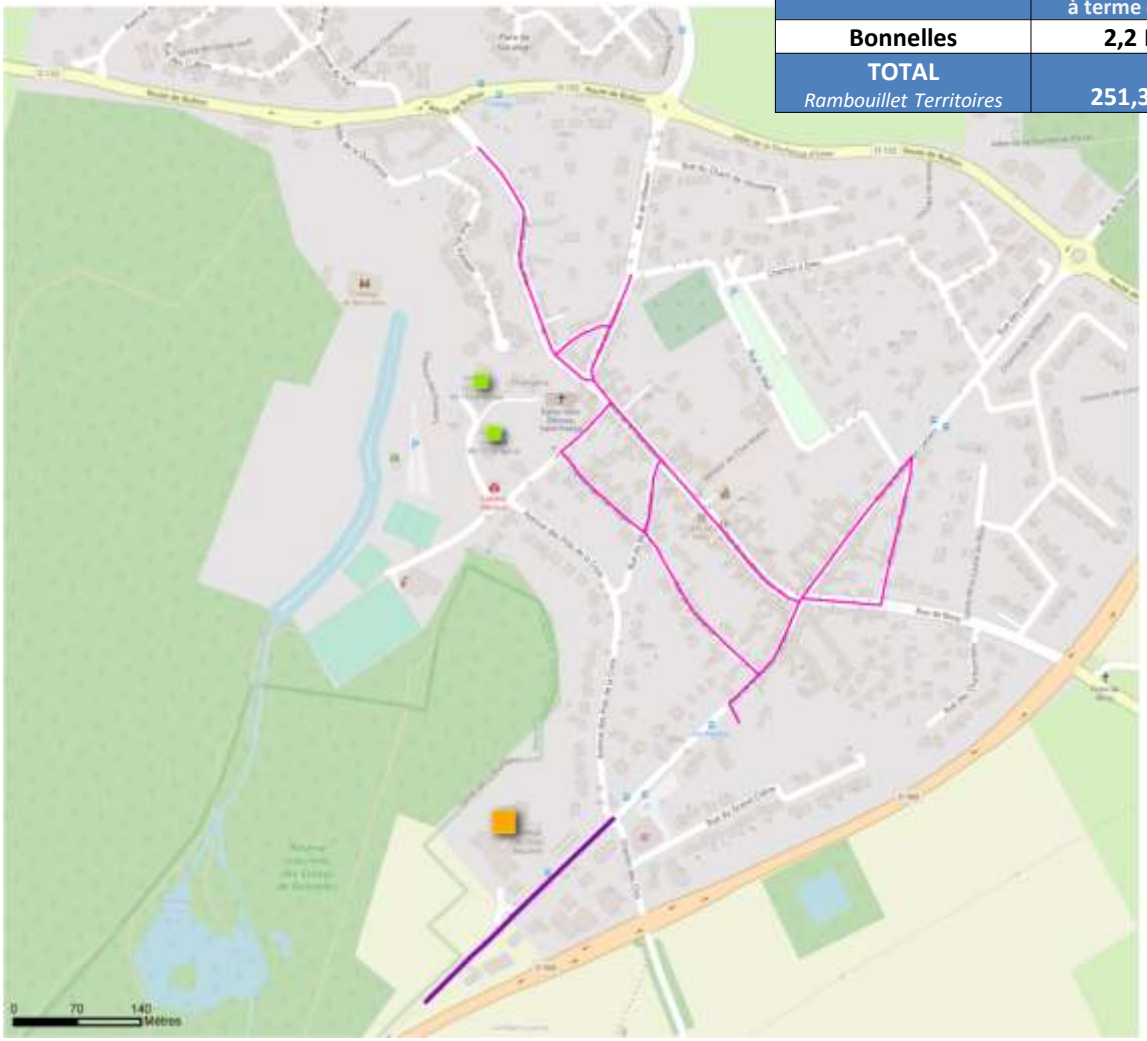
Action 1.2

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Bonnelles

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Bonnelles	**2,2 Km**	**1,9 Km**	**0,3 Km**
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**251,3 Km**	**89,1 Km**	**162,2 Km**

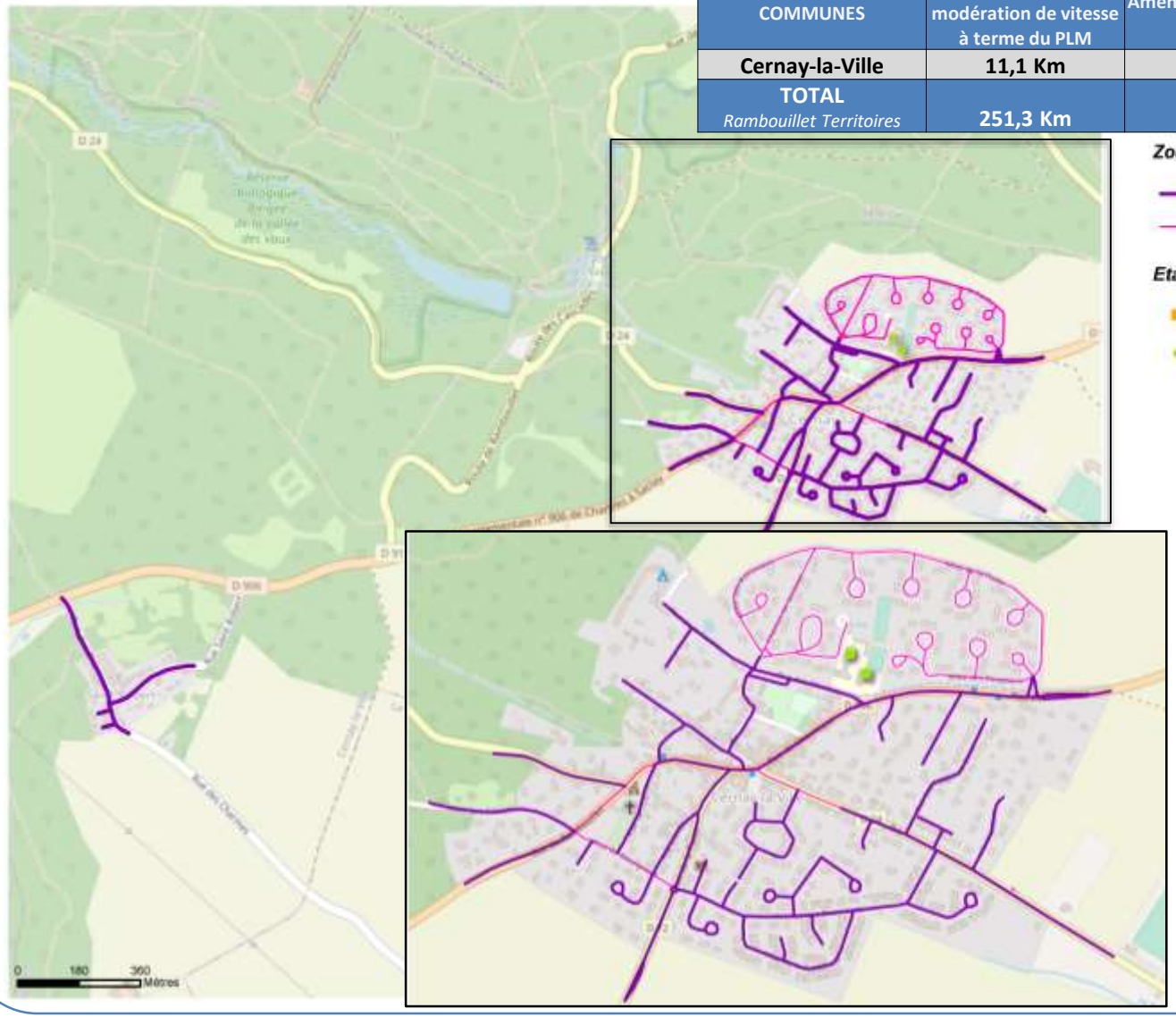


Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Cernay-la-Ville

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Cernay-la-Ville	11,1 Km	3,1 Km	7,9 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km

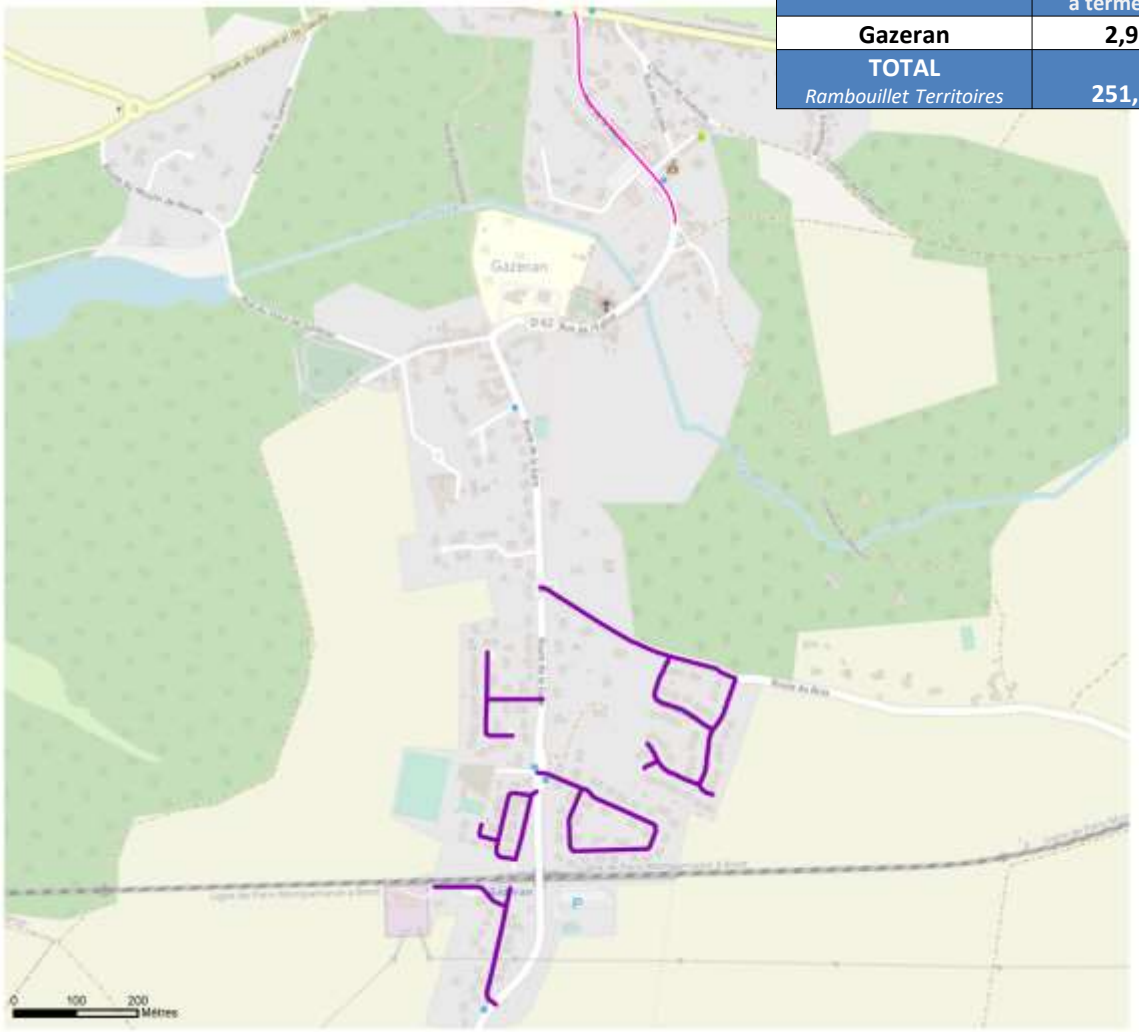


Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Gazeran

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Gazeran	2,9 Km	0,6 Km	2,3 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km



Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

Etablissements scolaires

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

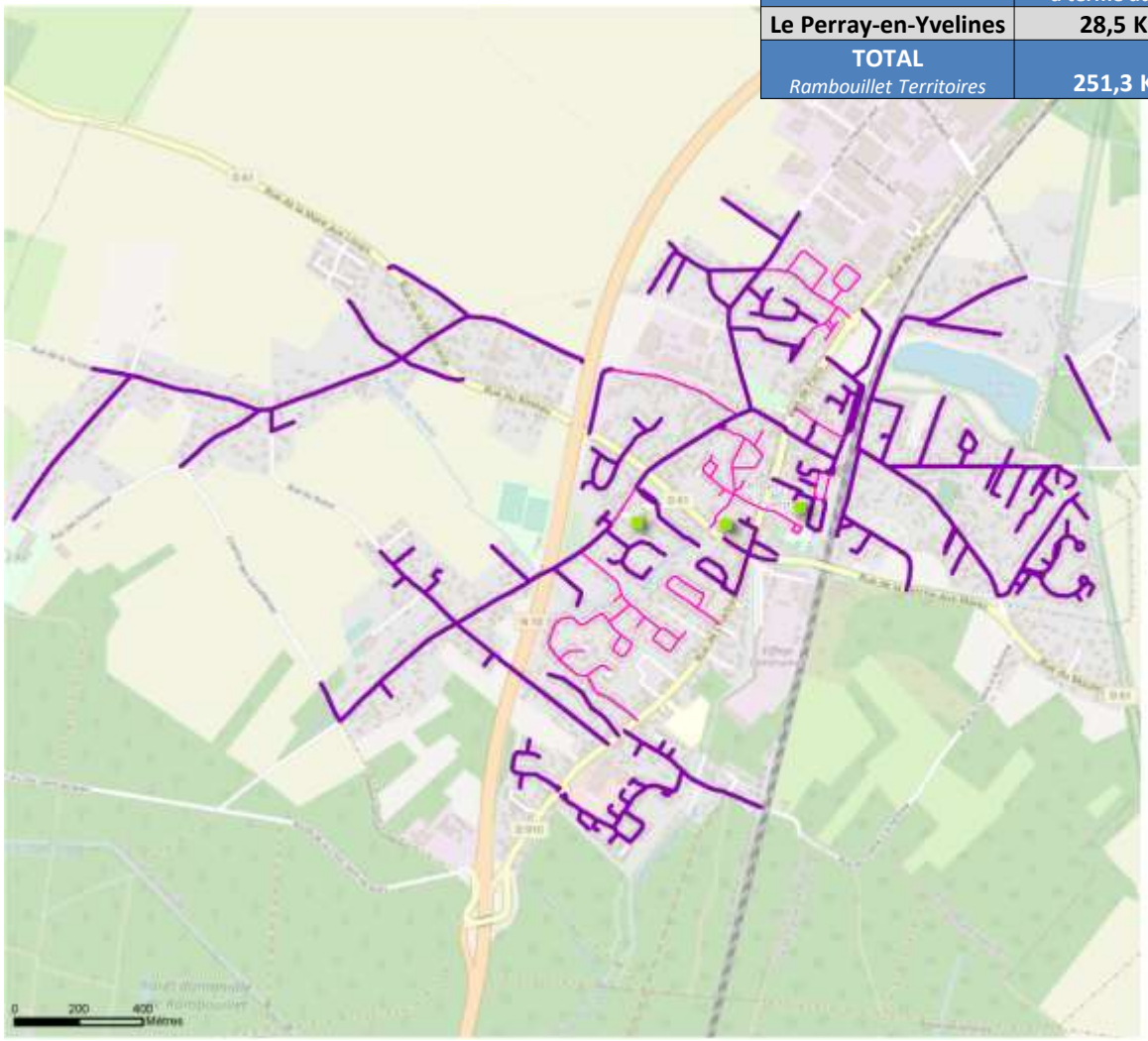
Sources : IGN 2018, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Le Perray-en-Yvelines

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Le Perray-en-Yvelines	28,5 Km	5,6 Km	22,9 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km

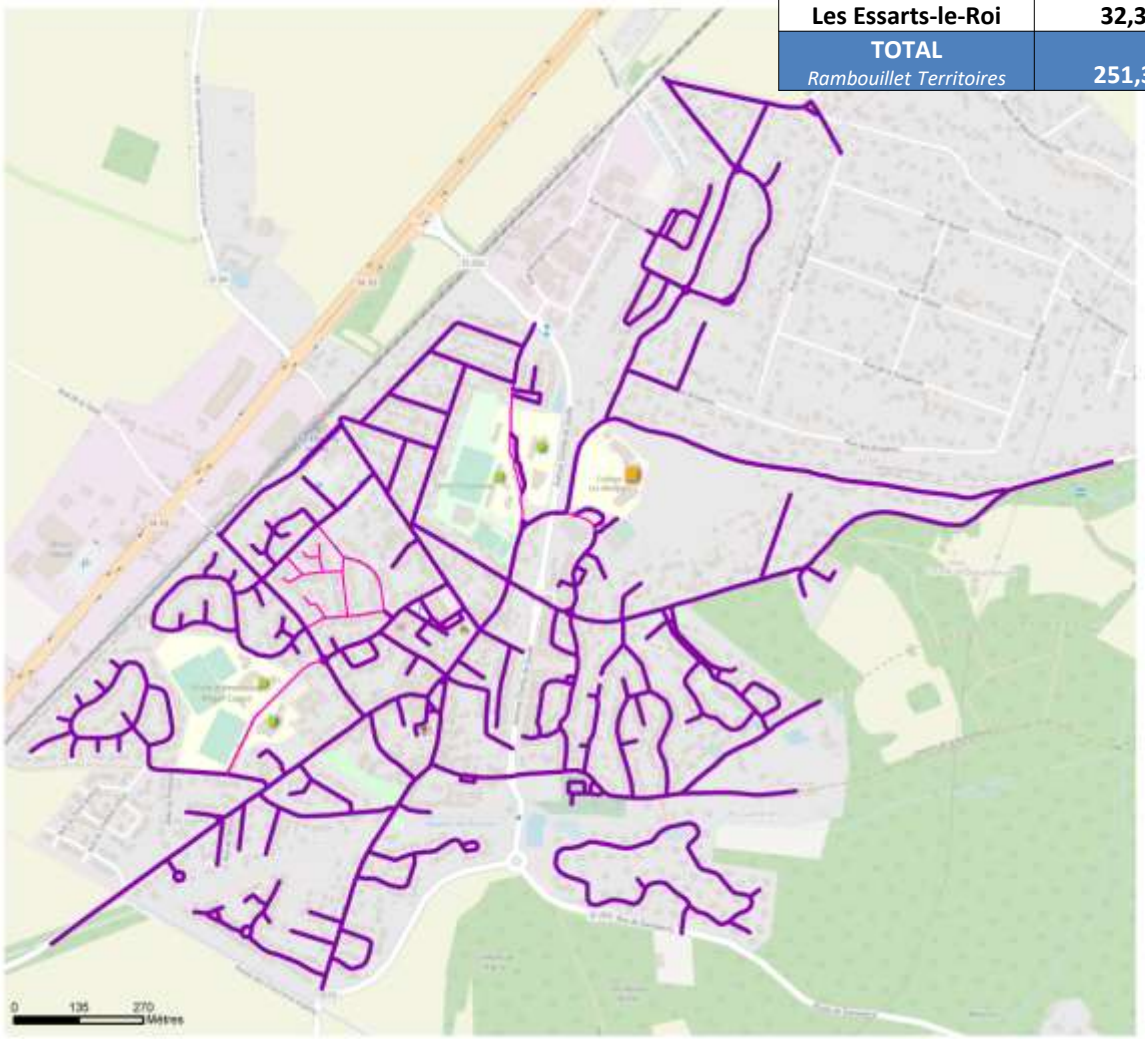


Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Les Essarts-le-Roi EST

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Les Essarts-le-Roi	32,3 Km	1,6 Km	30,8 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km

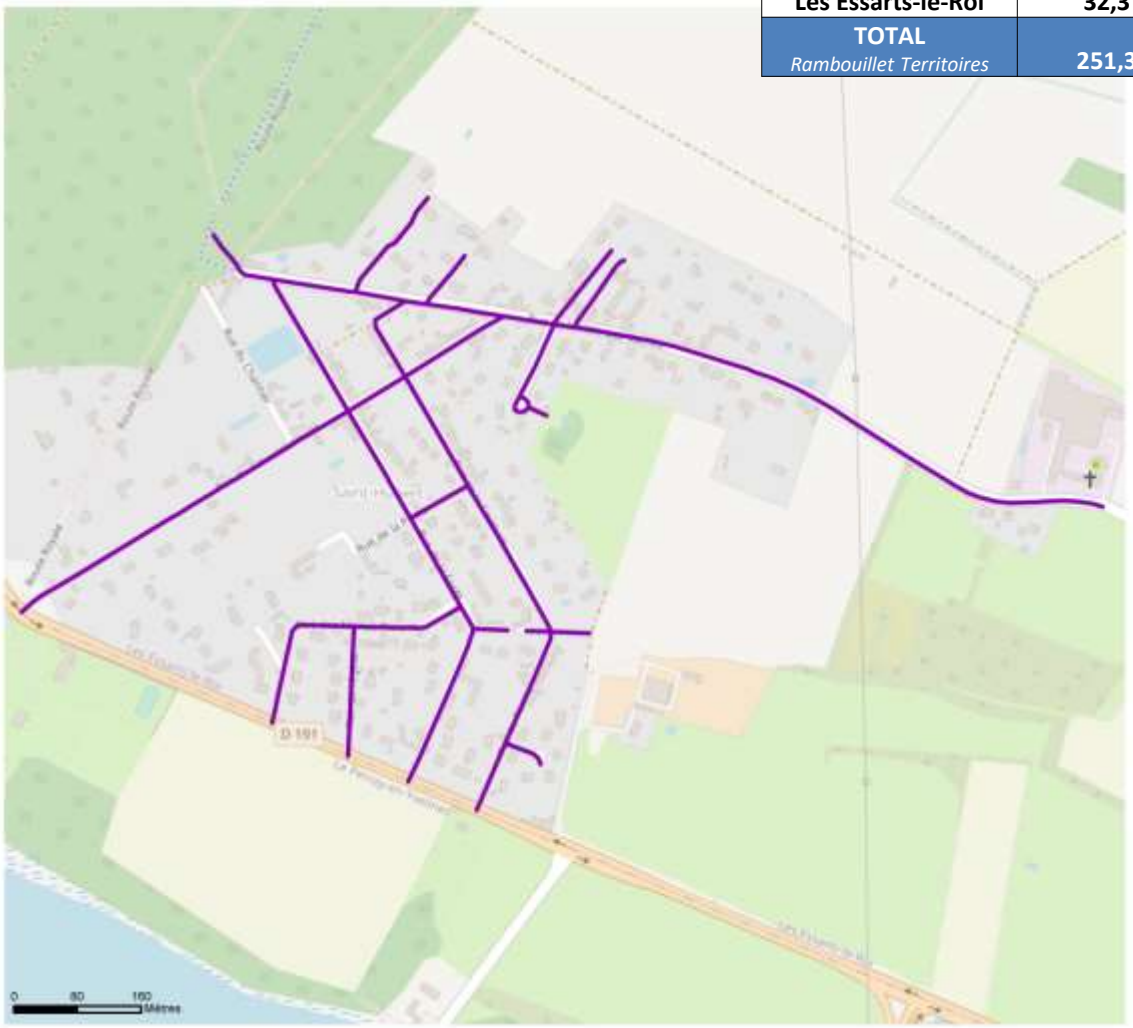


Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Les Essarts-le-Roi OUEST

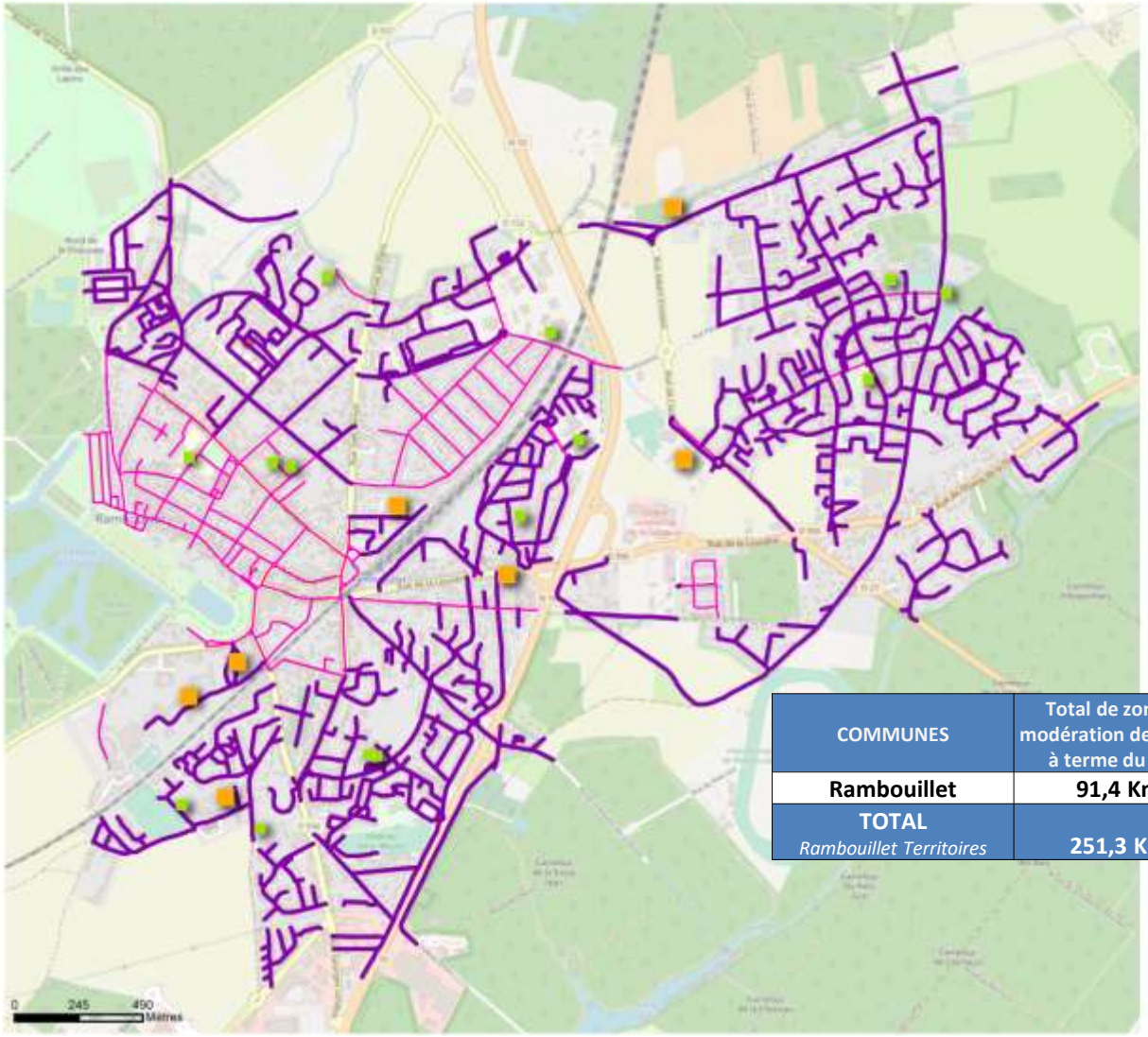
COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Les Essarts-le-Roi	**32,3 Km**	**1,6 Km**	**30,8 Km**
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**251,3 Km**	**89,1 Km**	**162,2 Km**



Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Rambouillet



Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

Etablissements scolaires

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Rambouillet	**91,4 Km**	**18,9 Km**	**72,5 Km**
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**251,3 Km**	**89,1 Km**	**162,2 Km**

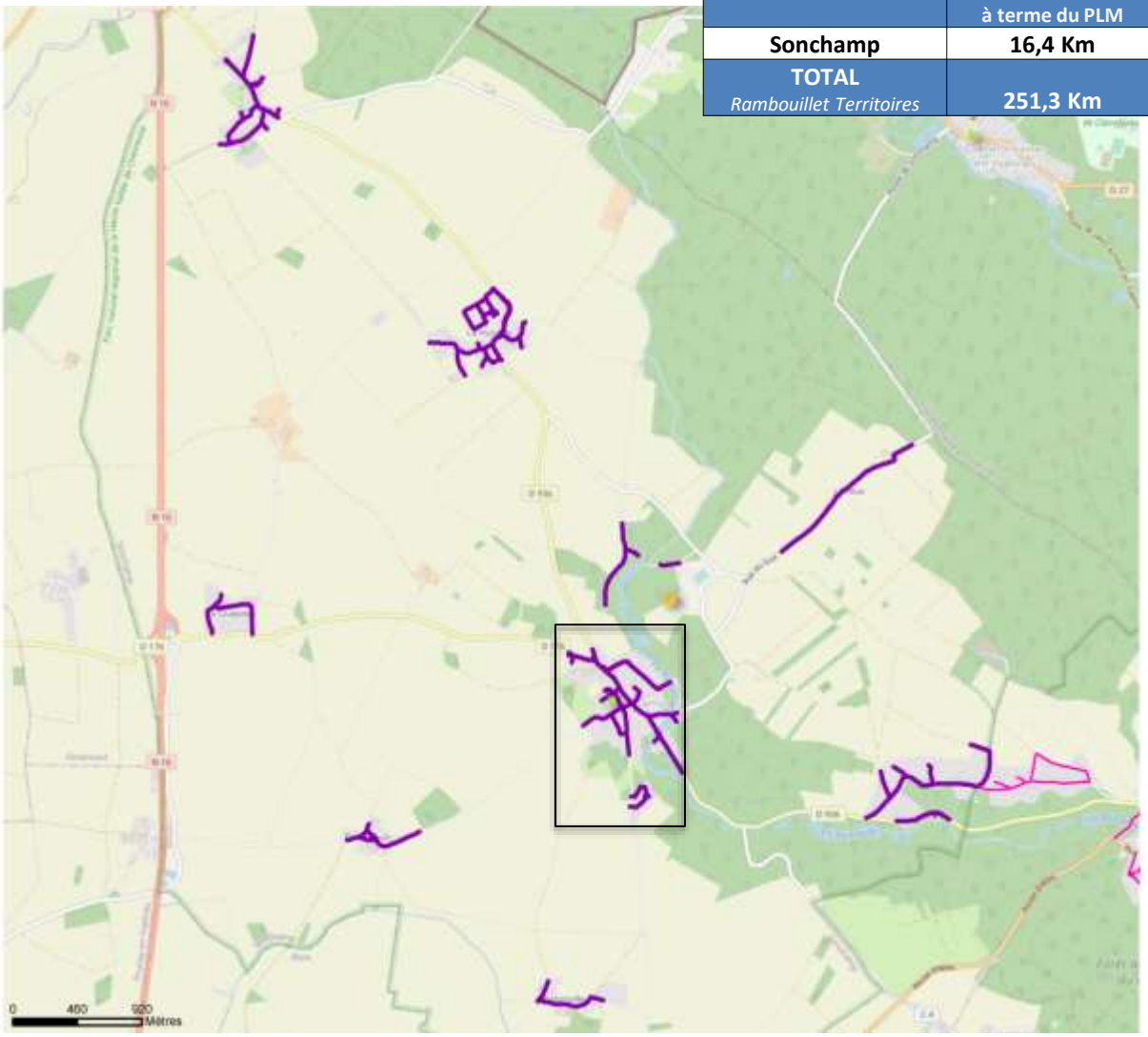
Sources : IGN 2018, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Sonchamp

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Sonchamp	16,4 Km	0,0 Km	16,4 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km



Zones de modération de vitesse

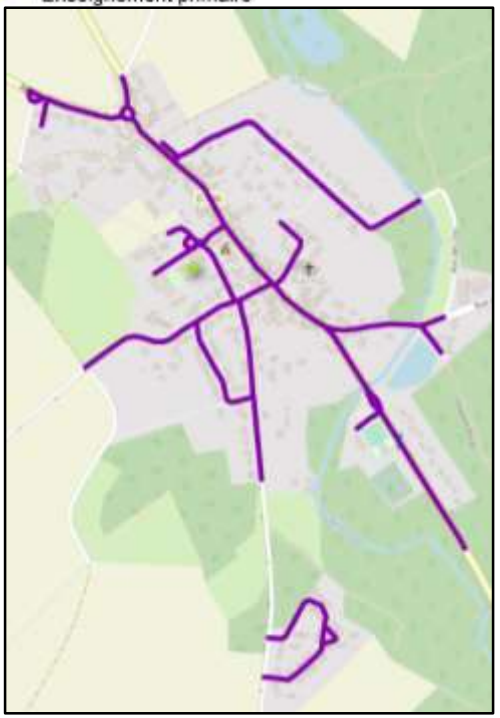
Préconisées

Existantes

Etablissements scolaires

Enseignement secondaire

Enseignement primaire



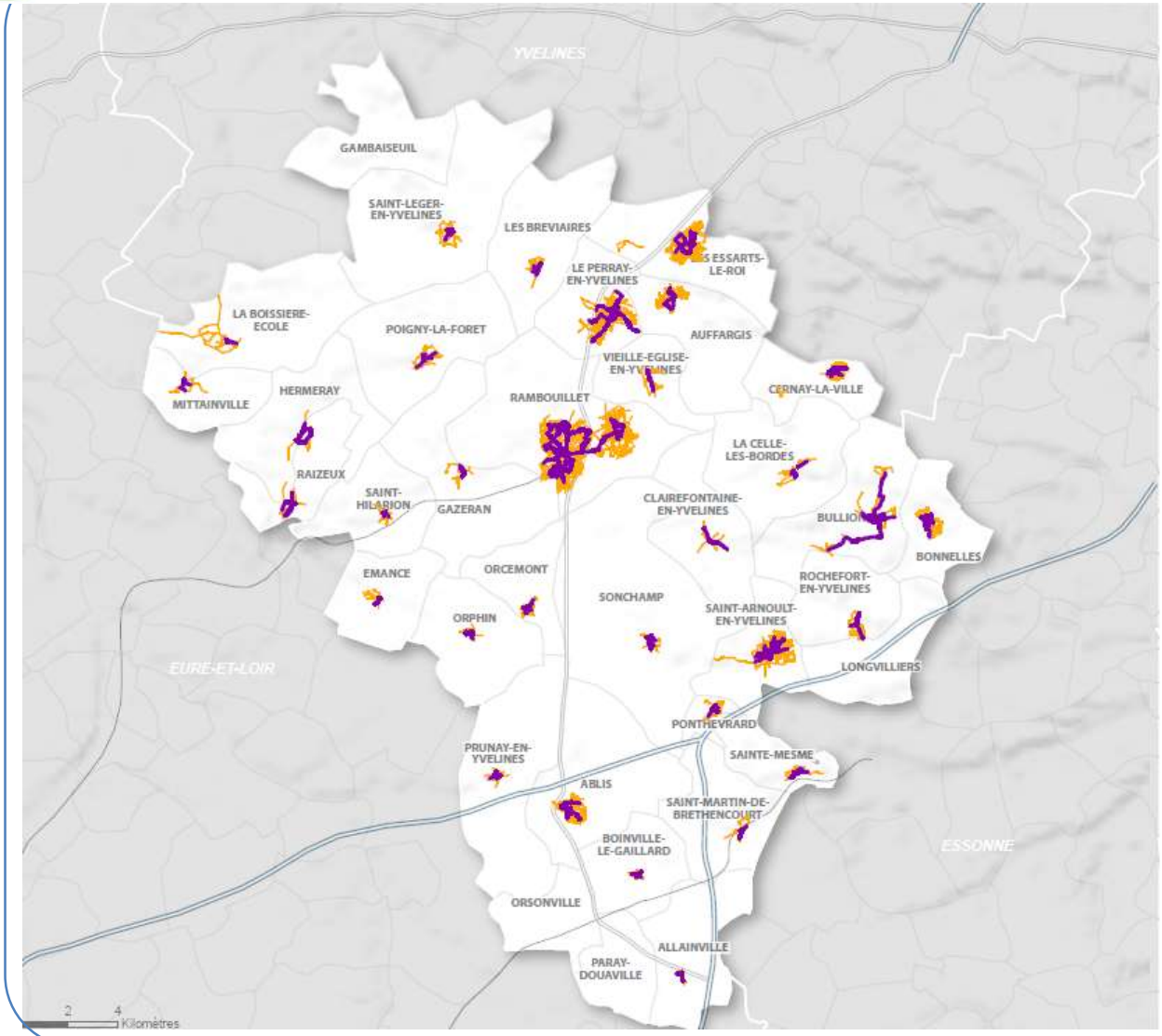
Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ANNEXE 5 :
Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les secteurs à enjeux piétons et les itinéraires piétons prioritaires en vue de leur mise en accessibilité pour tous

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Rappel de la cartographie à l'échelle de Rambouillet Territoires



Les itinéraires prioritaires et les secteurs stratégiques à enjeux piétons forts

Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

- ✓ Les **secteurs stratégiques à enjeux piéton** sont la résultante de **l'intensité des déplacements piétons attendus** en fonction de la localisation des pôles générateurs de déplacements pondérés au regard de l'utilisation de la marche pour les rejoindre (plus élevé pour un rabattement vers les TC, les établissements scolaires etc…).
- ✓ **Les itinéraires prioritaires sont ceux qui représentent le plus d'enjeux pour développer la marche** et ainsi ceux à traiter en priorité dans le cadre du PLM. **Ils représentent 71,8 Km dont 20,5 Km sur Rambouillet**
- ✓ Les secteurs à enjeux piétons forts représentent **399 km de voirie dont 128 Km uniquement sur Rambouillet.**

Sources : IGN 2018, ITEM - 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2021

Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Détail de l'action à mettre en place

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Ablis	2,5 Km	15,3 Km	17,9 Km
Allainville	0,5 Km	1,0 Km	1,6 Km
Auffargis	1,8 Km	12,3 Km	14,1 Km
Boinville-le-Gaillard	0,7 Km	1,6 Km	2,3 Km
La Boissière-École	0,7 Km	10,5 Km	11,2 Km
Bonnelles	2,4 Km	9,5 Km	11,9 Km
Les Bréviaires	1,2 Km	4,0 Km	5,2 Km
Bullion	8,1 Km	9,9 Km	18,0 Km
La Celle-les-Bordes	1,0 Km	4,4 Km	5,3 Km
Cernay-la-Ville	1,9 Km	9,1 Km	11,0 Km
Clairefontaine-en-Yvelines	1,4 Km	2,9 Km	4,3 Km
Émancé	0,4 Km	3,1 Km	3,5 Km
Les Essarts-le-Roi	**4,0 Km**	**30,9 Km**	**34,9 Km**
Gazeran	0,7 Km	4,9 Km	5,7 Km
Hermeray	1,1 Km	2,7 Km	3,8 Km
Longvilliers	0,4 Km	0,7 Km	1,1 Km
Mittainville	1,0 Km	3,5 Km	4,5 Km
Orcemont	1,1 Km	3,6 Km	4,8 Km
Orphin	1,0 Km	2,6 Km	3,6 Km
Le Perray-en-Yvelines	**7,3 Km**	**31,5 Km**	**38,8 Km**
Poigny-la-Forêt	1,6 Km	5,7 Km	7,3 Km
Ponthévrard	0,9 Km	4,1 Km	5,0 Km
Prunay-en-Yvelines	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
Raizeux	3,3 Km	3,9 Km	7,2 Km
Rambouillet	**20,5 Km**	**107,5 Km**	**128,0 Km**
Rochefort-en-Yvelines	1,0 Km	4,6 Km	5,6 Km
Saint-Arnoult-en-Yvelines	**5,5 Km**	**23,9 Km**	**29,4 Km**
Saint-Hilarion	0,5 Km	3,2 Km	3,7 Km
Saint-Léger-en-Yvelines	1,2 Km	6,9 Km	8,1 Km
Saint-Martin-de-Bréthencourt	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
Sainte-Mesme	1,4 Km	3,4 Km	4,8 Km
Sonchamp	1,4 Km	2,7 Km	4,1 Km
Vieille-Église-en-Yvelines	0,9 Km	5,5 Km	6,4 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

Répartition des linéaires concernant les cheminements piétons qualitatifs proposés par les communes dans le cadre du PLM.

NB : *Les cartes localisant les linéaires en itinéraire prioritaire et les secteurs à enjeux piétons sont disponibles en annexe 5 du présent document.*

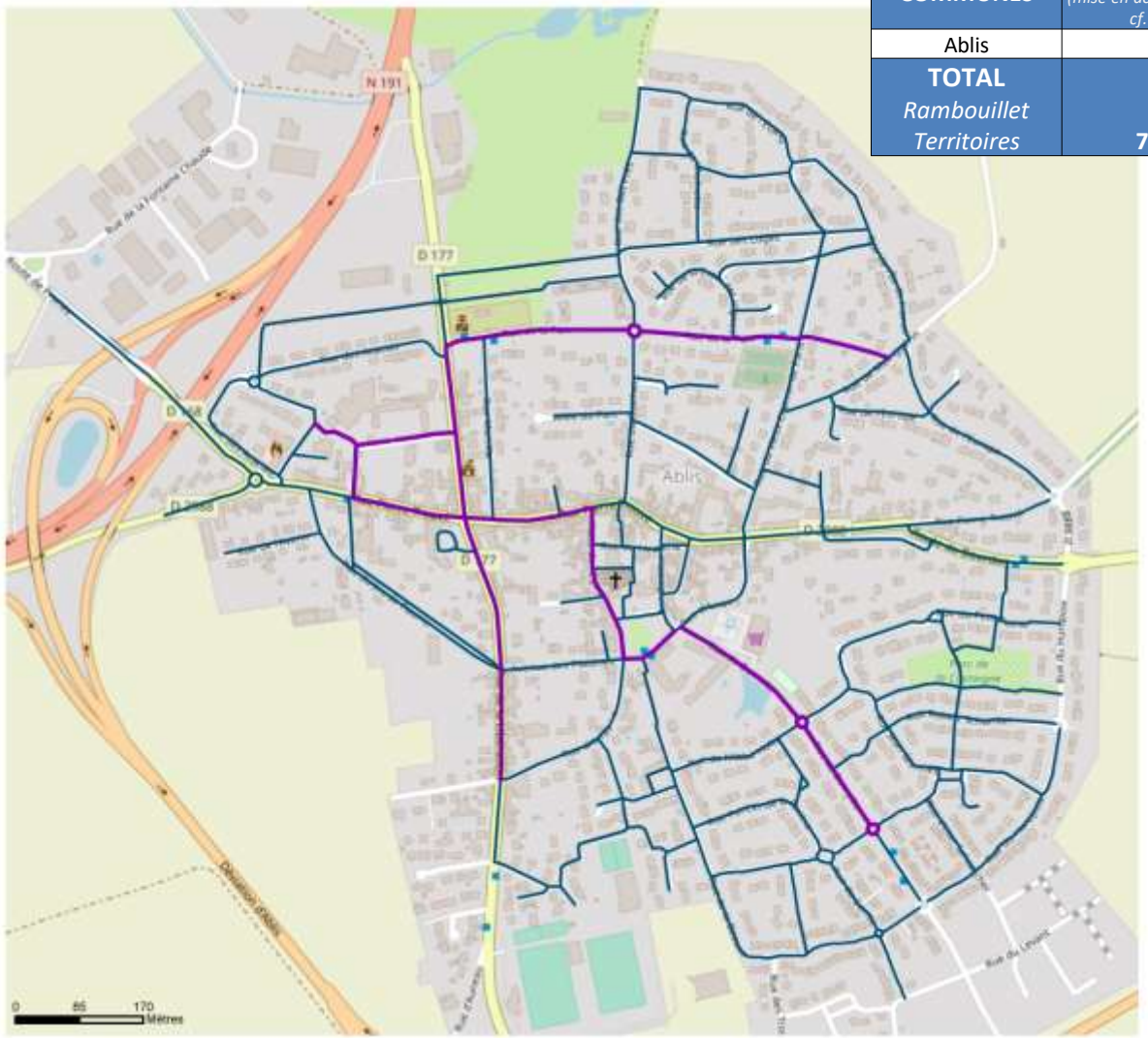
Les communes les plus peuplées de Rambouillet Territoires sont en toute logique celles qui disposent du plus de linéaires concernant les itinéraires prioritaire et les secteurs à enjeux pour les piétons.

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Ablis

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Ablis	2,5 Km	15,3 Km	17,9 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Secteurs à enjeux piéton

Itinéraire piéton prioritaire

Secteur à enjeux piéton

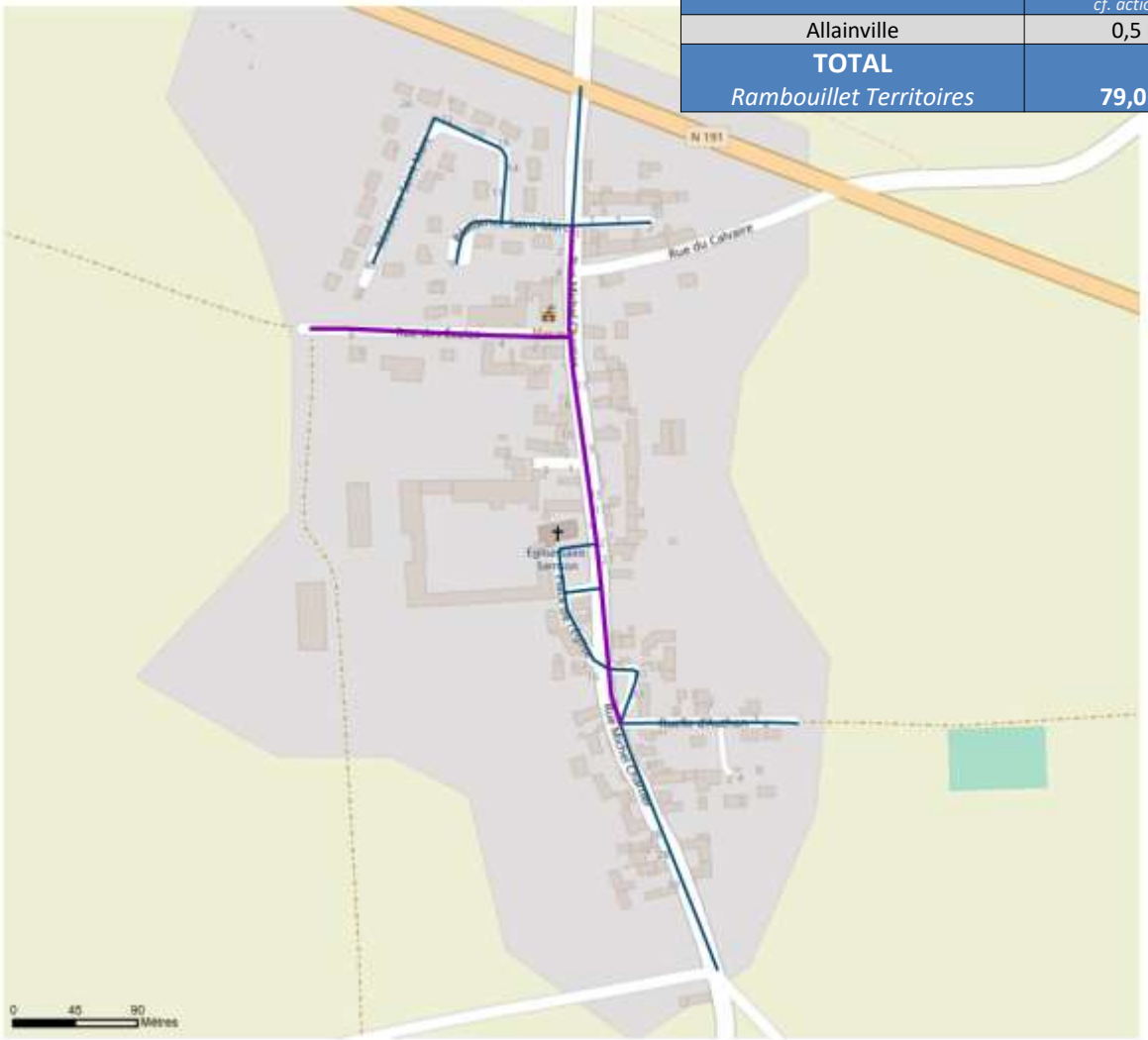
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Allainville

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Allainville	0,5 Km	1,0 Km	1,6 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

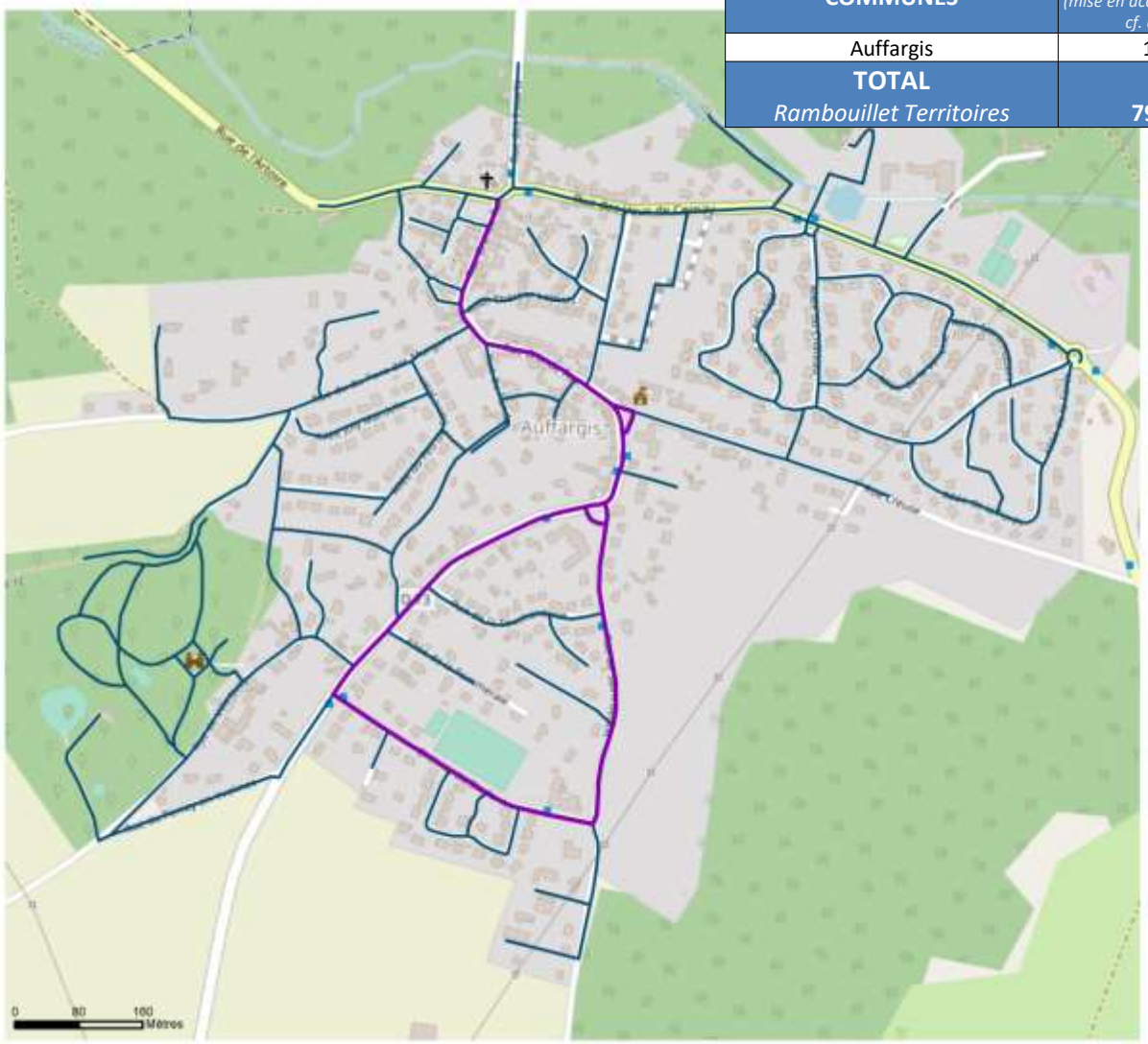
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Auffargis

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Auffargis	1,8 Km	12,3 Km	14,1 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Boinville-le-Gaillard

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Boinville-le-Gaillard	0,7 Km	1,6 Km	2,3 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

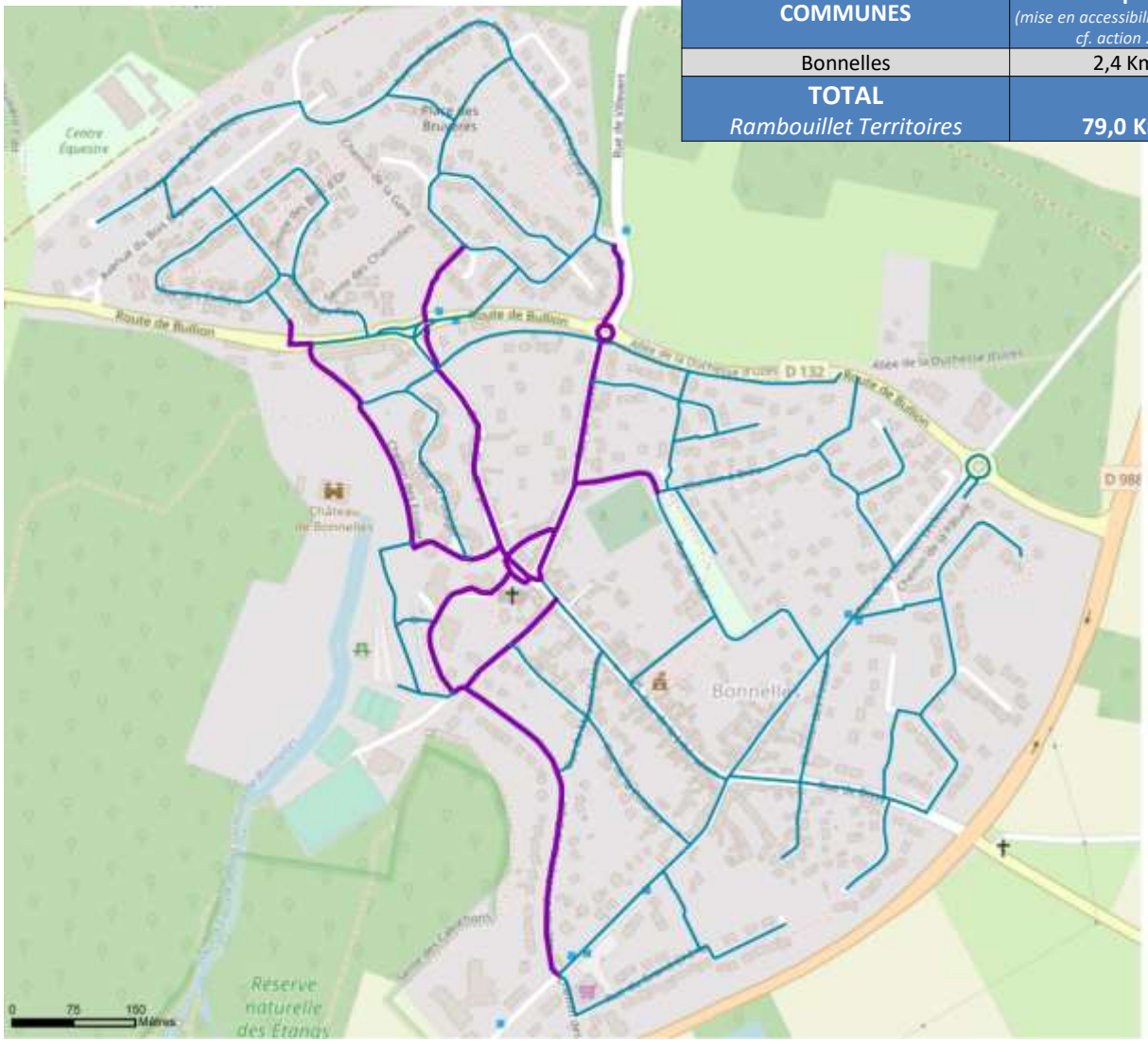
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Bonnelles

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Bonnelles	2,4 Km	9,5 Km	11,9 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Secteurs à enjeux piéton

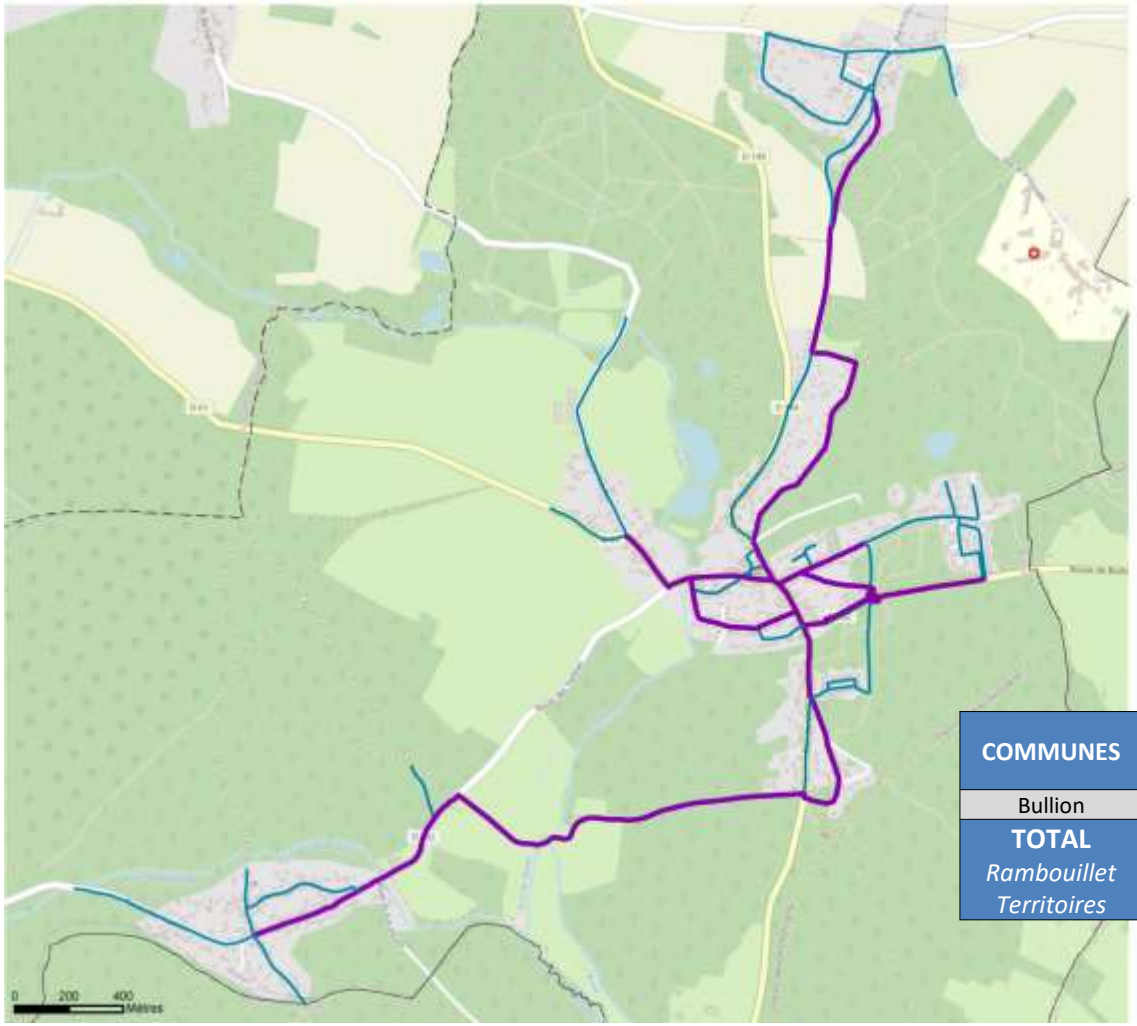
- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Bullion



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Bullion	8,1 Km	9,9 Km	18,0 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

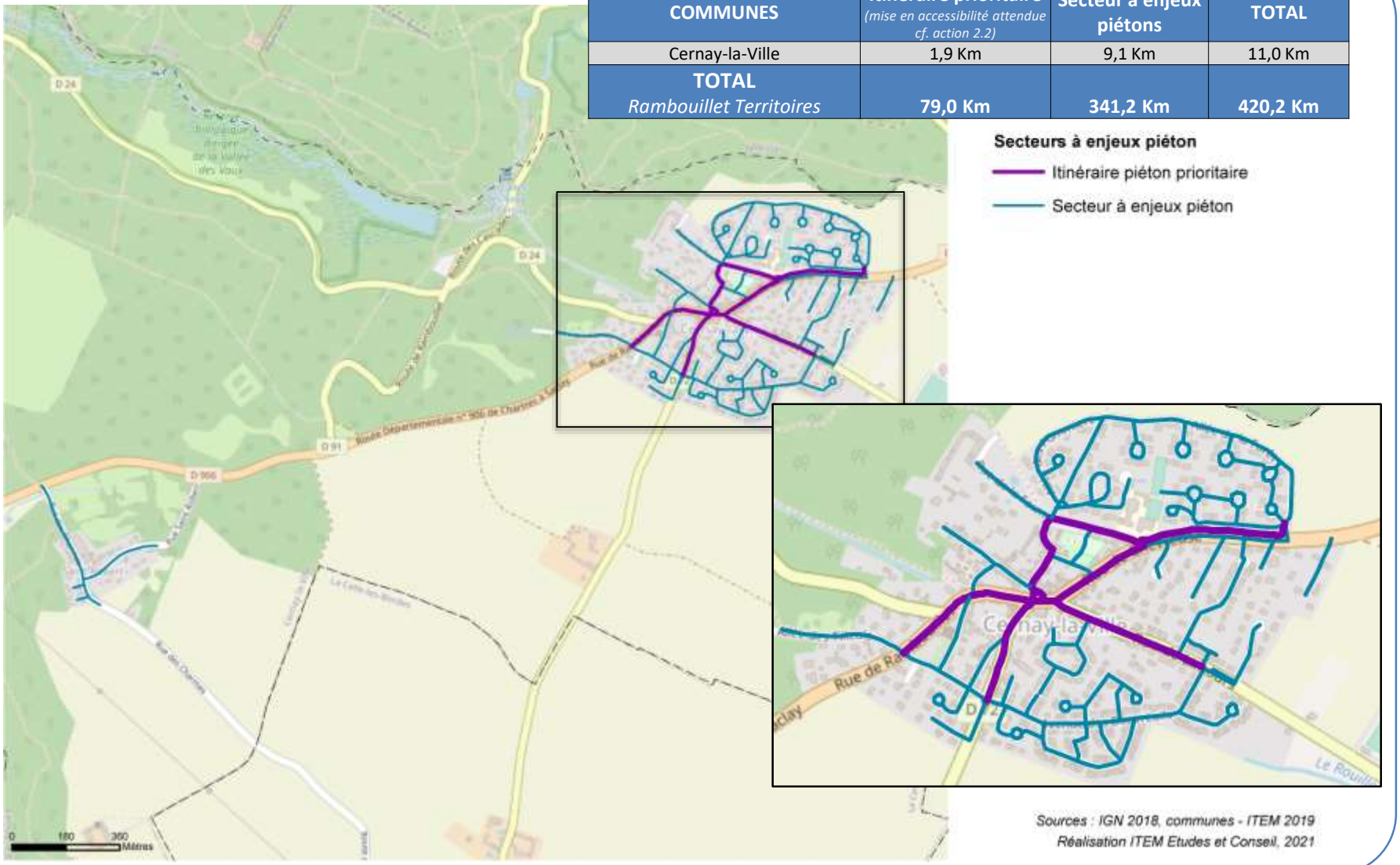
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Cernay-la-Ville

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Cernay-la-Ville	1,9 Km	9,1 Km	11,0 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

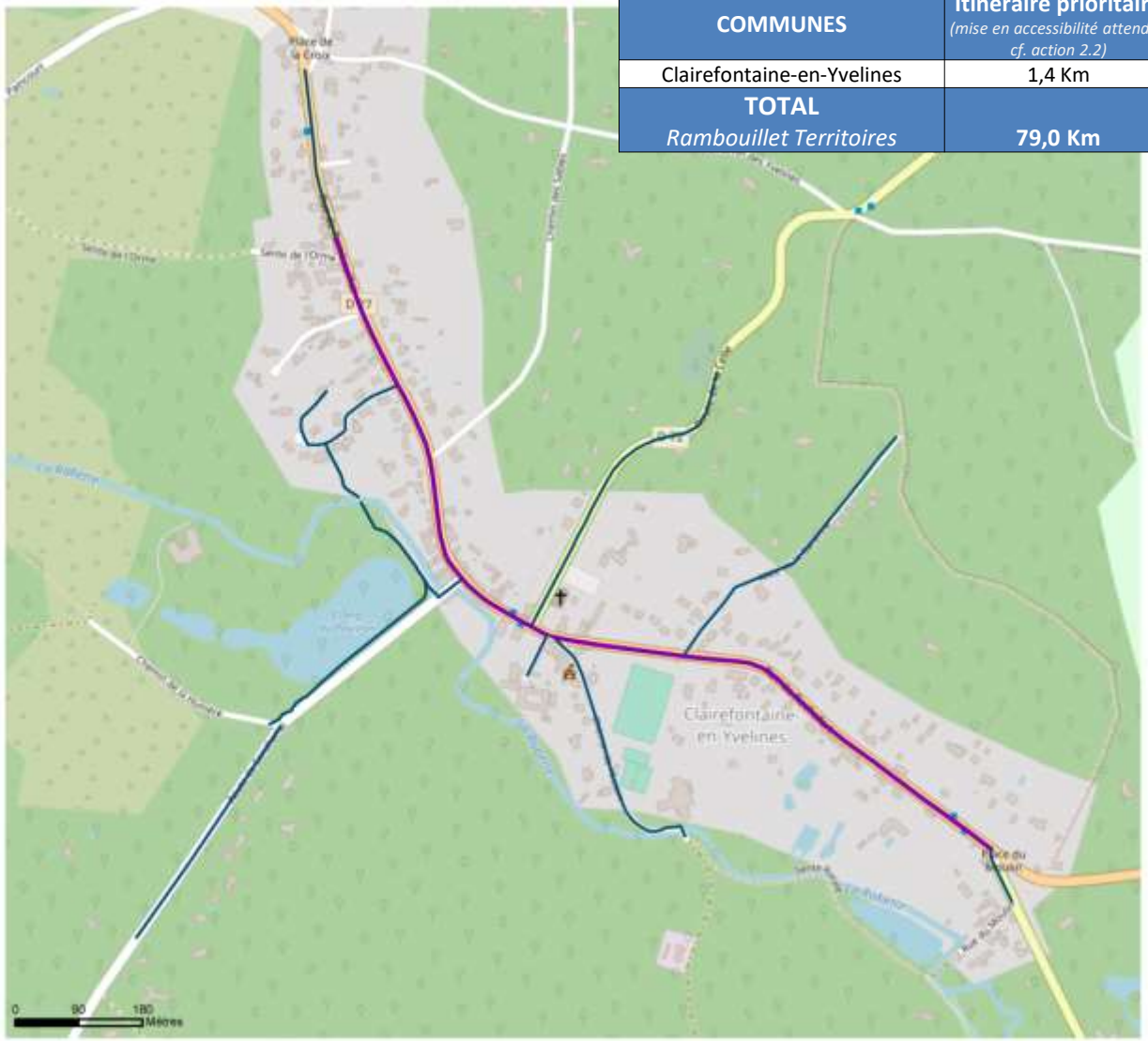


Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Clairefontaine-en-Yvelines

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Clairefontaine-en-Yvelines	1,4 Km	2,9 Km	4,3 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Secteurs à enjeux piéton

Itinéraire piéton prioritaire

Secteur à enjeux piéton

Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Emancé

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Émancé	0,4 Km	3,1 Km	3,5 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



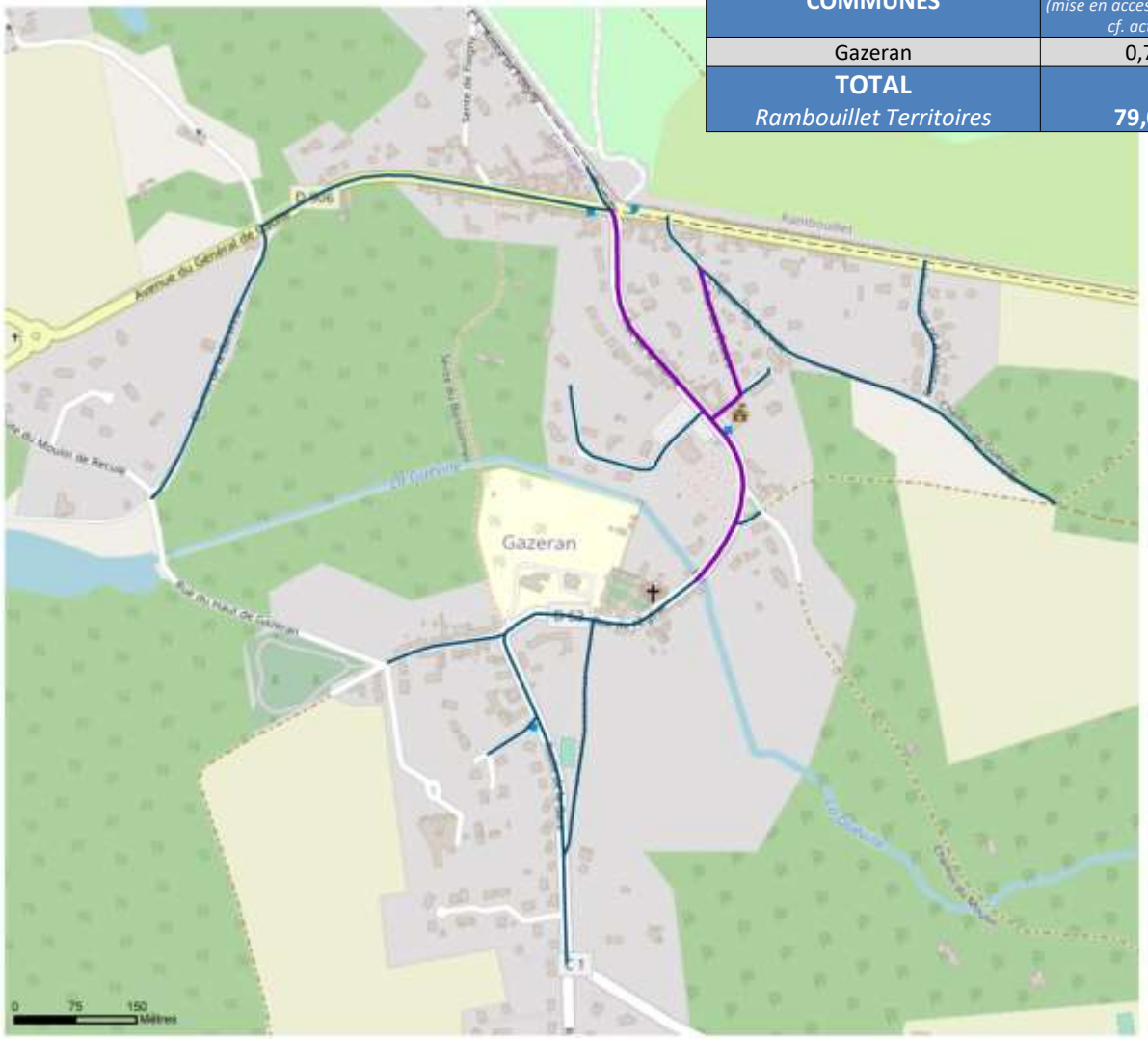
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Gazeran

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Gazeran	0,7 Km	4,9 Km	5,7 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Secteurs à enjeux piéton

Itinéraire piéton prioritaire

Secteur à enjeux piéton

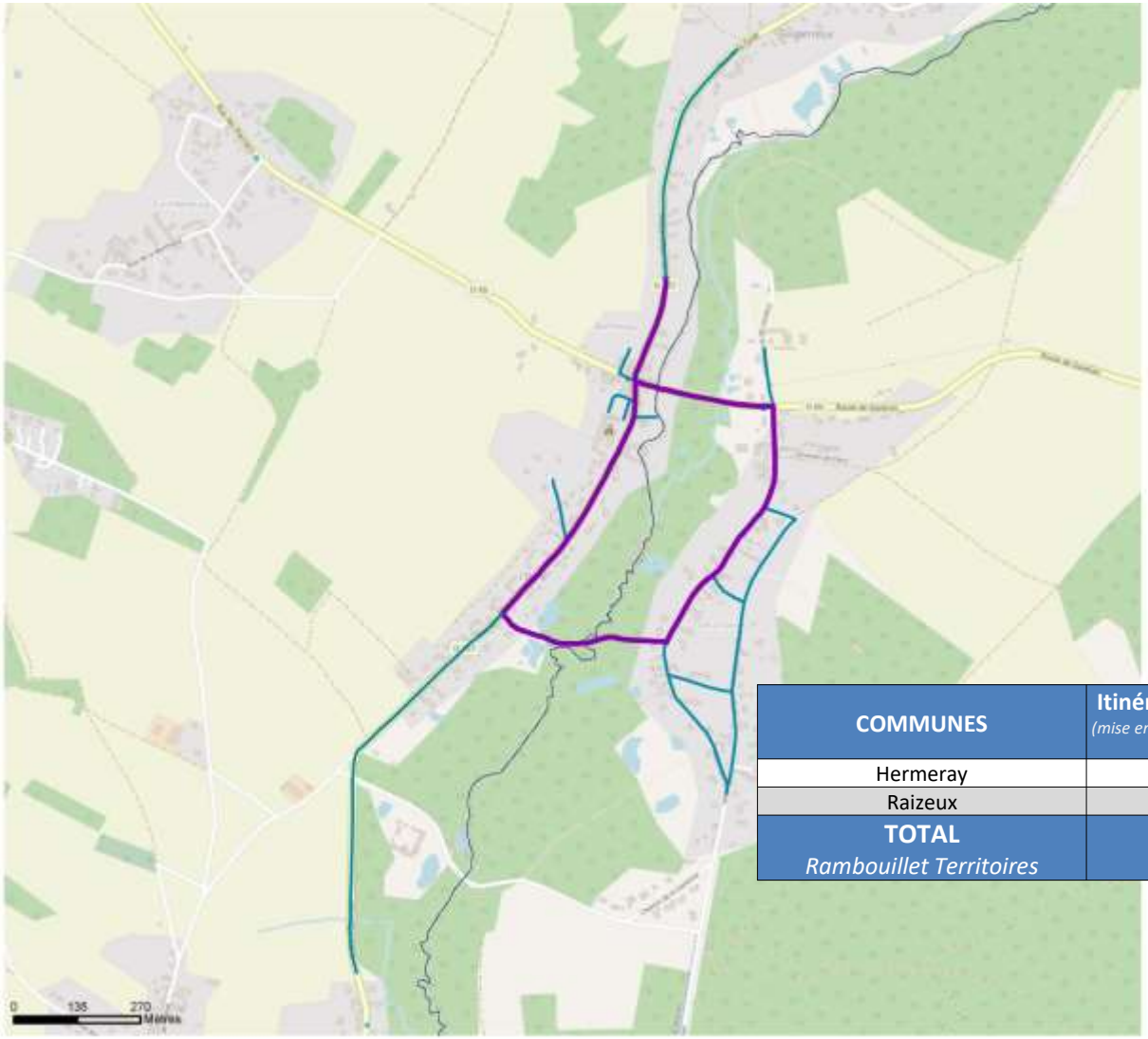
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Action 2.1

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Hermeray-Raizeux



COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Hermeray	1,1 Km	2,7 Km	3,8 Km
Raizeux	3,3 Km	3,9 Km	7,2 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

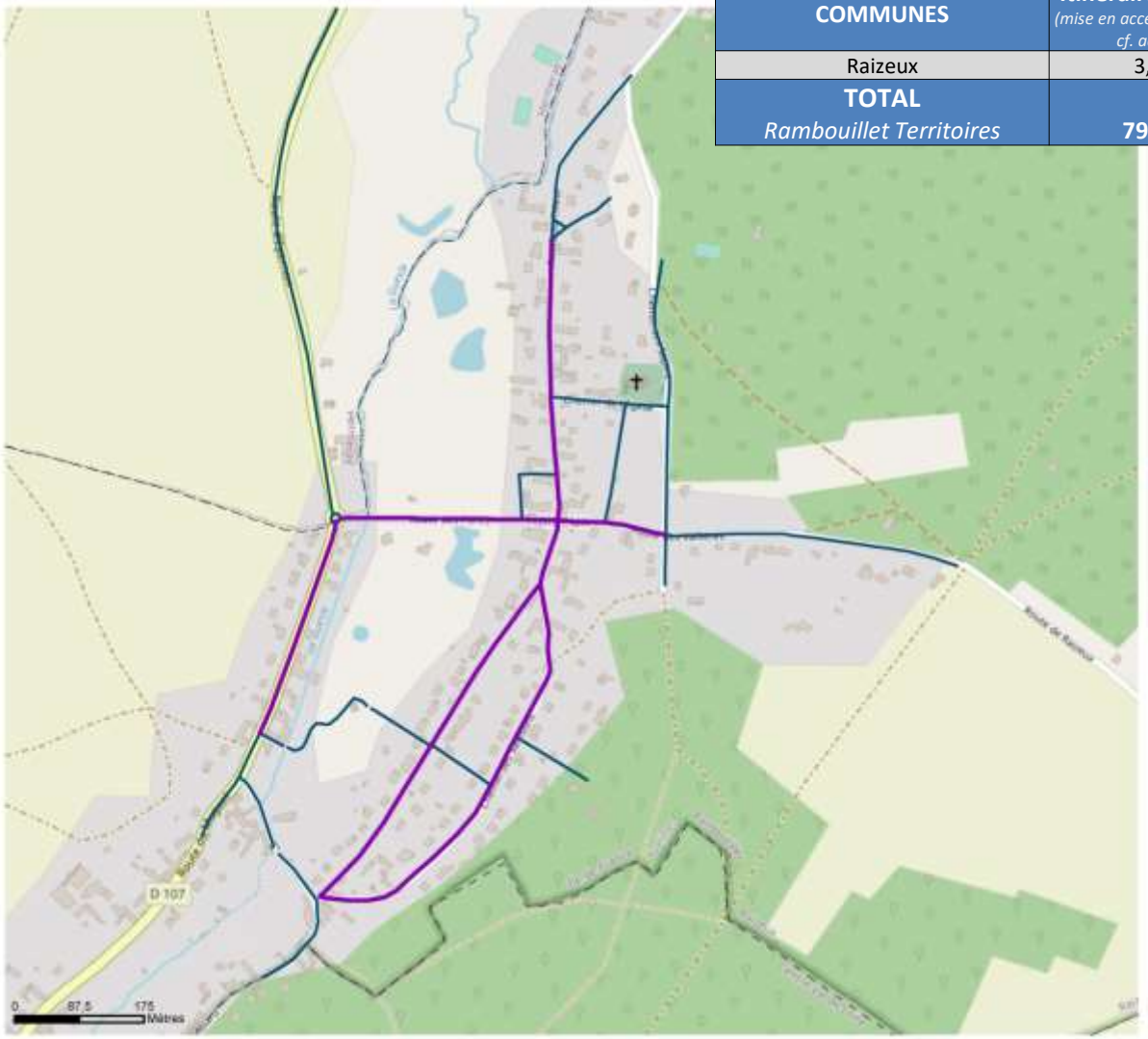
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Raizeux

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Raizeux	3,3 Km	3,9 Km	7,2 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Secteurs à enjeux piéton

Itinéraire piéton prioritaire

Secteur à enjeux piéton

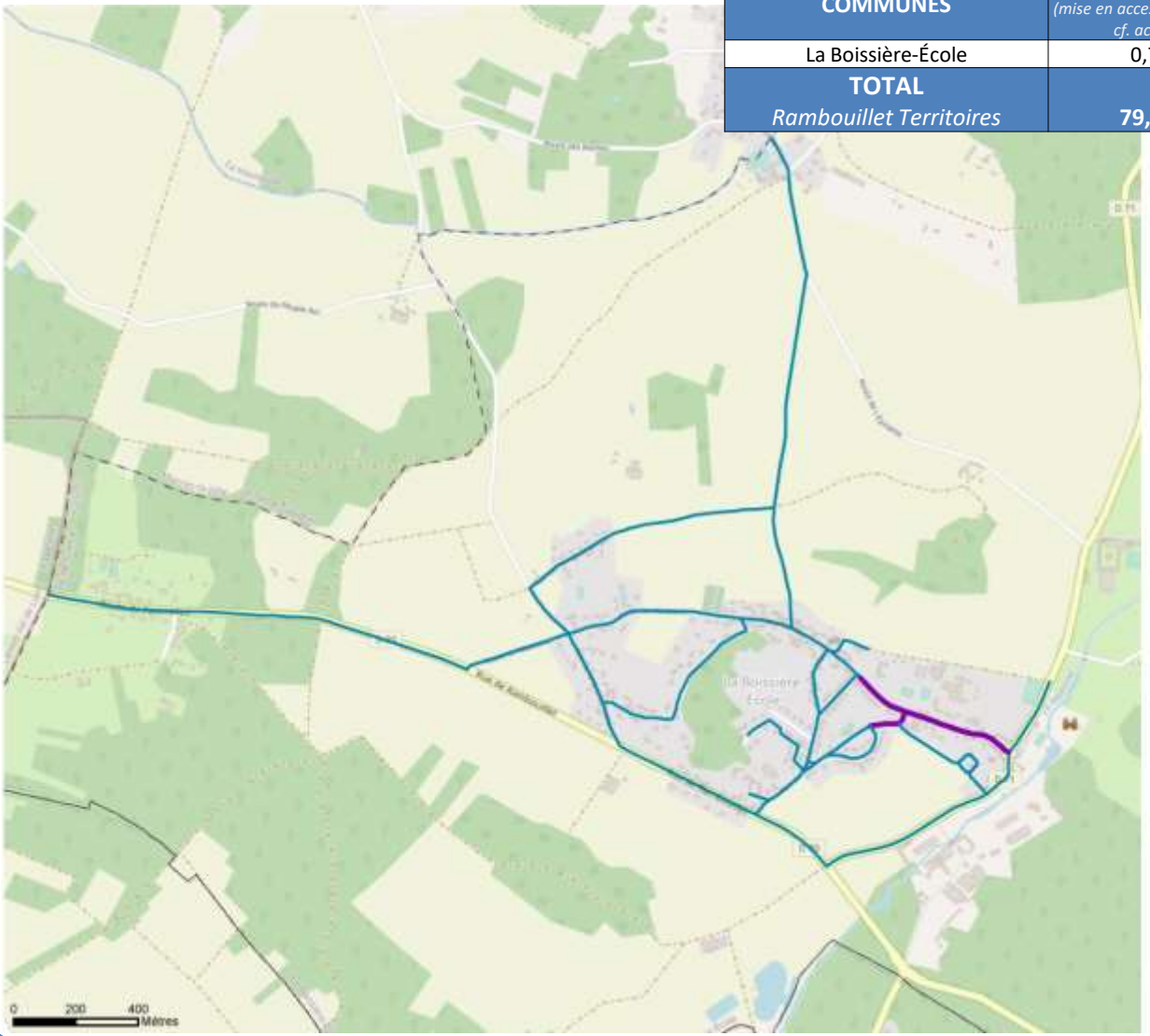
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom La Boissière-Ecole

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
La Boissière-École	0,7 Km	10,5 Km	11,2 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



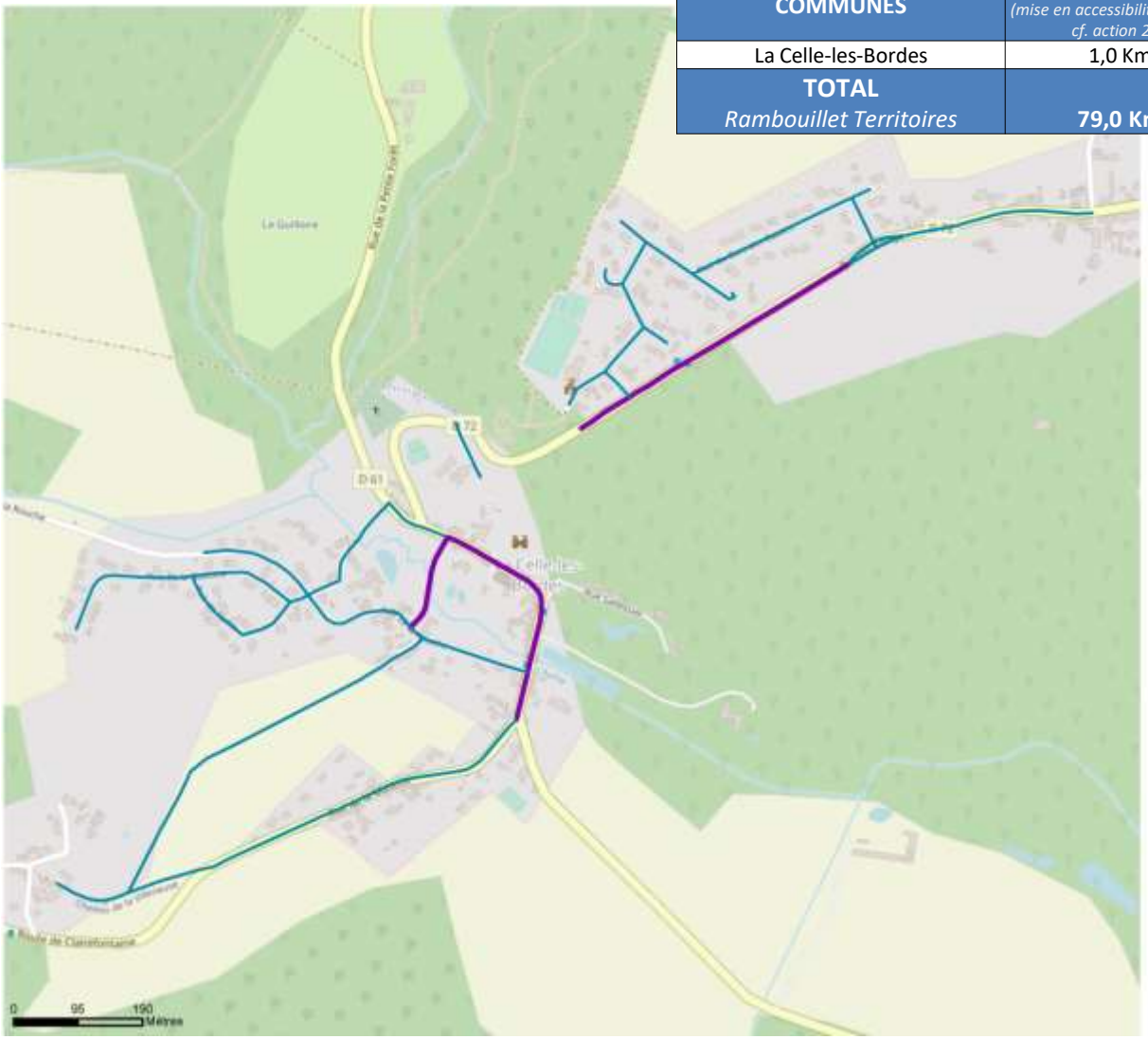
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom La Celle-les-Bordes

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
La Celle-les-Bordes	1,0 Km	4,4 Km	5,3 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

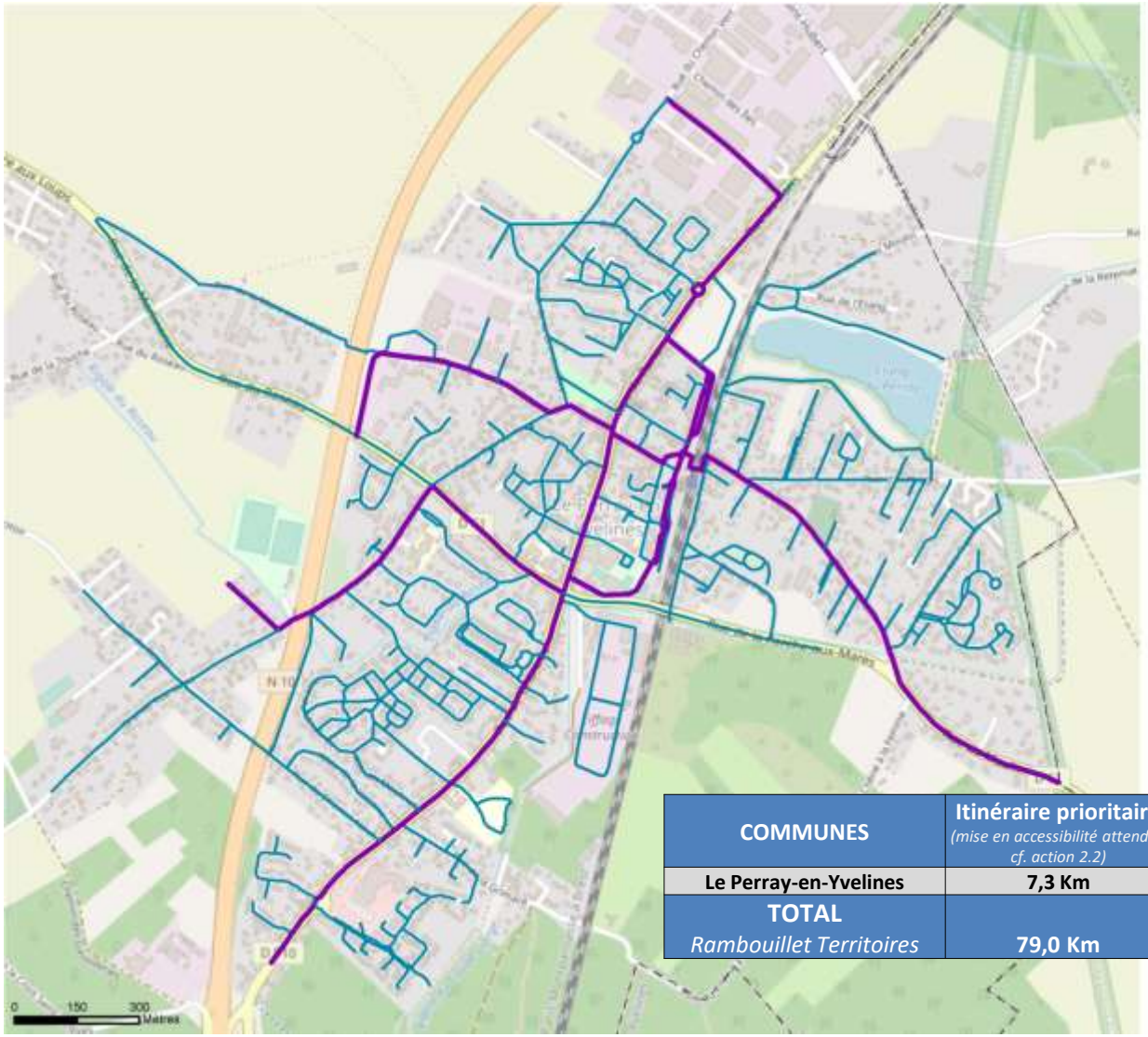


Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Le Perray-en-Yvelines



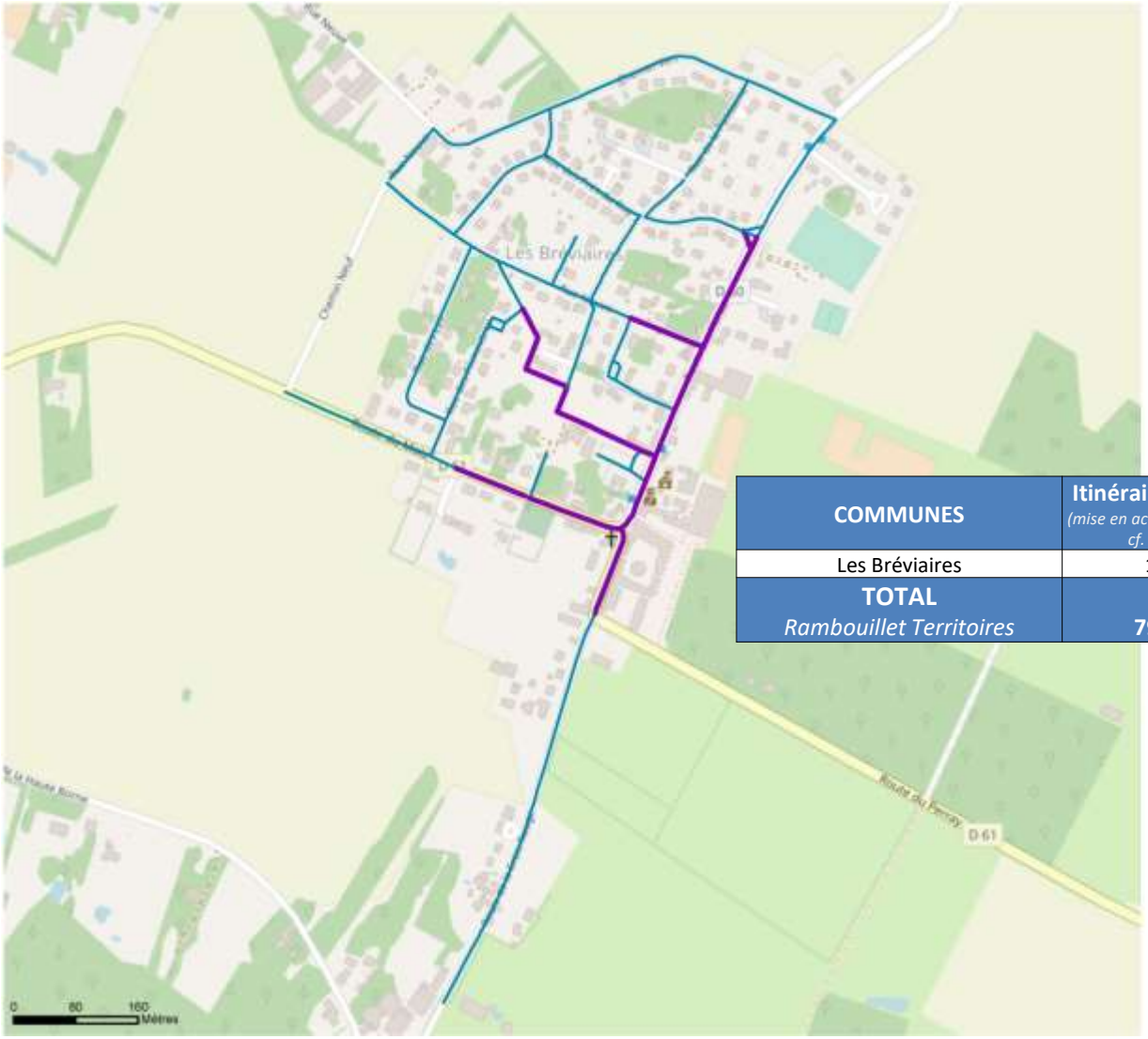
COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Le Perray-en-Yvelines	7,3 Km	31,5 Km	38,8 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Les Bréviaires



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Les Bréviaires	1,2 Km	4,0 Km	5,2 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

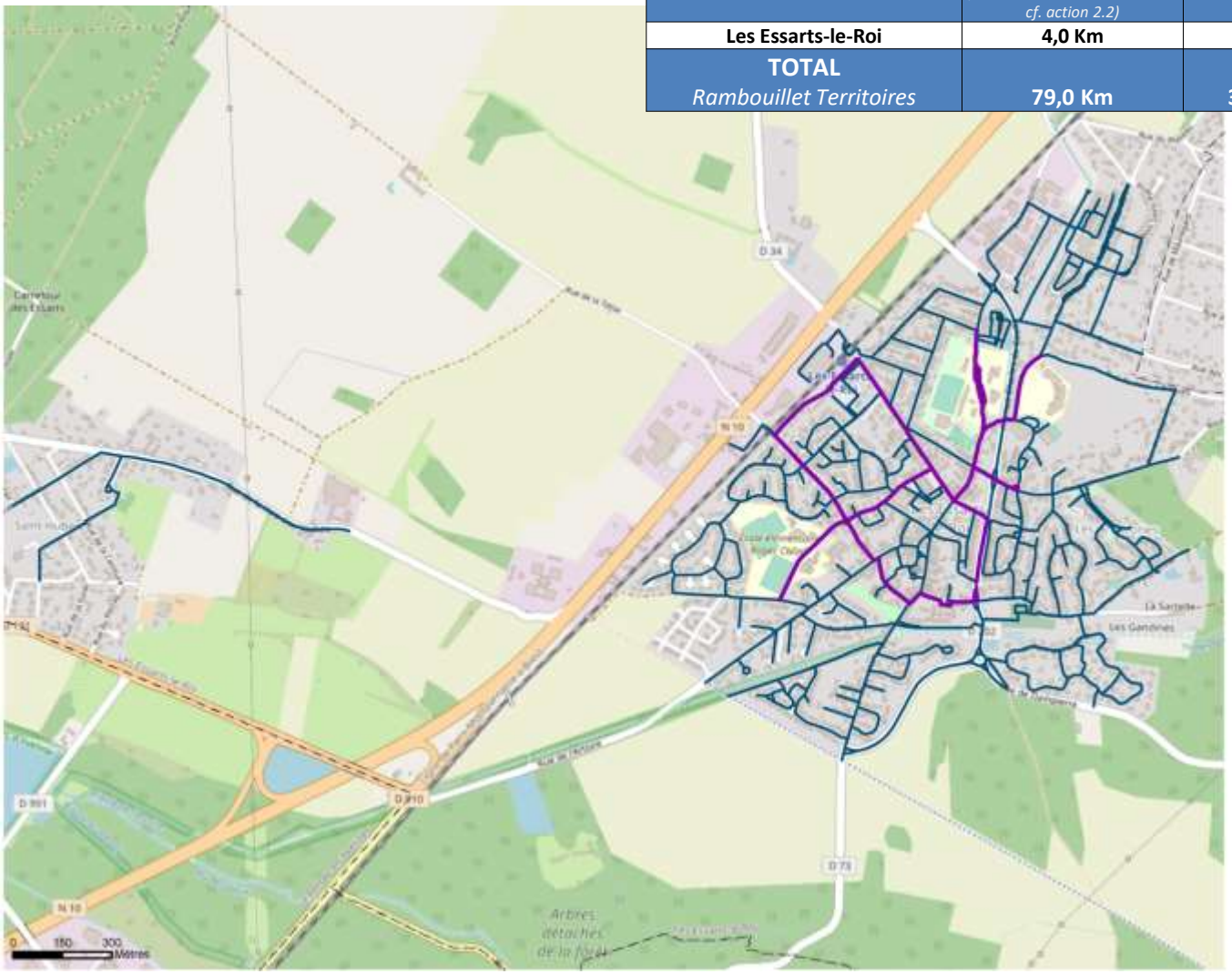
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Les Essarts-le-Roi

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Les Essarts-le-Roi	4,0 Km	30,9 Km	34,9 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

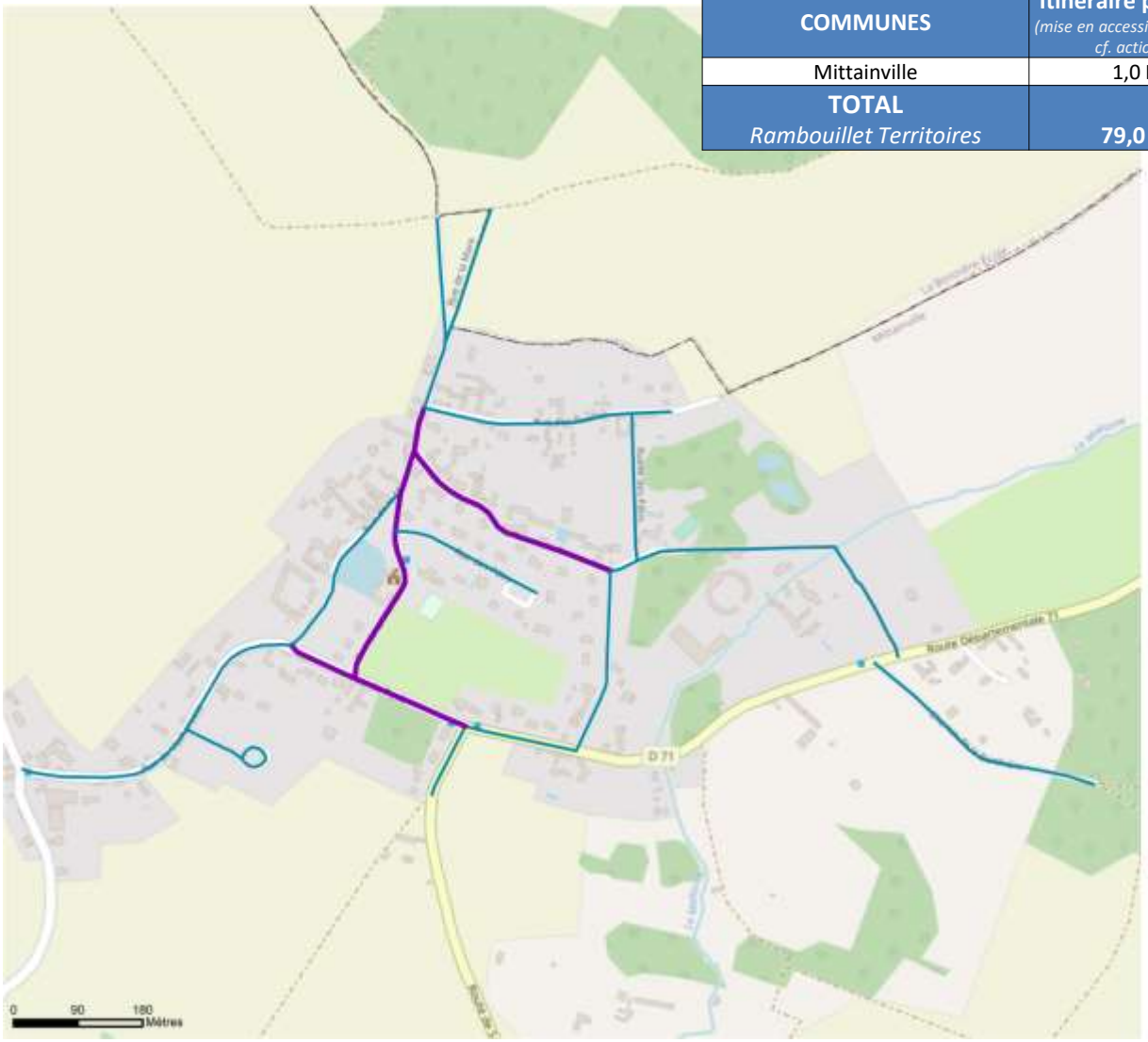


Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Mittainville

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Mittainville	1,0 Km	3,5 Km	4,5 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

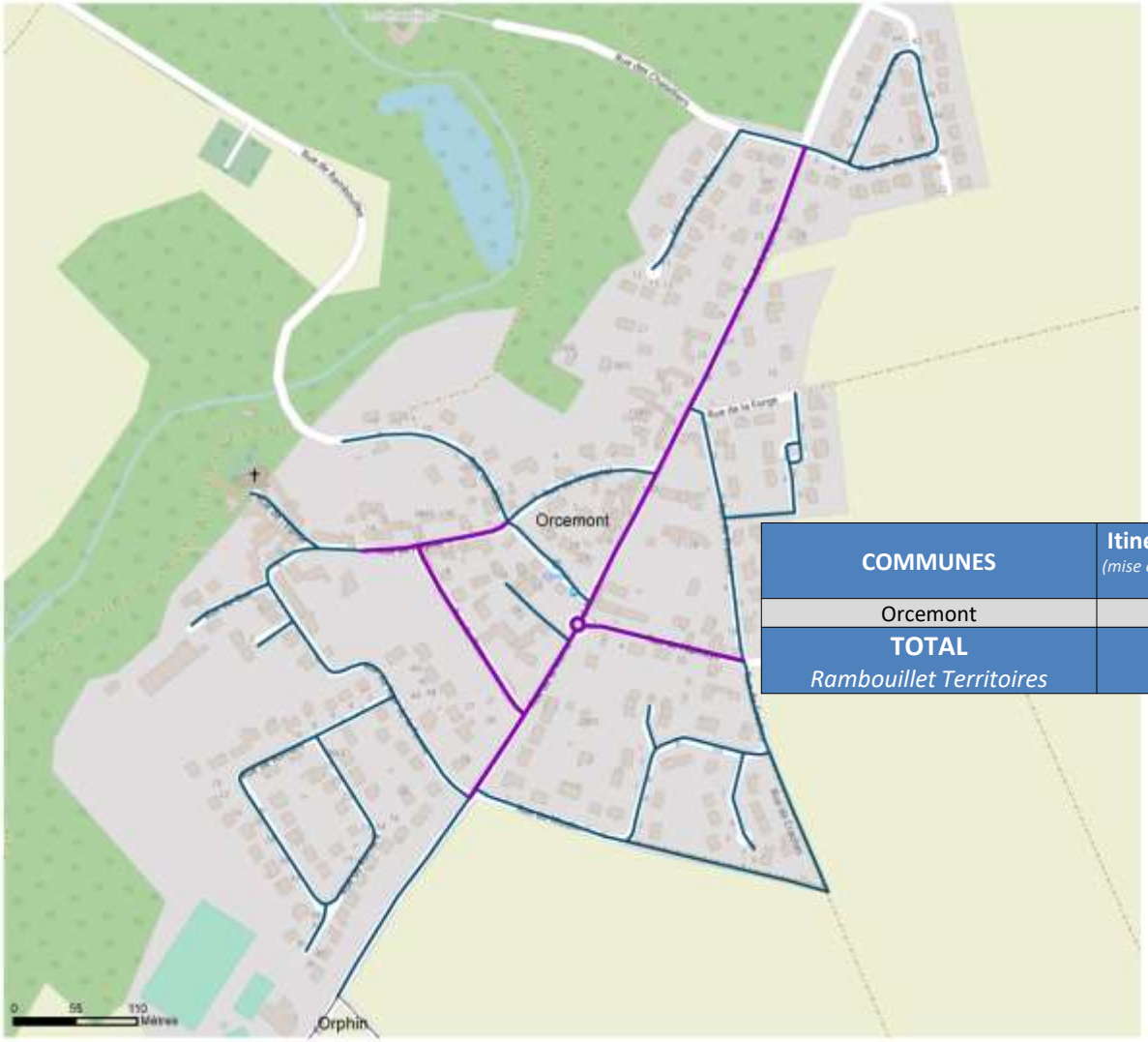


Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Orcemont



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Orcemont	1,1 Km	3,6 Km	4,8 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

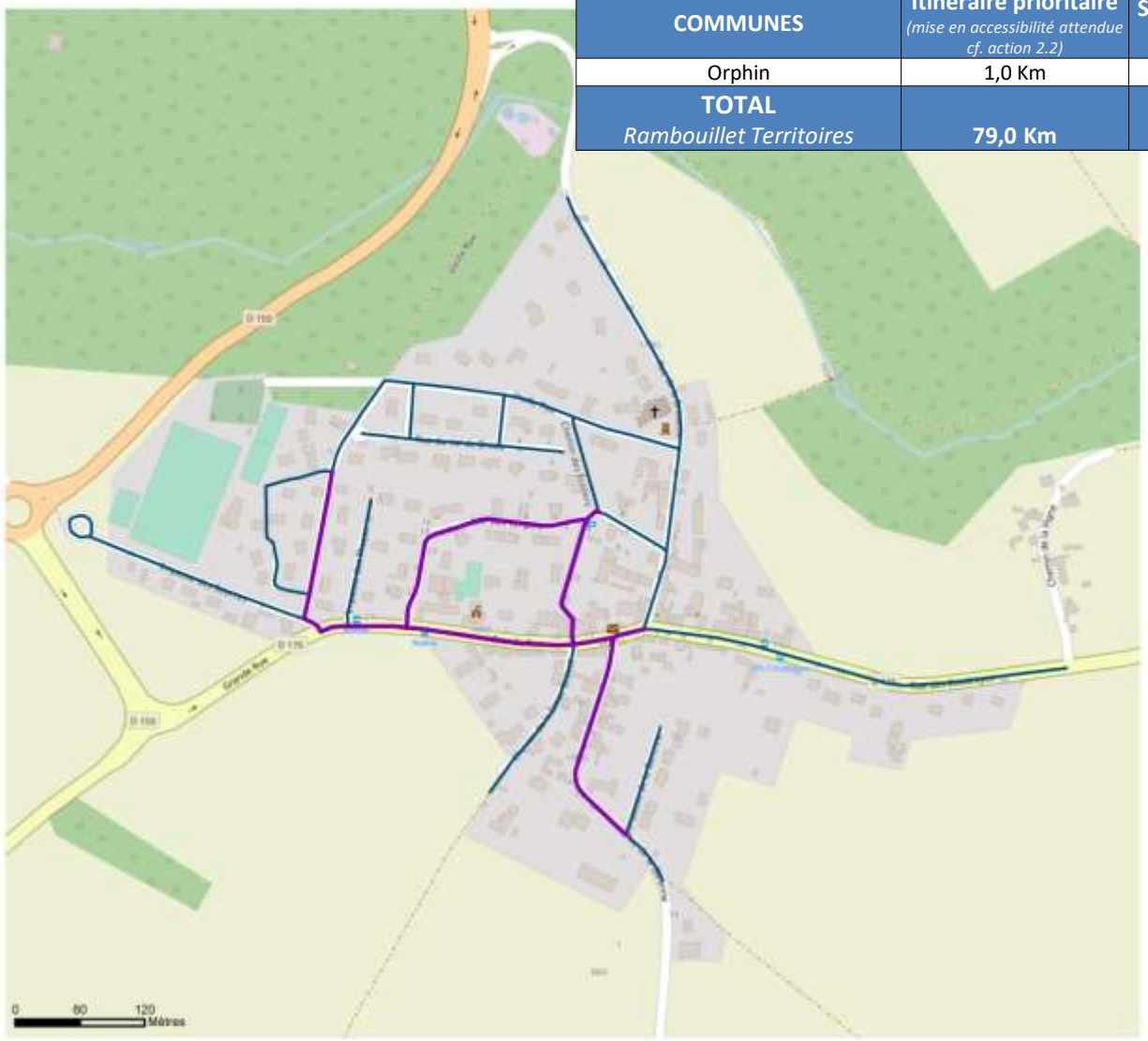
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Orphin

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Orphin	1,0 Km	2,6 Km	3,6 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

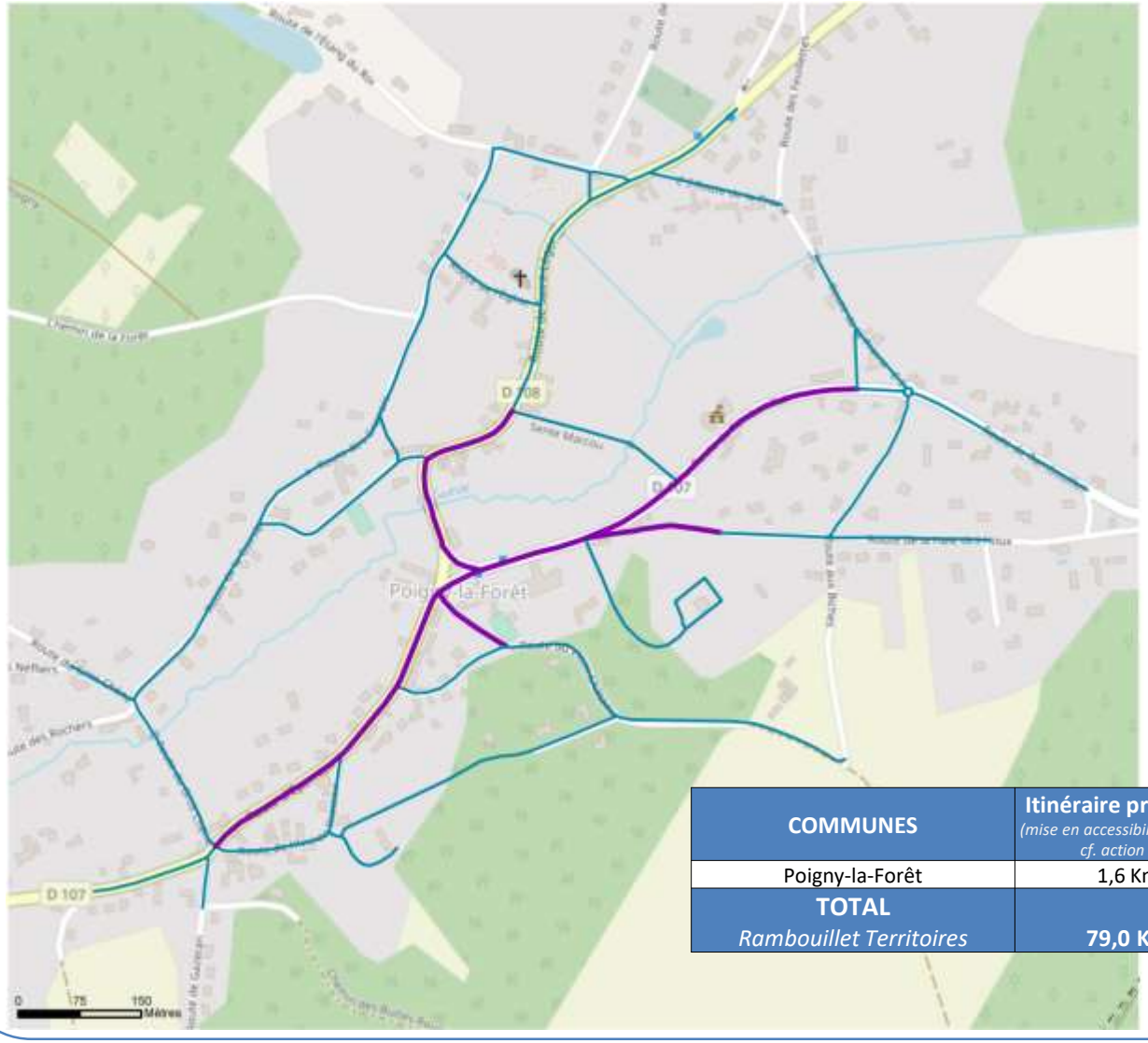


Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Poigny-la-Forêt



COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Poigny-la-Forêt	1,6 Km	5,7 Km	7,3 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

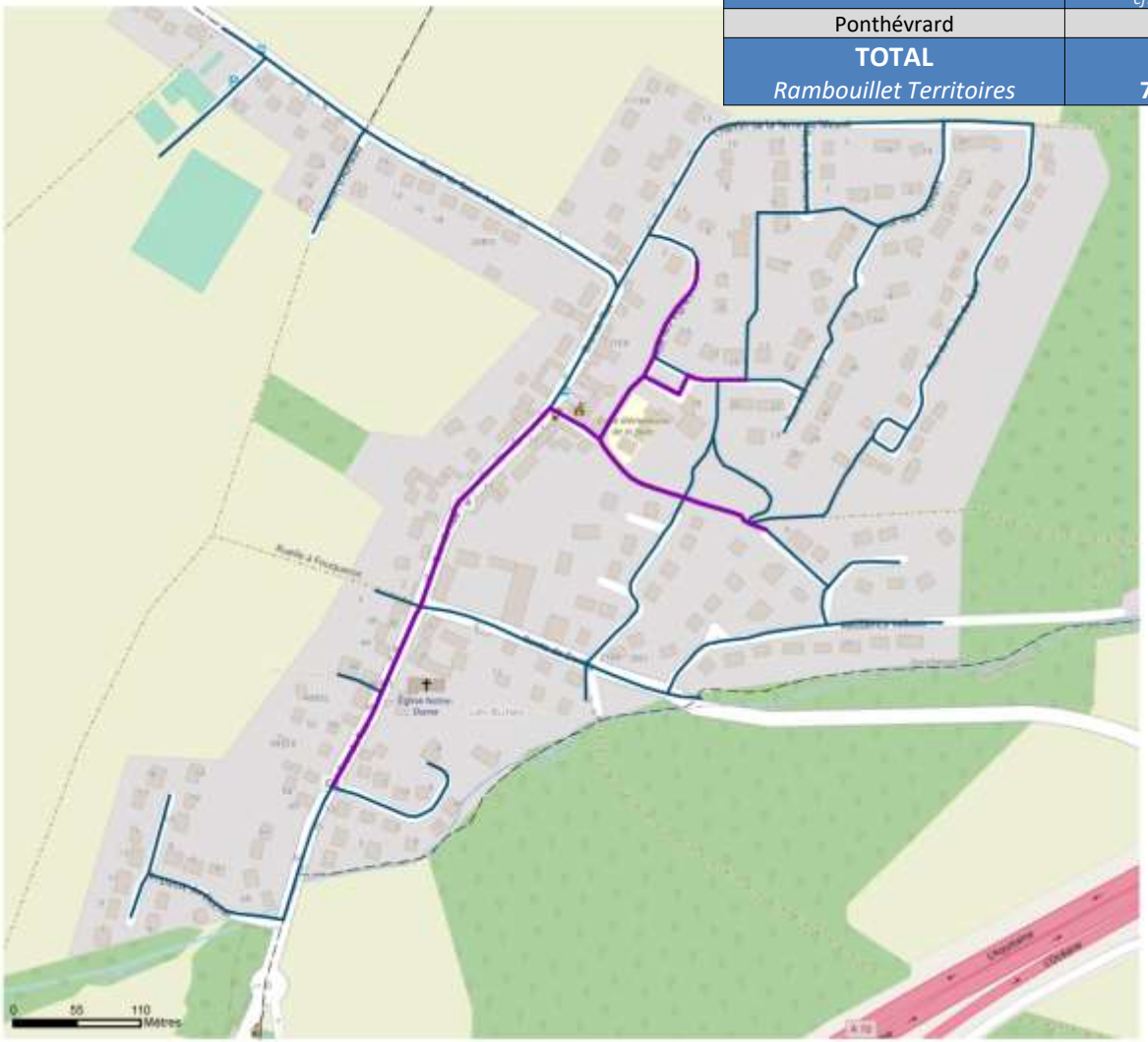
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Ponthévrard

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Ponthévrard	0,9 Km	4,1 Km	5,0 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

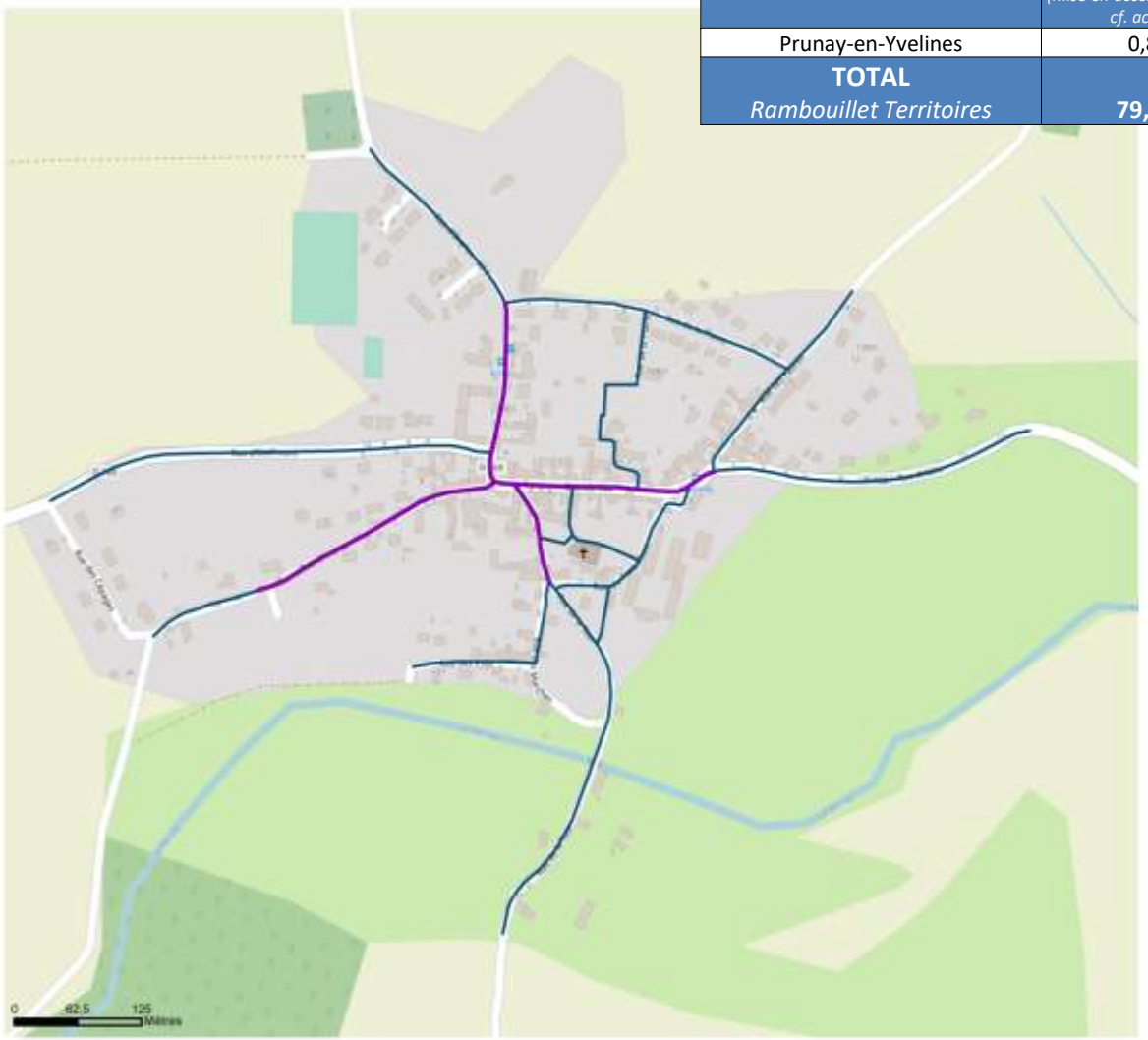


Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Prunay-en-Yvelines

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Prunay-en-Yvelines	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



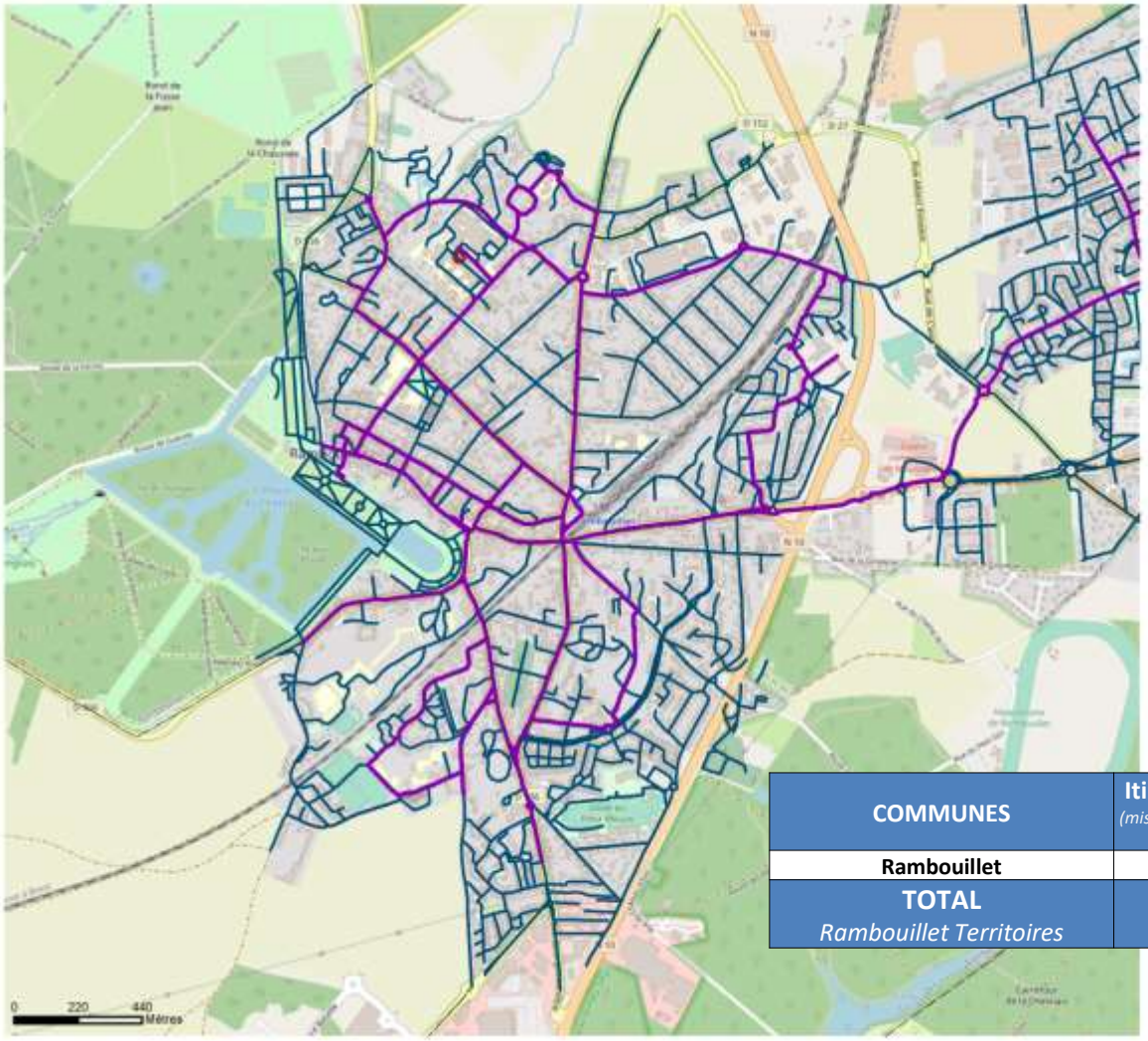
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Action 2.1

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Rambouillet – secteur Ouest



COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Rambouillet	20,5 Km	107,5 Km	128,0 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

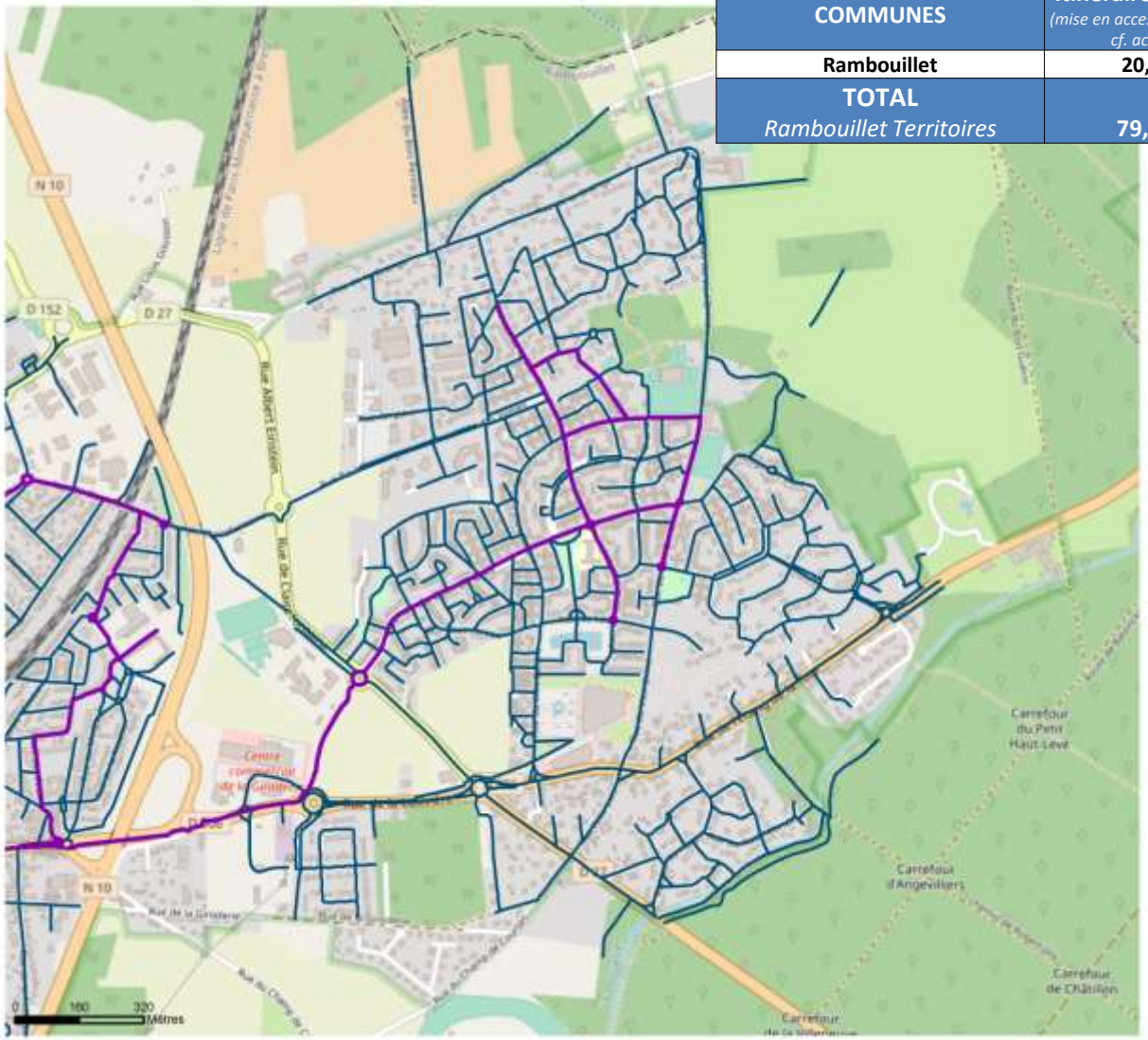
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Rambouillet – secteur Est

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Rambouillet	20,5 Km	107,5 Km	128,0 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

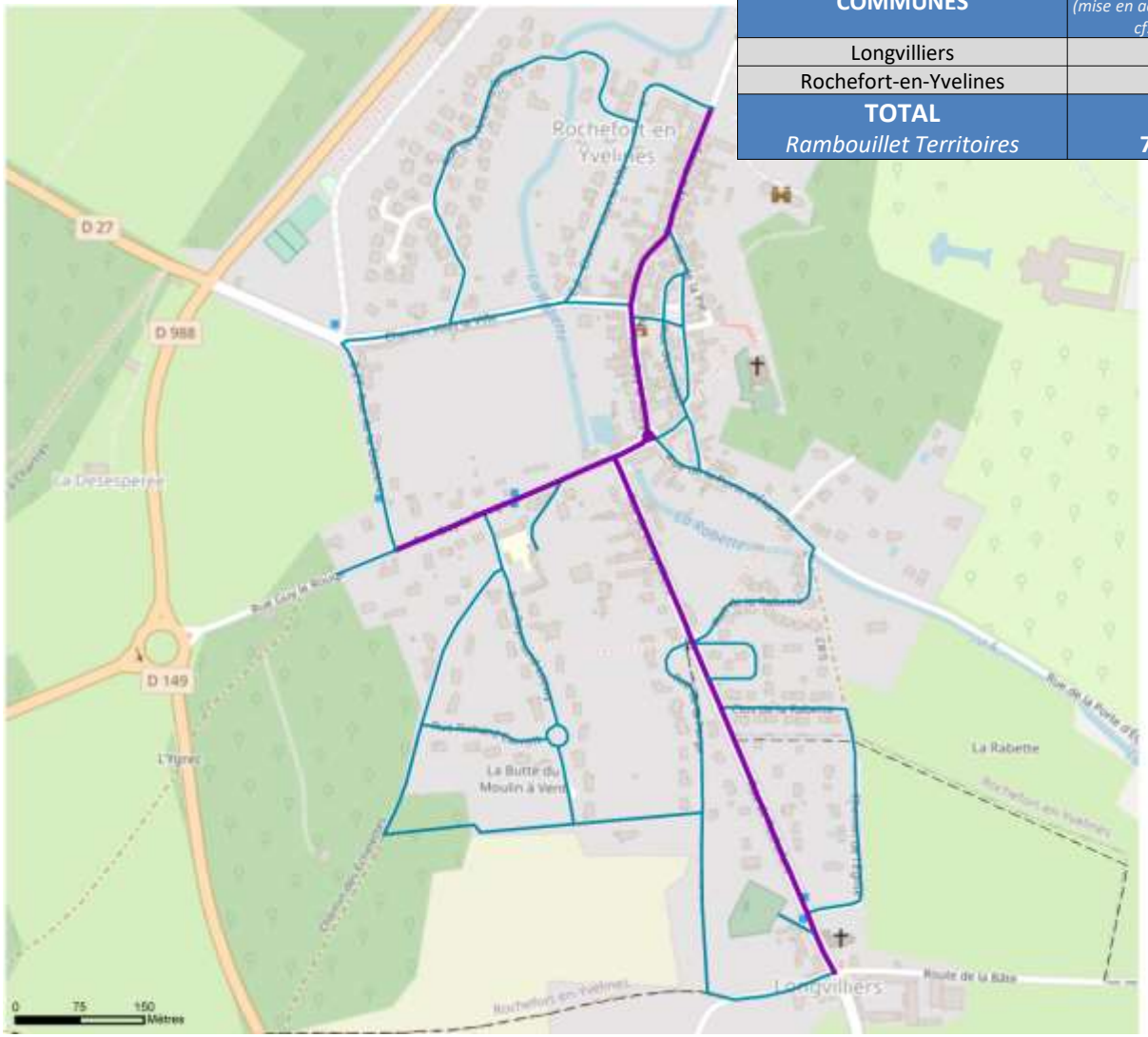
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Rochefort-en-Yvelines - Longvilliers

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Longvilliers	0,4 Km	0,7 Km	1,1 Km
Rochefort-en-Yvelines	1,0 Km	4,6 Km	5,6 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Secteurs à enjeux piéton

Itinéraire piéton prioritaire

Secteur à enjeux piéton

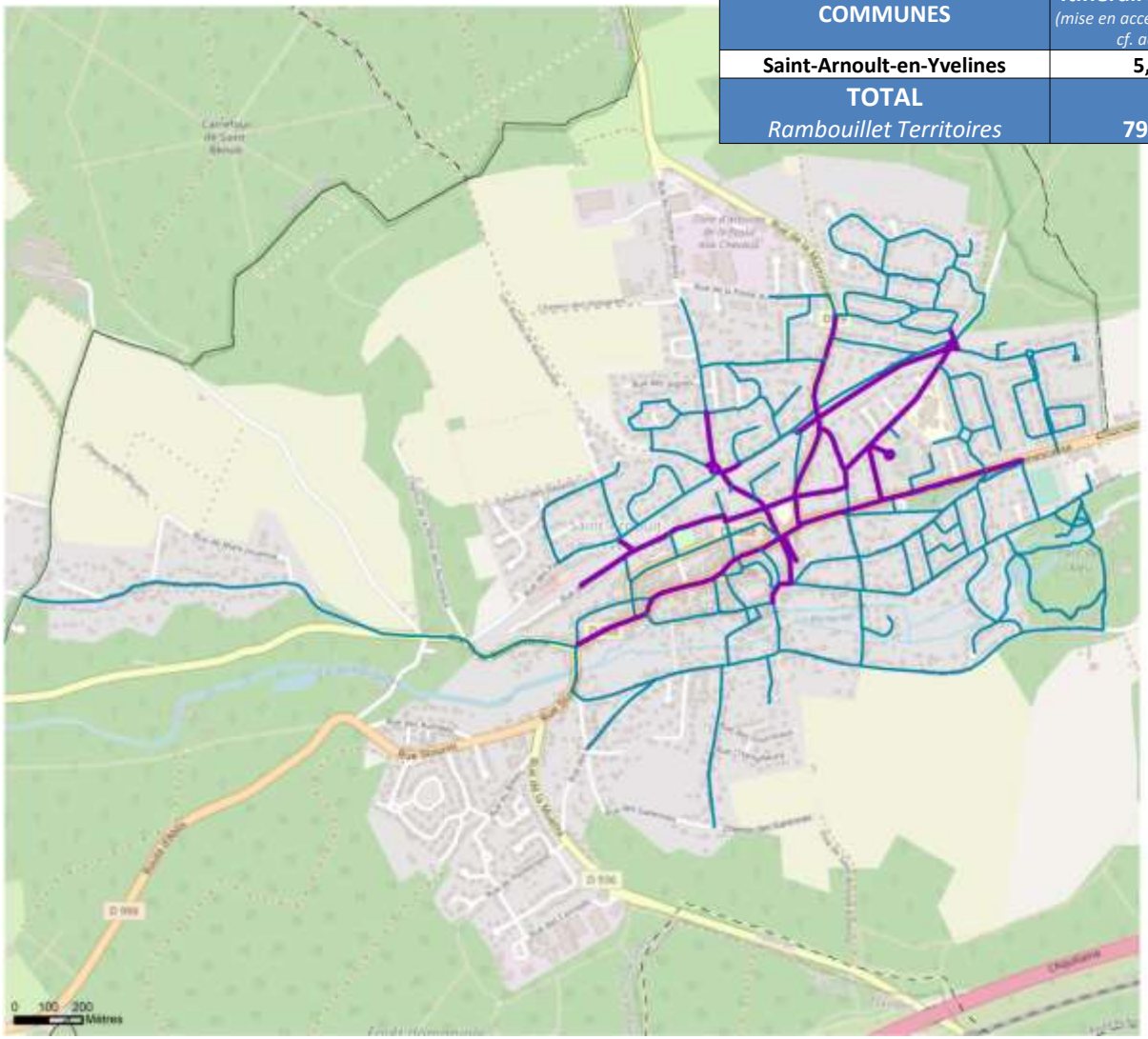
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Saint-Arnoult-en-Yvelines

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Saint-Arnoult-en-Yvelines	5,5 Km	23,9 Km	29,4 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piéton

Itinéraire piéton prioritaire

Secteur à enjeux piéton

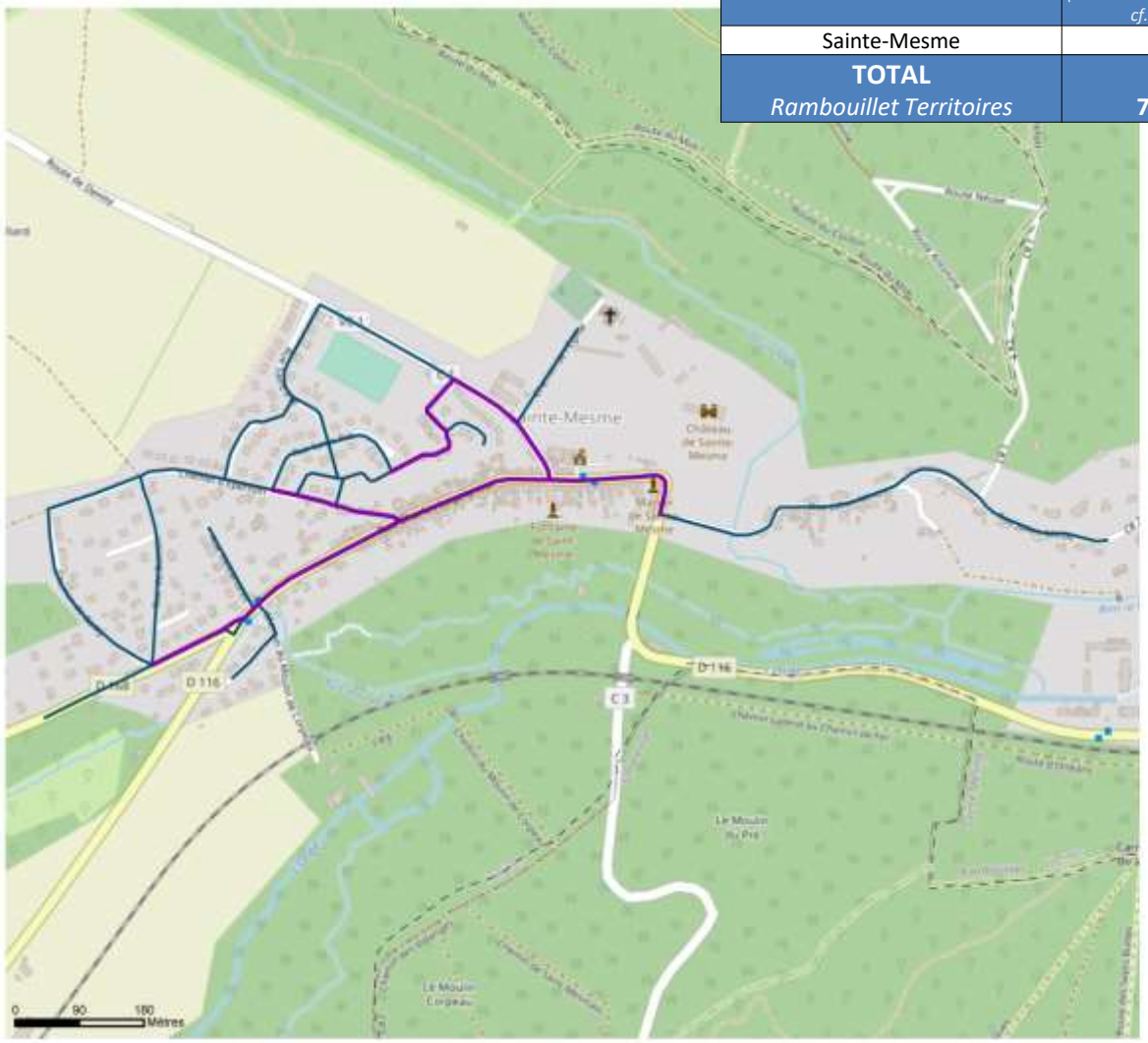
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Sainte-Mesme

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Sainte-Mesme	1,4 Km	3,4 Km	4,8 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



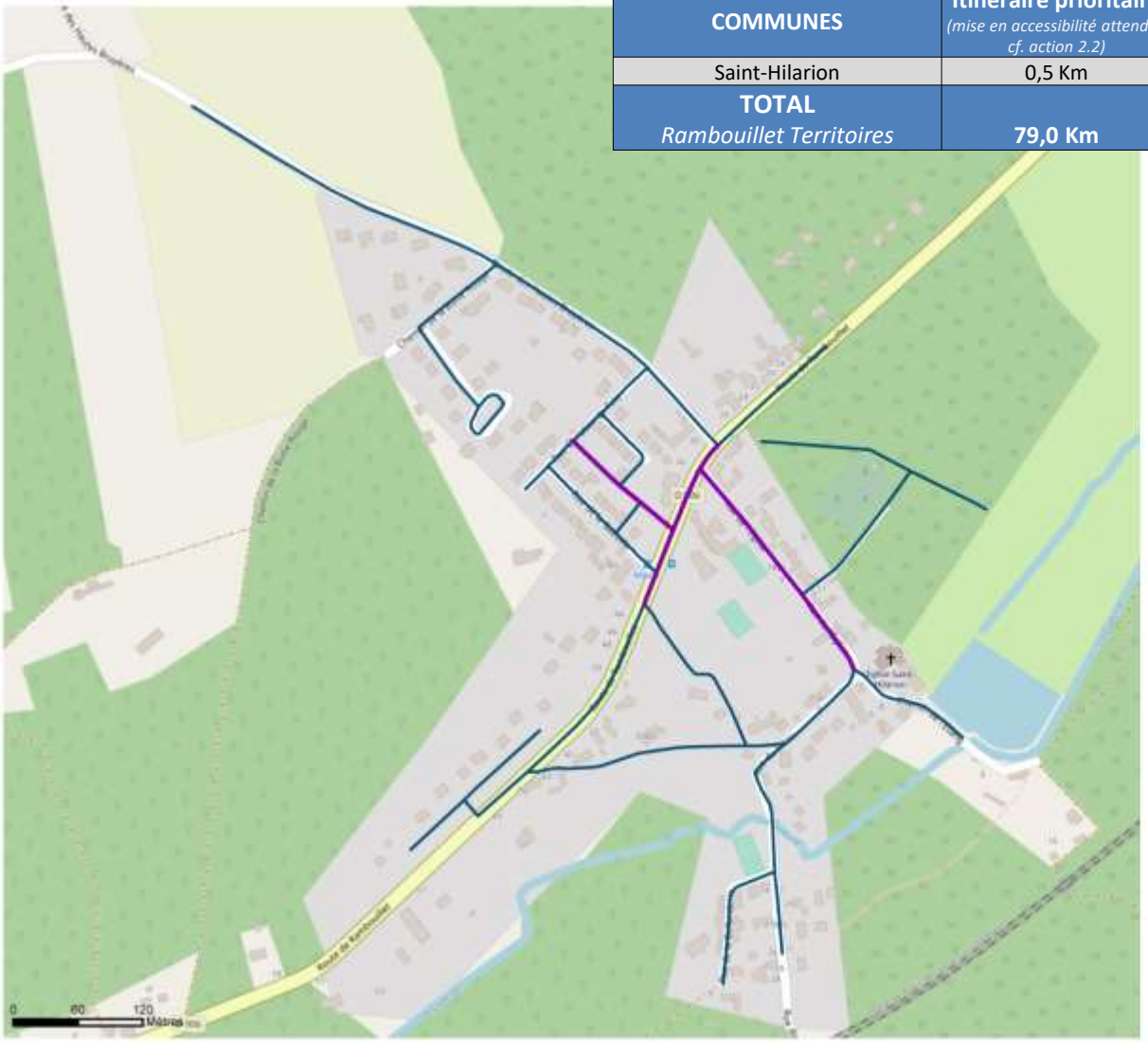
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Saint-Hilarion

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Saint-Hilarion	0,5 Km	3,2 Km	3,7 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

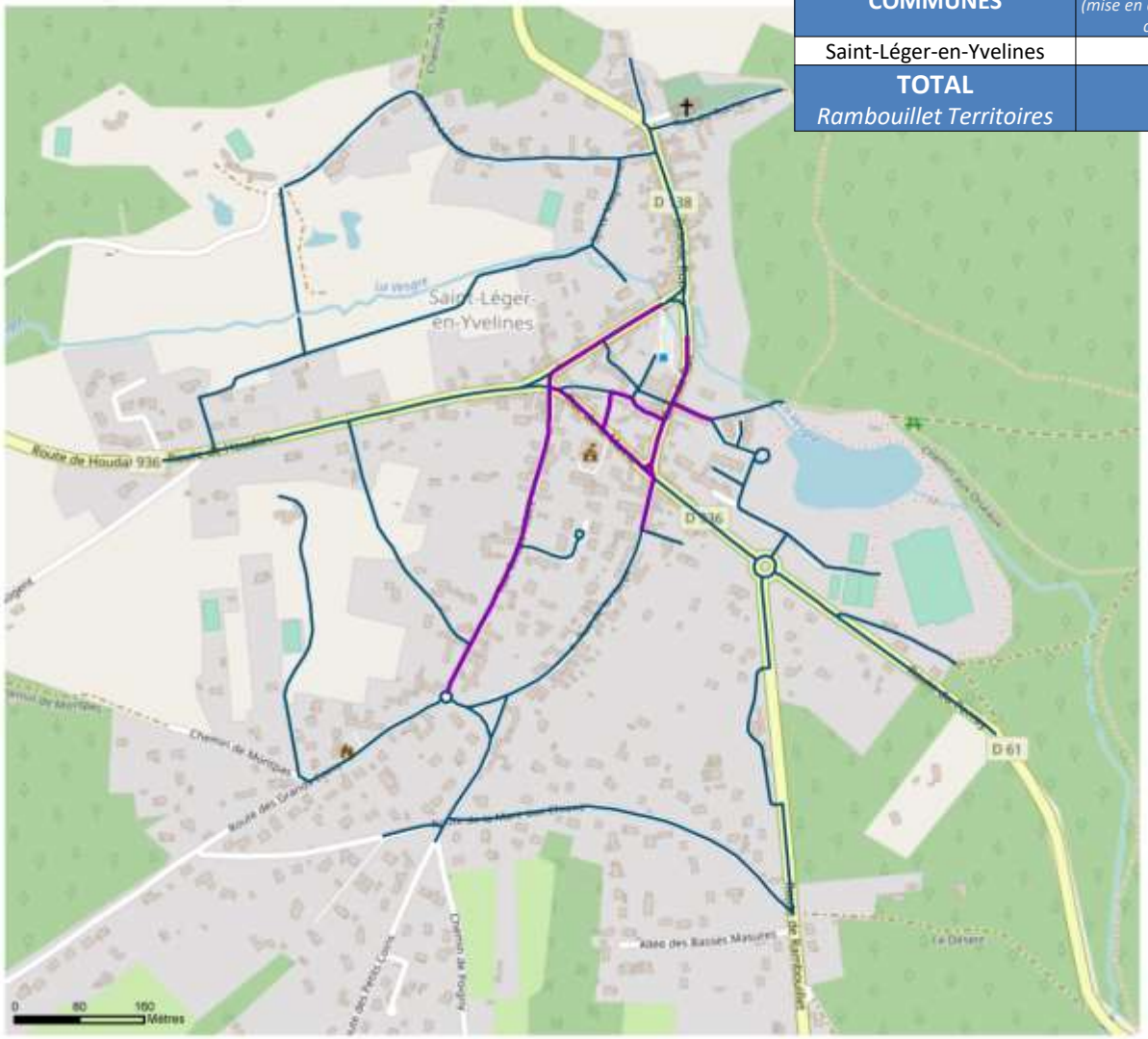
Action 2.1

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Saint-Léger-en-Yvelines

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Saint-Léger-en-Yvelines	1,2 Km	6,9 Km	8,1 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Saint-Martin-de-Bréthencourt



COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Saint-Martin-de-Bréthencourt	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**

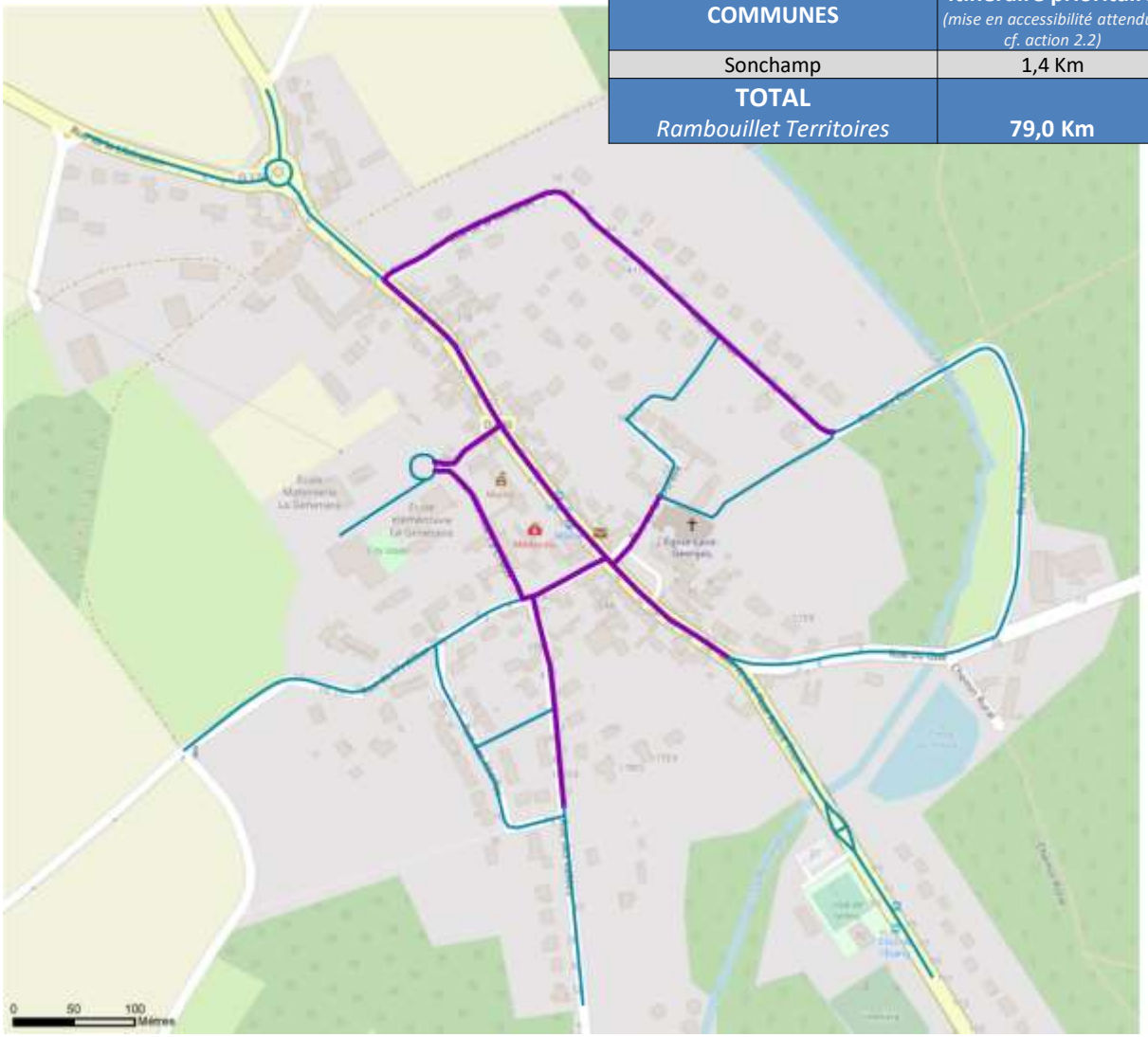
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Sonchamp

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Sonchamp	1,4 Km	2,7 Km	4,1 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

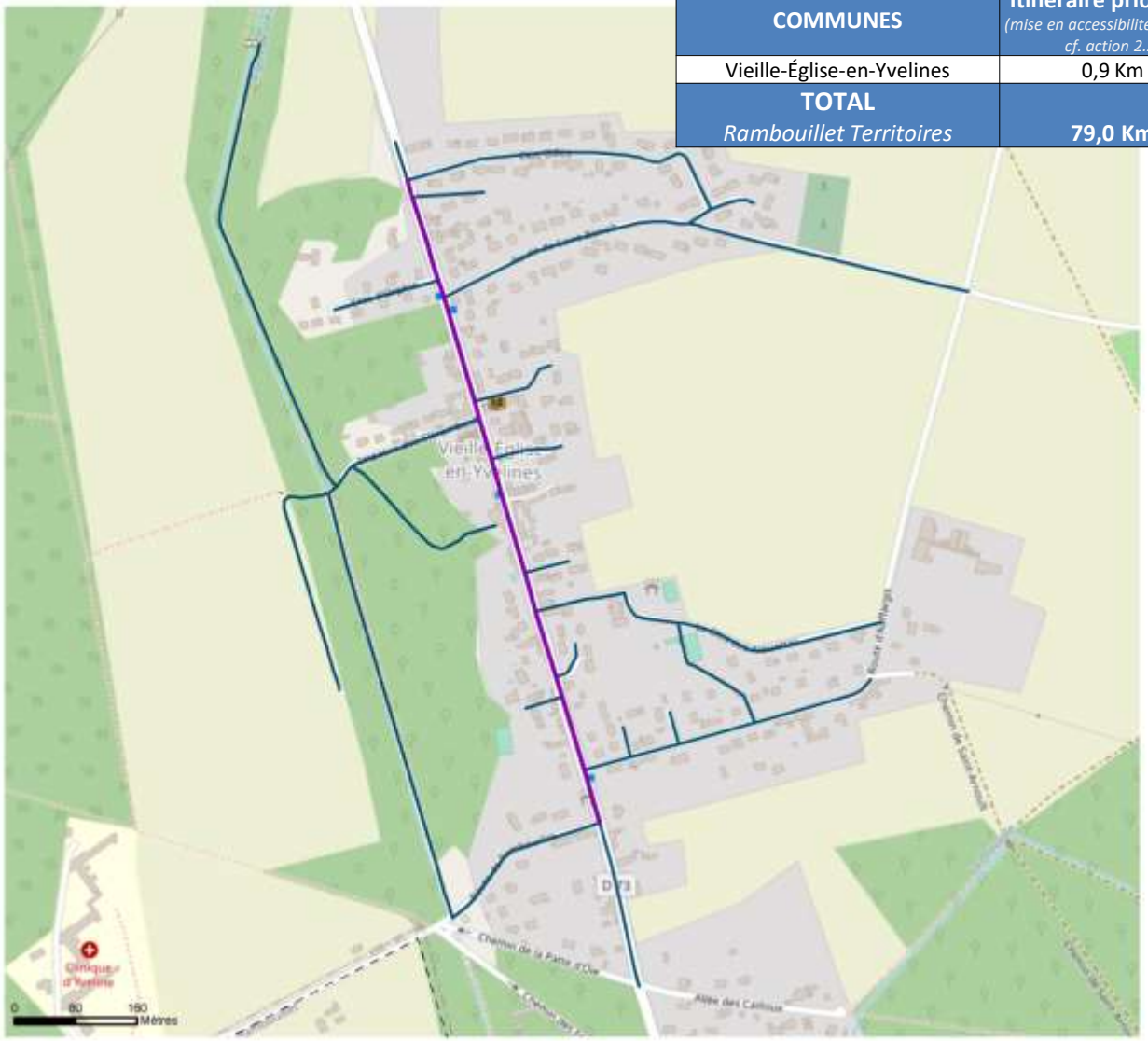
Action 2.1

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Zoom Vieille-Eglise-en-Yvelines

COMMUNES	Itinéraire prioritaire *(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)*	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Vieille-Église-en-Yvelines	0,9 Km	5,5 Km	6,4 Km
TOTAL *Rambouillet Territoires*	**79,0 Km**	**341,2 Km**	**420,2 Km**



Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ANNEXE 6 : Retours de Rambouillet Territoires sur les avis des PPA *(Personnes Publics Associés)*

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis d'IDFM

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
IDFM	Concertation	Il est dommage que la suite des travaux, relancés au printemps 2021, n'ait pas permis une association constante des partenaires. La phase de construction du plan d'actions s'est en effet déroulée de façon moins partenariale, s'articulant essentiellement autour d'une présentation en bureau communautaire et d'échanges avec les communes.	Le projet du plan d'actions du PLM s'appuie sur les résultats des groupes de travail thématique menés de façon partenariale en 2019. La période de crise sanitaire en 2020 n'a pas permis de finaliser comme prévu le document du PLM pour le premier semestre 2020 et le décalage du second tour des municipales en septembre 2020 ont conduit le PLM a un important décalage. Ainsi, comme sur le fond les actions du PLM n'étaient pas remises en cause, il convenait d'aller auprès des communes et notamment des nouveaux élus expliquer la démarche et leurs incidences pour elles. Ainsi, le travail d'échanges a été bilatéral à ce moment-là mais également avec les partenaires comme le département où les actions concernant le réseau vaire ont été présentées et amendées. Une fois ce nécessaire travail en bilatéral mené le processus de validation du plan d'actions du PLM a repris de manière partenariale avec comité technique, de pilotage puis arrêt en conseil communautaire.	Aucun
IDFM	Evaluation environnemantale	Le projet de PLM a été arrêté en avril 2022, toutefois la saisine n'est intervenue qu'au mois de septembre 2022 compte tenu d'une saisine tardive de l'autorité environnementale qui a décidé de soumettre le plan à évaluation environnementale.	Effectivement, la saisine a été tardive mais la réponse de l'autorité environnementale surprenante de demander à ce PLM une évaluation environnementale, qui a été réalisée, mais qui n'a apporté aucun avis de la part de l'Etat sur celle-ci….	Aucun
IDFM	Ensemble du PLM	Cependant, le PLM n'organise pas suffisamment le passage à l'opérationnel et peu d'engagements sont pris concernant la réalisation concrète des actions. Les formulations de type « Le PLM recommande » sont quasi-systématiques. Or l'objet des PLM est bien de définir un plan d'actions concret et opérationnel à cinq ans, reflétant les engagements des différents maitres d'ouvrage identifiés sur la réalisation des actions et leur financement ainsi que sur un calendrier de réalisation.	Le caractère opérationnel a été recherché dans le cadre de ce PLM, mais RT n'est pas compétent en matière de mobilité, de voirie et doit donc rechercher l'accord avec les différents partenaires pour aboutir au plan le plus opérationnel possible. Or, que ce soit au niveau des Villes, au CD 78, ... il n'a pas été possibile d'aller plus loin que ce qui est indiqué dans le PLM.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis d'IDFM

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
IDFM	Ensemble du PLM	Néanmoins, certaines thématiques faisant pourtant partie du volet socle à traiter dans les PLM sont insuffisamment voire non abordées. C'est le cas du traitement des points noirs de circulation des bus – action qui a été supprimée entre la version avant-projet et le projet de plan arrêté – ou de la question des sites logistiques qui n'apparait ni dans le diagnostic ni dans le plan d'actions.	Concernant le traitement des points noirs de circulation des bus, ceux-ci se limitaient au secteur du pôle gare de Rambouillet et c'est l'étude de pôle en cours qui répond à cette problématique. Pour les sites logistiques, comme indiqué dans le diagnostic, RT se situe à l'écart du transport régional de marchandises avec aucune gare de fret, l'absence de réseau hydrographique succeptible de supporter du transport fluvial et une faible densité de zones d'activités. Ainsi, le PLM, qui n'est pas un document de planification comme le SCOT pour organiser le territoire ou le PLUi pour affecter certaines zones au développement logistique ne pouvait avoir une réelle action sur ce sujet.	Aucun
IDFM	Concertation	Le rôle de Rambouillet Territoires en tant que coordonnateur / animateur de la démarche auprès des communes pour assurer la cohérence des interventions gagnerait à être mieux défini et mis en avant.	Durant le PLM et notammant au moment de la phase action, il a été réalisé des réunions territorialisées pour présenter l'impact des actions avec les communes et surtout arrêter les secteurs devant être indiqués en zone de modération de vitesse et pour la mise en accessibilité. Ces réunions ont conduit à un retour individualisé de chaque commune à l'aide de différents tableaux et supports cartographiques.	Aucun
IDFM	Ensemble du PLM	Concernant la forme du document, le renvoi en annexe des tableaux précisant le budget et l'échéancier relatifs à chaque action rend plus complexe la lecture du plan d'action. Ces éléments, qui restent synthétiques, pourraient être intégrés aux fiches actions sans les alourdir.	Ce choix a été fait pour ne pas alourdir la lecture de la fiche action et la rendre lisible pour un public novice. Néanmoins, l'information du coût de l'action apparaît dans la fiche action et sa temporalité générale mais c'est le détail organisationnel qui est précisé en annexes et ce, notamment pour le suivi de la mise en oeuvre du PLM.	Aucun
IDFM	Réseau viaire	Île-de-France Mobilités attire l'attention sur les propositions de pacification de plusieurs axes de la voirie locale dans Rambouillet car ces axes sont supports de lignes de bus (rue Ferdinand Dreyfus, rue du Général de Gaulle, rue Raymond Patenôtre, Avenue Georges Pompidou) : il conviendra d'être particulièrement vigilant sur les impacts potentiels d'aménagements de voirie sur les conditions de circulation des bus....	L'objectif du PLM n'est pas de mettre en place une pacification qui nuise à la circulation des bus. Mais, la mise en place de zone 30 par exemple doit se faire dans une double logique de cohabitation modale mais également de fluidité du trafic.	Il est proposé de rajouter dans la fiche action une mention sur le fait que l'objectif des propositions faites doivent s'entendre avec le maintien, voire l'amélioration des conditions de circulations des bus. Fait page 158

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis d'IDFM

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
IDFM	Réseau viaire	Il est fait état d'un élargissement de la RN10 « projet subordonné par une voie de contournement qui reste en débat quant au maître d'ouvrage ». Ce point mériterait d'être clarifié car il ne semble pas faire consensus.	C'est bien pourquoi dans le PLM on indique "reste en débat"	Aucun
IDFM	Réseau viaire	La fiche action correspond à ce qui attendu dans un PLM : elle comporte une identification des carrefours à traiter, des préconisations sur la nature des opérations de traitement (avec des zooms en annexe) et une priorisation de ces opérations est définie. Toutefois, l'ajout d'un commentaire précisant que les propositions seront étudiées par les différents maîtres d'ouvrage en fonction des priorités annoncées sans préjuger de la mise en oeuvre opérationnelle ni d'un échéancier interroge sur l'effectivité de la réalisation de ces opérations dans la temporalité du PLM. Les préconisations restent en effet au stade de la priorisation des études à lancer.	L'indication que les propositions seront étudiées par les différents maîtres d'ouvrage en fonction des priorités annoncées sans préjuger de la mise en oeuvre opérationnelle ni d'un échéancier a été précisé après les échanges avec le CD 78, maître d'ouvrage sur la majeur partie des carrefours et qui ne pouvait pas s'engager de manière plus précise.	Aucun
IDFM	Réseau viaire	La fiche action comporte une cartographie précise des zones de modération existantes et préconisées au sein des centres-villes et des centres-bourgs, ainsi que des établissements scolaires dont les abords sont à sécuriser. Elle gagnerait à être précisée afin d'identifier les opérations qui sont à réaliser dans la temporalité du PLM.	La temporalité est le choix des communes et il n'était pas possible d'aller plus précisement dans le cadre de ce PLM.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis d'IDFM

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
IDFM	Modes actifs	Cette action est à mettre en lien avec les actions 1.2 et 2.2. La fiche action identifie bien les itinéraires et secteurs à enjeux pour les piétons, ce qui permet d'identifier les interventions prioritaires à envisager. Il conviendrait, toutefois, que des opérations précises soient identifiées. Pour rappel, les aménagements de voirie à réaliser doivent à la fois permettre l'apaisement des vitesses et le partage de l'espace public, améliorer la qualité des itinéraires piétons et répondre aux normes d'accessibilité.	C'est pourquoi cette action est liée à la fois à celle concernant les zones de modération de vitesse et celle de l'accessibilité qui indique les principes d'aménagements.	Aucun
IDFM	Modes actifs	Comme cela est rappelé dans le document, les communes doivent réaliser d'ici 2023 le diagnostic accessibilité des itinéraires prioritaires autour des arrêts de bus des lignes inscrites au SDAP (lien avec l'action 3.3). Ces diagnostics devront permettre de programmer et réaliser les travaux nécessaires. Dans cette attente, la fiche action est trop peu opérationnelle. Il est à noter que la ville de Rambouillet est sur le point de valider son Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), ce qui constitue une avancée importante. L'obligation de réaliser ces plans ayant été fixée par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées à 2009, il serait souhaitable que d'autres communes en établissent également.	Ce rappel a été fait dans les rencontres avec les communes mais l'opérationnalité ne pouvait être plus avancée dans le cadre du PLM et comme il est rappelé, des communes, comme Rambouillet, travaillent actuellement sur le sujet.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis d'IDFM

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
IDFM	Modes actifs	Dans la légende de la carte p. 179, les traits violets ne figurent pas les aménagements inexistants, mais les aménagements à créer. Par ailleurs, la carte ne représente que les itinéraires prioritaires potentiels, mais sans constituer un réseau. Or la continuité des aménagements est un élément majeur pour l'attractivité et la sécurité de la pratique cyclable. Il conviendrait donc de représenter des intentions d'itinéraires entre les sections identifiées.	La légende sera changée. Concernant le fait que la carte ne présente pas un réseau correspond également aux potentialités de déplacements quotidiens en cycles, qui, compte tenu des distances à parcourir ne permettent pas d'envisager à l'échelle de RT la mise en place d'une continuité cyclable entre les différentes communes. Le schéma directeur en cours déterminera précisément les différents itinéraires à aménager.	La légende sera changée avec le terme aménagements à créer. Fait page 179
IDFM	Modes actifs	Concernant le stationnement vélo autour des équipements attractifs, il aurait été souhaitable que la carte distingue les équipements existants de ceux à créer, et que soit indiqué leur dimensionnement. L'échéancier de l'action pourrait être plus précis, avec un objectif annuel de mise en oeuvre, selon des priorités qui auraient pu être définies. L'action est pertinente mais peu opérationnelle.	Le recensement des stationnements vélos n'a pas été réalisé par l'ensemble des communes et les relevés de terrains réalisés ne donnent qu'une vision parcellaire, ainsi, cette action permet de fixer les objectifs de dévellopement du stationnement des cycles qu'il conviendra dans le suivi du PLM de vérifier auprès des communes notamment.	Aucun
IDFM	Modes actifs	Informations sur le stationnement en gare avec précision sur les volumes prévu par IDFM.	Nous prenons bonne note de ces informations et les intégrons dans le PLM.	Volume de places par gare à intégrer dans le PLM. Fait page 182
IDFM	Modes actifs	A ce sujet, il serait utile que le PLM rappelle également les normes s'appliquant directement aux constructions, en particulier le décret du 25 juin 2022 relatif aux infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos et l'arrêté du 30 juin 2022 pris en application des articles L.113-18 à L.113-20 du Code de la construction et de l'habitation (CCH). Par ailleurs, il est rappelé que, depuis la modernisation du contenu du PLU, en vigueur depuis le 1er janvier 2016, la numérotation des articles du règlement du PLU a été abandonnée au profit d'une entrée thématique, le stationnement étant traité dans le cadre des caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.	Nous prenons bonne note de ces informations et les intégrons dans le PLM.	Précisions d'IDFM à intégrer dans le PLM. Fait p. 184
IDFM	Modes actifs	Le réaménagement des carrefours en prenant en compte les vélos n'est pas une action servicielle et relève des actions concernant l'infrastructure (actions 1.1 et 2.3).	Nous allons remettre cette partie de l'action dans l'action 2.3 du PLM.	Intégrer les éléments de réaménagement de carrefours en prenant en compte les vélos dans l'action 2.3. Fait p. 178
IDFM	Modes actifs	Concernant le déploiement de Véligo Location (location de VAE par Île-de-France Mobilités), il existe déjà 7 points de contacts sur le territoire permettant de récupérer les vélos : 2 à Rambouillet et au Perray, 1 aux Essarts-le-Roi, Saint Arnoult et Ablis. La fiche action pourrait être mise à jour sur ce point.	Nous prenons bonne note de ces informations et les intégrons dans le PLM.	Précisions d'IDFM à intégrer dans le PLM. Fait p. 185

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis d'IDFM

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
IDFM	Transports Collectifs	Île-de-France Mobilités note les propositions de Rambouillet Territoires à son égard mais rappelle que le PLM n'est pas le lieu de définition de l'offre de transports en commun. La mise en place de la DSP 30 sur le territoire a par ailleurs permis une mise à jour récente de l'offre bus. En particulier, la proposition d'une nouvelle ligne express Rambouillet – Saint Rémy via Les Essarts ne correspond pas au tracé défini par Île-de-France Mobilités. Un travail est bien en cours pour définir des lignes de bus express, cependant l'express Rambouillet – Les Essarts, sur la ligne 12, ne rejoint pas Saint-Rémy-lès-Chevreuse par la suite.	Sur la nouvelle ligne Express, le PLM indique bien que c'est un souhait de RT et qu'une réflexion sera menée dans ce sens sans préjuger de la mise en œuvre.	Aucun
IDFM	Transports Collectifs	Concernant le pôle de Gazeran, il conviendrait de préciser que l'étude en cours est certes pilotée par Île-de-France Mobilités, mais qu'il s'agit en réalité d'une étude de pôle associant tous les acteurs impliqués dans l'aménagement du pôle ; et donc de remplacer la formulation « Etude IDFM en cours » par « étude de pôle en cours ». En ce qui concerne le stationnement sur ce pôle, l'objectif visé n'est pas une intensification ou un développement du stationnement mais une régulation de la situation actuelle dans laquelle le stationnement n'est pas organisé de façon satisfaisante. Le Parc Relais, dont le dimensionnement est prévu pour les besoins à horizon 2030, doit être labellisé par Île-de-France Mobilités dans le cadre du projet de pôle. Par ailleurs, d'autres actions qui ne figurent pas dans le projet de PLM sont prévues pour ce pôle et pourraient être mentionnées pour donner une vision complète de son évolution, en particulier l'aménagement des parvis pour les piétons ou l'offre de stationnement vélo.	Nous prenons en compte le changement d'identification du porteur de projet. Néanmoins, nous renvoyons à l'étude de pôle en cours les actions à mettre en œuvre.	Prise en compote du changement de porteur de projet. Fait p. 188
IDFM	Transports Collectifs	Île-de-France Mobilités salue la présence de cartes présentant les principes retenus pour faciliter les rabattements et l'accès aux pôles d'échanges (Gazeran, Les Essarts-le-Roi, Le Perray-en-Yvelines). Néanmoins, leur lecture aurait été facilitée par la mise en regard avec la situation actuelle présentée dans le diagnostic, pour bien comprendre quels aménagements ou opérations de pacification de la voirie sont prévues dans le cadre du PLM.	L'information sur les aménagements actuels est présente dans le diagnostic et le fait de mettre les deux cartographies risque de ne pas rendre lisible les cartes. Nous vous proposons de mettre en avant les changements attendus sur une seule carte.	Cartographies des pôles à reprendre. Fait p. 189/190/191
IDFM	Transports Collectifs	Île-de-France Mobilités regrette que le pôle de Rambouillet ne fasse pas l'objet d'une fiche spécifique comme les autres pôles. Son importance pour le territoire mériterait qu'une vision de son évolution soit présentée dans le plan d'action et pas uniquement dans le diagnostic.	Il était délicat de mettre en avant des opérations qui étaient en pleine discussion / élaboration au moment de la formalisation du PLM. Nous ne disposons pas d'éléments stabilisés à date pour produire une fiche action spécifique.	Aucun
IDFM	Transports Collectifs	Sur le territoire, seuls onze points d'arrêt sont déclarés accessibles sur les 146 points d'arrêt prioritaires du SD'AP, ce qui est très faible. Seule la ligne N145 est déclarée accessible. Il importe donc d'accélérer fortement la mise en accessibilité des points d'arrêt.	C'est pourquoi le PLM parlait bien d'une mise en accessibilité sur un court terme 2022/2023.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis d'IDFM

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
IDFM	Transports Collectifs	Île-de-France Mobilités encourage le développement d'expérimentations dans le cadre des PLM. La poursuite du projet Tornado pourra fournir des retours d'expérience intéressants. Île-de-France Mobilités s'interroge toutefois sur l'opportunité réelle de pérenniser le service, notamment au regard des dépenses importantes qui devraient être réalisées et n'ont pas été évaluées dans le cadre du PLM. La sécurisation du financement des aménagements pour faciliter l'accès et les rabattements aux pôles d'échanges multimodaux doit être priorisée.	L'action parle bien de propositions qui seront bien évidemment actées ou non par l'AOM.	Aucun
IDFM	Stationnement	Les normes du PDUIF relatives au stationnement automobile dans les constructions neuves à destination d'habitat et de bureaux sont correctement reprises dans l'action 4.3. Toutefois, la borne à la norme plancher de 1 place pour 55 m² de surface de plancher pour les constructions neuves à usage de bureaux qui s'applique sur l'ensemble des communes de Rambouillet Territoires constitue une recommandation et non une prescription du PDUIF.	Nous prenons bonne note de ces informations et les intégrons dans le PLM.	Changer prescriptions par recommandation dans le PLM. Fait p. 199
IDFM	Stationnement	La fiche action porte sur le covoiturage, pratique à encourager sur un territoire où le recours à la voiture reste souvent incontournable. Le diagnostic rappelle d'ailleurs les actions déjà réalisées en la matière. Les principes d'actions mentionnés sont pertinents (création d'aires de covoiturage, avantages tarifaires aux covoiturages dans les parkings gares, outils de mise en relation des covoitureurs, communication) toutefois les actions listées sont relativement peu précises. Par exemple, un travail plus fin sur la localisation d'aires de covoiturage à créer, s'appuyant sur les pratiques constatées, aurait été intéressant.	Il sera fait mention du besoin de connaître la localisation des aires de covoiturage existantes et à créer / développer dans la fiche action.	Préciser le besoin d'une analyse des aires de covoiturages. Fait p. 200
IDFM	Livraisons de marchandises	La prise en compte de la circulation des poids lourds et la proposition de mise en place d'un schéma d'itinéraire poids lourds est tout à fait pertinente. L'élaboration du PLM aurait pu être l'occasion de le définir ou à défaut de préciser les étapes pour y parvenir, afin de rendre l'action plus opérationnelle.	Nous prenons bonne note de ces informations et les intégrons dans le PLM.	Préciser les étapes pour parvenir à la mise en place d'un schéma d'itinéraire PL. Fait p. 203
IDFM	Livraisons de marchandises	La recommandation d'aménagement d'un centre routier pour poids lourds, pertinente au regard des enjeux de stationnement, n'est pas suffisamment précisée. Notamment, l'enjeu de disponibilité foncière aurait pu être investigué ainsi que les étapes pour en évaluer plus avant l'opportunité.	Nous prenons bonne note de ces informations et les intégrons dans le PLM.	Mettre en avant le besoin de foncier dans le PLM et une investigation des secteurs mutables en lien avec le PLUi sur les axes succeptibles d'acceuillir ce centre routier. Fait p. 203
IDFM	Livraisons de marchandises	La recommandation d'inscription de normes en termes d'aires de livraison est également appropriée mais elle aurait pu s'appuyer sur une évaluation de la situation actuelle au sein du territoire (nombre et disponibilité d'aires de livraison, taux d'utilisation et besoins).	Aucune information n'est disponible sur ce sujet.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis d'IDFM

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
IDFM	Communication	Cet axe recouvre des mesures de natures très diverses relatives au suivi du PLM, à la stratégie de communication et d'information sur la mobilité, à l'accompagnement des Plans de mobilité employeurs et à la transition énergétique du parc de véhicules. Si les actions 6.1 et 6.2 peuvent être effectivement regroupées sous l'angle de l'accompagnement aux changements de comportements, l'action 6.3 relative à la transition énergétique du parc de véhicules et notamment aux infrastructures de recharge électrique relève d'une autre logique et pourrait donc être regroupée au sein de l'action 4 portant sur les changements d'usage de la voiture.	Nous prenons bonne note et affecteront l'action 6.3 au sein de l'action 4.	Transférer l'action 6.3 au sein de l'action 4 du PLM. Fait p. 201 et différents sommaires
IDFM	Communication	En revanche, il n'est pas fait référence à une instance de pilotage et de suivi de la mise en oeuvre du PLM regroupant l'ensemble des maitres d'ouvrage concernés, qui est pourtant indispensable pour animer et suivre l'engagement de chacun dans la durée.	Nous ferons référence dans l'action à la mise en place d'un comité de suivi du PLM qui s'appuiera sur celui mis en place durant l'élaboration du PLM et notamment l'ensemble des partenaires.	Préciser la mise en place d'un comité de suivi. Fait p. 206
IDFM	Communication	Toutefois les actions en matière d'information et de communication sont relativement peu précises et portent sur une liste d'événements de sensibilisation / communication possibles. Seule l'information sur l'offre de mobilité gérée par Rambouillet territoires est mentionnée. Il conviendrait de faire référence par exemple à la plateforme déployée par Île-de-France Mobilités qui vise à intégrer des informations sur une offre de plus en plus multimodale pour l'ensemble des territoires franciliens.	Nous prenons bonne note de ces informations et les intégrons dans le PLM.	Mettre en avant la plateforme d'IDFM. Fait p. 207
IDFM	Communication	L'action des conseillers en mobilité ne s'exerce pas uniquement auprès des entreprises qui ne seraient pas parvenues à un accord sur le thème de la mobilité dans le cadre de leurs négociations annuelles obligatoires (NAO).	Nous prenons bonne note de ces informations et les intégrons dans le PLM.	Précisions à apporter sur le rôle du conseiller. Fait p. 208
IDFM	Communication	Par ailleurs, il est dommage que les actions initialement proposées autour des plans de déplacements scolaires n'aient pas été retenues. Il y a de réels enjeux de mobilité, de sécurité, de santé, d'autonomie, à travailler sur la mobilité des plus jeunes. Les pedibus, la formation à l'usage du vélo utilitaire, l'installation de stationnement vélo, la pacification des voiries autour des établissements scolaires, la sensibilisation à la sécurité routière… sont autant de pistes d'action intéressantes à mener en partenariat avec les acteurs concernés (communes, établissements scolaires, associations…).	Les communes n'ont pas souhaité que cette action soit mise en avant.	Aucun
IDFM	Communication	Le développement d'un réseau de bornes de recharge électriques est primordial dans un territoire où l'usage de la voiture particulière demeure important. L'inscription du déploiement des bornes au PLM est donc approprié mais Île-de-France Mobilités s'interroge sur les interactions avec les travaux du Syndicat d'énergie des Yvelines et notamment l'élaboration d'un schéma directeur des installations de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE). Il aurait ainsi été pertinent de faire figurer des ambitions concrètes de déploiement de bornes de recharge dans le PLM.	RT souhaite adopter une stratégie de développement de bornes IRVE en fonction de l'évolution des besoins. Par contre le nécessaire développement de bornes IRVE notamment dans le secteur privatif n'est pas vu ici.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis d'Emancé

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
Emancé	Réseau viaire	Une petite coquille p. 244 - il s'agit de l'intersection D176/rue de Chaleine	Nous prenons bonne note et effectuerons la correction.	P. 244 changer le rue de la Porte au Dry par la rue de Chaleine. Fait p. 244
Emancé	Réseau viaire	Pour l'intersection Rd 176 / Rd 62 souhait de la commune de mise en place d'un rond-pont pour empêcher les survitesses et les dépassements malgré l'interdiction en place et permettrait	Le PLM a identifié les carrefours mais la réalisation des aménagements sera du ressort du CD 78	Aucun
Emancé	Réseau viaire	Intersection avec la rue de Porte au Dry, la Ville va interdire la sortie et changer le sens de circulation.	Nous prenons bonne note et effectuerons la correction.	Mettre en avant la solution de la Ville d'Emancé Fait p. 243
Emancé	Réseau viaire	désormais 70 % du cœur de Village est désormains en zone 30	C'est une belle avancée en lien total avec les objectifs du PLM.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis de Clairefontaine-en-Yveline

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
Clairefontaine-en-Yvelines	Ensemble du PLM	Regret que le PLM concerne beaucoup plus la commune de Rambouillet et les villes les plus importantes	L'organisaiton des déplacements sur RT comme le montre le diagnostic s'organise en rabattement par rapport aux pôles gares du territoire et sur les principaux pôles générateurs de déplacements, notamment les communes les plus peuplées où se concentre l'activité économique. Ainsi, fatalement, un plan de mobilité se doit d'agir sur l'organisation générale et forcément là où les flux circulatoires sont les plus importants dès lors, les actions les plus impactantes sont ainsi localisées dans ces secteurs. Néanmoins, chaque ville de RT a été mise en avant dans le cadre du PLM notamment sur les aspects de zone de modération de vitesse, de cheminements piétons et d'accessibilité de la voirie qui ont fait l'objet de transmission de document, de réunion territorialisée et de retours de la part de la majorité des communes.	Aucun
Clairefontaine-en-Yvelines	Transports Collectifs	L'amélioration du réseau de transport en commun n'apparait pas commue une priorité impérative pour nos petits villages d'accès difficiles.	C'est IDFM qui est l'autorité organisatrice des TC (Mobilités) et pas RT. Dans le PLM, même avant son approbation, la mise en place récente de transport à la demande a été initiée pour répondre justement aux enjeux de desserte en TC.	Aucun
Clairefontaine-en-Yvelines	Transports Collectifs	La difficulté que nous aurons pour répondre aux objectifs du PLM de créations d'itinéraires piétons qualitatifs et de voies cyclables compte tenu de la configuration des voies, en particulier de la RD 27 et de la route de la Celle.	L'ensemble des plans présentés dans le PLM ont été présentés au cours de 4 ateliers territorialisés avec zoom sur les différentes thématiques pour chaque commune. Un questionnaire a été soumis à chaque commune également pour valider les différents schémas de principes et l'ensemble des communes qui ont fait des commentaires / amendements ont été prises en compte et, à notre connaissance, aucun retour de votre commune n'a été réalisé.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis de la DDT 78

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
DDT 78	Modes actifs	Souhait de mener un travail conjoint sur Gazeran avec le CD 78, avec les intercommunalités voisines notamment pour la liaison vers la gare de St-Rémy	Nous prenons bonne note de vos remarques et vous assurons que cette démarche paternariale sur les aménagements cyclables est prise en compte dans le cadre de la réalisation du schéma directeur cyclable de RT.	Aucun
DDT 78	Covoiturage	Une promotion du covoiturage pourrait être faite en lien avec les PDIE. Il serait utile de travailler avec l'une des 3 applications conventionnés par IDFM et communiquer sur l'opportunité offerte aux Yvelinois que le trajet en covoiturage est pris en charge à 100 % par la Région et que le conducteur reçoit entre 2 et 3 € par trajet.	Cela sera précisé dans l'action correspondante.	Ajouter la promotion des applications labellisés IDFM dans l'action de PDMIE ainsi que la prise en charge financière pour le covoiturage. Fait p. 200

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis du PNR

PPA	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
PNR	Diagnostic	Préciser le rôle joué par le PNR en termes d'éco mobilité	Cela sera rajouté dans le diagnostic	Intégrer le rôle du PNR. Fait p. 138 + annexes aides p. 228
PNR	Plan d'actions	Mieux prendre en compte les enjeux écologiques et paysagers du territoire en s'appuyant sur le Plna Paysage et Biodiversité.	Cela sera rajouté en propos introductif du plan d'actions et l'exemple que vous citez sur Le Perray sera mis en avant.	Prendre en compte les demandes d'ajouts. Fait p.154
PNR	Evaluation environnemantale	Ajouter l'existence de la Réserve Naturelle Nationale (RNN) Etangs et Rigoles d'Yvelines.	Cela sera pris en compte	Corrections effectués dans l'évaluation environnementale

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ANNEXE 7 :
Avis issus de la PPVE *(Participation du Public par Voie Electronique)* et retours de Rambouillet Territoires sur ces avis

NB : Les avis ont été anonymisés et numérotés dans l'ordre de réception

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°1 :

Nous résidons sur la commune de Bullion. Nos enfants dépendent du lycée de Limours. Les bus qui existent ne sont pas forcément adaptés aux horaires du lycée. Par exemple, mon fils finit deux fois par semaine à 15h mais il n'y a pas de bus scolaire à cette heure là ni la possibilité d'avoir un TAD. En effet, les TAD ne sont pas interdépartementaux. Ce qui est bien regrettable.

Avis n°2 :

J'ai pris connaissance du diagnostic réalisé lors de l'enquête et deux points me semblent pas ou peu évoqués s'agissant du volet mobilités actives.

1) Le diagnostic insuffisant de la dangerosité et de l'impossibilité d'utilisation de la voie cyclable le long de la nationale 10 entre les Essarts le roi (entrée du territoire par Coignières) et le Perray en Yvelines
La piste le long de la nationale entre Les essart et le Perray est d'un part trop étroite et mal entretenue (verre et déchets), mais elle est surtout très dangereuse.
Une portion de presque 150 mètres doit être empruntée sans aucune protection de balustrade, pour permettre une voie de sortie et d'insertion vers des propriétés privées. Le cycliste se retrouve donc potentiellement à contre-sens sur une voie à 90km/h avec le trafic que nous connaissons.
Il n'existe par ailleurs aucun itinéraire alternatif direct. La rue de l'Artoire aux Essarts mériterait à ce sujet d'être plus sécurisée pour les cyclistes.

2) L'absence totale d'évocation des possibilités de transports dits "multimodaux", et notamment, pour couvrir le problème de l'étendue du territoire (tout le monde ne se rend pas à une destination proche d'un arrêt de bus...surtout lorsque la fréquence du TC est de 1 par heure !) serait de permettre de "mettre son vélo dans le train". Or les gares sont parfois mal accessibles de ce point de vue, et les emplacements vélos dans les transports sont difficiles quand elles existent) et souvent mal indiquées et dimensionnées.

Telles sont les observations que je souhaitais formuler.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°3 :

j'ai lu attentivement la présentation du PLM, notamment à Rambouillet.dans le PLM de Rambouillet, à la page 287 ci jointe, il n'est pas mentionné que la rue de la Giroderie et l'allée du point du jour sont en partie piétonnes. De nombreuses personnes à pieds ou à vélo les empruntent.

Pourriez-vous modifier cette page ainsi que la précédente (page 286, vue générale de Rambouillet) pour indiquer que ces deux rues sont en partie piétonnes.
Concernant la D906 (rue de la Louvière), avez-vous pris en compte l'augmentation du trafic lié à l'aménagement du secteur de la Giroderie? (cf plan ci joint).

En effet, il est prévu 250 logement supplémentaires et les habitants déboucheront sur la D906. De même, à proximité (derrière le collège Catherine de Vivonne), il est prévu de construire des habitations pour la Gendarmerie.

Habitant ce secteur, la circulation étant déjà difficile aux heures de pointe, je crains que l'arrivée de nouveaux véhicules sur cet axe augmente encore plus les problèmes existants.



atique près de la gare de Rambouillet : une lisibilité difficile dans un secteur contraint

Plan local de Mobilité de Rambouillet Territoires – Arrêté en Conseil Communautaire du 11 avril

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023



Avis n°4 :

J habite saint Arnoult en yvelines et je travaille à Briis sous Forges. Je regrette qu aucune liaison douce soit faite le long de la départementale pour aller jusqu'à la gare multimodale de longvilliers pour prendre mon bus.
Quand je veux faire un peu d exercice, je doit longer la remarde à travers champs, dans les herbes hautes, (trajet impossible à faire le matin ou le soir en automne et en hiver car pas éclairé) et utiliser la piste cyclable de Rochefort jusqu'à la gare de longvilliers qui est très dangereuse à pieds car pas sécurisée par raport aux voitures qui vous frôlent. Celle-ci n'est pas éclairée et seulement matérialisée par une ligne de peinture au sol.
C est dommage de ne pas pouvoir accéder à cette gare " remarquable" à pieds par une liaison sécurisée. Je dirai que c est un comble où les politiques nous incite à prendre les transports en commun et à faire de l exercice.
Merci de bien vouloir tenir compte de ma remarque que j entends souvent revenir dans les discutions qui tournent autour de la mobilité.
Dans le sud Yvelines nous payons la taxe spéciale d'aménagement pour le grand paris, mais nous n avons pas eu un seul investissement sur notre territoire. Cette liaison douce serait la bienvenue car très utile pour se déplacer sans émettre de gaz à effet de serre.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°5 :

Conseillère municipale à Raizeux, je reçois les informations de Rambouillet Territoires.
Je réagis aujourd'hui à l'enquête PLM.

1) positivement avec le TAD qui était absolument nécessaire et qui gagnerait à être encore augmenté en nombre de bus et en emplacements de dépose et de prise en charge.
avec un revers: Raizeux est particulièrement "encastré" dans Epernon: nous partageons même des rues sur une grande distance.
L'impossibilité des personnes habitant au bout de Cady d'avoir un arrêt de bus, donc les obligeant à marcher, sans trottoir correct et donc avec une réelle mise en danger, jusqu'à la Mairie, est donc un gros handicap.
Les frontières européennes paraissent moins difficiles à franchir que le panneau Epernon pour faire faire demi-tour aux bus!... D'autant que nombreux sont ceux qui, à vide, traversent Epernon, font demi-tour au rond point de l'Europe et repartent vers l'Ile de France!
Un peu de bonne volonté, une convocation des commissions municipales des transports des petits villages du bout de l'Ile de France et les choses se règleraient facilement je pense.
2) Pour ce qui est de la mobilité cyclable: il y a une bonne dizaine d'années, un plan reliant les villages à Gazeran puis Rambouillet voulait permettre aux cyclistes de se déplacer sans risque. Certaines municipalités ont fait un blocage: aujourd'hui nous avons 20 ans de retard sur les pays civilisés!
Comment penser qu'un jeune ne puisse pas être libre d'aller d'un village à l'autre et même d'un hameau à l'autre faute de sécurité sur la route?
Il rentre en bus du collège ou du lycée et ensuite, il est "bloqué" chez lui.
(Si vous avez un vélo: partez du 299 route de Rambouillet à Saint-HIlarion et allez jusqu'à la Mairie de Saint-Hilarion et même Gazeran, je vous conseille: casque, gilet fluo, éclairage puissant... Pour ma part: j'ai essayé une fois mais c'est une expérience trop dangereuse surtout aux heures où les jeunes ont besoin de circuler!)
La route a été réaménagée l'an dernier et pas l'ombre d'une piste ou même voie cyclable!
Pourtant, la liberté de circulation fait partie des droits fondamentaux et on prive les non-motorisés à circuler!!!
Depuis la création de la procédure d'urgence du référé-liberté en 2000, le Conseil d'État a reconnu de nombreuses libertés fondamentales invocables par les citoyens devant lui.
Les libertés fondamentales reconnues par le juge des référés-libertés depuis 2001 :
1. Liberté d'aller et venir (décision n° 228928, 09/01/2001)
....
Merci de faire tout ce qui vous est possible pour permettre à tous de vivre sans se mettre en danger dès qu'on sort de chez soi.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°6 :

Je suis administrée de la commune de Rambouillet après l'avoir été pendant 5 ans de Gazeran.
Travaillant tous les 2 sur Paris et ayant des enfants de jeunes âge (à l'époque), nous avons déménagé sur Rambouillet à cause de la fréquence des trains de la ligne N entre Paris et Gazeran (tous les 30 mn) en heures pleines et jusqu'à 2h00 heures entre 12h00 et 15h00.

En termes de transports en commun
Pour la ligne N, donc Rambouillet et Gazeran, une possibilité serait :

- Pour Gazeran de mettre un train de la ligne N tous les 15mn en heure pleine et toutes les heures en heures creuses
- Pour Rambouillet, il faudrait ajouter un train de la ligne N entre 12h00 et 14h00
- De mettre systématiquement que des trains dits « longs » en heure de pointe de 7h30 à 8h00 et de 18h00 à 19h00 pour éviter que les gens soient considérés comme du bétail (voir pire)

Pour les communes aux alentours de Rambouillet, il faudrait :

- Augmenter la fréquence des trains de la ligne ROPO aux creuses entre 12h et 14h00 : 12h05 puis 12h35 puis 13h35 puis 14h05 puis 14h35.

Je vous laisse imaginer quand le train de 13h35 est supprimé !
Peut-être ajouter un train à 13h05 ou mieux indiquer, quand un train est supprimé, les alternatives (lignes interurbaines) qui s'offrent à l'usager afin de lui laisser le temps à les rejoindre et prendre rapidement.
Par exemple pour prendre le bus N12 entre Trappes et Rambouillet qui part à 12h53.

- Ouvrir et étendre l'offre Transdev aux administrés en proposant des horaires non calés sur les horaires scolaires. En effet, ces horaires ne correspondent ni aux horaires des administrés travaillant et ni aux adolescents ayant des activités sportives ou artistique extra-scolaire ou encore rdv médicaux (ou autre).

Peut-être mieux communiquer sur des sites et solutions existantes telles que https://www.rt78.fr/transports

- Développer l'offre TaD :
  - Mettre à disposition des véhicules électriques
  - augmenter le nombre de véhicules en TaD pour permettre à un administré de réserver la veille et non pas 3 jours avant.

Pour cela, réaliser un sondage auprès des administrés
En effet, le véhicule est très souvent indisponible quand la réservation est prise la veille.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°6 (suite) :

En termes de déplacement à vélo :

- développer les voies cyclables, bien séparées de la voie automobiliste ou par son élargissement
  - sur certains tronçons de grands axes type D906 (entre Gazeran et Rambouillet puis entre Rambouillet et Cernay), D150 (entre Cernay et Rambouillet)
  - Entre les centres urbains et les ZA
- Améliorer les voies cyclables dans les villes pour
  - Sécuriser les déplacements intramuros

Peut-être créer une application de participation citoyenne qui permettrait de signaler des nids de poule, fissures , ….

- assurer une continuité entre les voies
- Eviter les passages de trottoir (les abaisser au niveau des aménagements cyclables)
- En termes de site de dépôt de vélo
  - Prévoir des parkings vélo au niveau des Gares
  - Prévoir, des points de gonflage, de recharge électrique des vélos au niveau des Gares
  - Installer des supports pour cycles devant
  - les ERP : les mairies, CCAS, médiathèques, Hôpitaux, police, Pôle emploi, CPAM, …
  - Les endroits connaissant des animations ou événements : les gymnase, stades, les salles de spectacles, SmartCity, Cyber café, Maison des jeunes, marché, parc, à l'intérieur des ZA (à différents endroits) ou ZI
  - A l'entrée des centre-ville ou rue commerçante ou voie piétonne

En termes de déplacement automobile :

- Sécuriser certains croisements par l'aménagement d'un rond-point

C'est le cas du croisement entre la route du Bray et de la D150 (proche du jardin d'Émilie) : les administrés venant de Gazeran peuvent mettre plus de 10 mn, lors de forte influence le matin, avant de pouvoir s'engager sur la D150.

- Pour Rambouillet
  - développer ou étendre les parkings existants pour encourager les gens à déposer les véhicules aux abords des centres urbains et prendre un autre moyen de locomotion (pieds ou transport en commun)
  - Etendre les 30mn gratuits de parking à 1h heure pour permettre les administrés à garer leur véhicule dans les centres urbains pour assister à un rdv (qui peut durer plus de 30 mn selon l'attente chez le spécialiste ou éloigné des parkings existants ou quand on a de jeunes enfants) ou pour avoir le temps de faire ses courses sur le marché ou dans les magasins du centre (plus confortable de déposer sa voiture proche quand on est chargé)

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°6 (suite & fin) :

En termes de déplacements à pieds :

- Prévoir des abris aux arrêts des bus interurbain et Intercités
- Améliorer certains trottoirs (élargir le trottoir, déplacement de poteaux,…) pour faciliter les déplacements avec poussettes, avec cadis,
- Aménager les abords de communes qui relient le centre urbain à une ZA

Par exemple, le tronçon de la D150 au niveau des garages automobiles et de Bricorama

- Remplacer les trottoirs carrelés, comme dans le centre de Rambouillet, par un autre revêtement. Ce dernier est glissant par temps de pluie et l'est spécialement quand il y a un dévers.

J'espère que ces éléments vous donneront des pistes d'étude.

Avis n°7 :

Je profite de cette consultation pour vous demander :
- d'élargir les horaires de la TAD sur la ligne de La Boissère-Ecole vers Rambouillet et retour à la fin d'après-midi, afin que si on utilise le TAD le matin pour se rendre à la gare de Rambouillet pour aller ensuite à Paris, on puisse le réserver également en rentrant à La Boissière-Ecole en fin d'après-midi, que ce soit en semaine ou en week-end, et également pendant les vacances scolaires.
- de prévoir des arrêts à la gare de Gazeran.

Avis n°8 :

Le service TAD est très pratique, je l'utilise et je l'apprécie.

- Je souhaiterais que les horaires soient prolongés au-delà du 15h30, de préférence jusqu'à 21h00 si les moyens le permettent.

- Des glaces ouvrantes dans les véhicules seraient utiles (ou bien la climatisation) car en été il peut faire extrêmement chaud à l'intérieur et la plaque de plexiglass qui sépare le chauffeur des passagers empêche le passage d'air frais.

- Si ce service est de plus en plus populaire, une augmentation du nombre de véhicules seraient également souhaitable car assez souvent déjà il n'est pas possible de réserver un trajet à l'heure ou le jour exact où on en a besoin, sauf si on a la possibilité de réserver longtemps à l'avance.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°9 : Dans le cadre de la consultation publique sur le PLM, veuillez trouver ci-joint mes commentaires.
Il s'agit d'un document très riche, fort intéressant et je pense que beaucoup d'énergie a été dépensée pour le réaliser.
J'adresse toutes mes félicitations à l'équipe qui a conçu et rédigé ce plan.

Le 20/03/2023

[redacted]

Remarques générales sur le fond

Il s'agit d'un bon document, rempli d'informations extrêmement intéressantes sur les déplacements dans notre territoire **et proposant de nombreuses mesures allant dans le bon sens.**
Sa réalisation a certainement demandé beaucoup d'efforts et il faut féliciter l'équipe qui l'a conçu et rédigé.

Le PLM demande des changements de comportement importants à quasiment tous les habitants de RT.
Or, ce n'est pas avec une ou deux campagnes de communication que l'on change les comportements. Les citoyens, les associations et les entreprises sont absents de ce plan, alors qu'il faut les associer aux mesures à prendre et les mobiliser.
J'ai peur que l'on se retrouve dans le même cas que le PCAET de RT : un document structurant pour l'avenir de notre territoire, dont personne ne connaît l'existence.

Le PLM ne traite pas explicitement de la transition climatique alors que les mesures proposées correspondent majoritairement à des objectifs à atteindre dans ce cadre.
En effet, les transports sont un des secteurs phares qui doivent contribuer à la décarbonation de notre société.
Seule l'évaluation environnementale aborde ce point essentiel.

Rambouillet Territoire semble avoir de gros soucis de communication : sur un document aussi important pour l'avenir du territoire, pourquoi l'information est-elle aussi timide, pour ne pas dire confidentielle ?
Là aussi, cela rappelle fortement la triste expérience du PCAET.

Et, le plus important : quand les mesures préconisées seront-elles mises en place ?
Le PLM est-il obligatoire pour toutes les communes ? ou seulement incitatif ?
Y-a-t-il un pilotage global qui décide des chantiers à mettre en œuvre ?
Et si les crédits ne sont pas obtenus, que se passe-t-il ?

Remarque générale sur la forme

L'étude environnementale du PLM présente de très nombreuses fautes de français, principalement des fautes d'accord.
Cela laisse à penser que ce document a été rédigé à la va-vite : ces négligences de forme font malheureusement planer un grand doute sur le sérieux du fond.

Je vous invite vivement à faire appel à un relecteur avant de publier vos documents.
Je comprends bien que les rédacteurs sont soumis à des contraintes de date mais cette relecture finale est importante : elle améliore la qualité du document, sa compréhension et l'impression de sérieux qui doit s'en dégager.

Remarques sur le PLM : partie « Diagnostic »

Point 1.2 – Une motorisation des ménages globalement forte (p. 16)
44% des ménages du territoire sont multi-motorisés (2 voitures ou plus). Ce niveau d'équipement représente un seuil à partir duquel les déplacements du ménage sont effectués presque exclusivement en voiture.

NON, il s'agit d'une vision assez réductrice.
Oui, dans les petites communes éloignées de tous les services, ce constat est probablement juste mais, dans les villes, et à Rambouillet en particulier, de nombreuses familles possédant 2 voitures effectuent aussi de nombreux déplacements à vélo ou à pied (école, collège, courses).

Partie 2 - Organisation et conditions de circulation sur le réseau viaire – Matrice AFOM
La matrice AFOM (p. 49) indique, dans les opportunités : *« passage à 2x2 voies de la RN 10 à Rambouillet ».*

Cette proposition est en totale contradiction avec l'ensemble du PLM
Le PLM a pour but de valoriser les circulations actives et les transports collectifs face à l'autosolisme. Or, élargir une route, surtout une route nationale, ne peut qu'augmenter le trafic automobile

Cette proposition est également en contradiction avec votre propre analyse, puisque vous écrivez, page 36 :
« Le territoire offre globalement de bonnes conditions de circulation. 3 difficultés de circulation sont à souligner, qui restent toutefois mesurées par rapport à d'autres situations en Ile-de-France :
• Sur la RN10 au niveau du rétrécissement de Rambouillet, etc… »

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°9 (suite) :

Partie 3.2 – L'offre de TC structurante

Vous faites bien de signaler l'importance cruciale des lignes de chemin de fer pour les transferts quotidiens.

Cependant, au-delà de l'offre qui apparait très riche (140 dessertes quotidiennes à Rambouillet par exemple) il faut noter la dégradation continue du service rendu par la SNCF depuis plusieurs années : retards, nombreuses pannes, trains supprimés, trains réduits à 4 voitures aux heures de pointe, trafic perturbé sur de longues périodes… L'offre réelle est donc inférieure aux chiffres que vous donnez.

A ceci, au moins 2 raisons :

- Une infrastructure vieillissante où les pannes se multiplient ; la situation ne pourra s'améliorer que dans plusieurs années (10 ans ?) quand de lourds investissements auront été réalisés
- Une entreprise socialement malade, où les grèves de toutes sortes se multiplient, dans une indifférence totale au service à rendre aux clients.

La matrice AFOM de la partie 3 (p.87) devrait intégrer ce point dans les faiblesses. : « Une dégradation structurelle de l'offre SNCF qui agit comme un repoussoir »

Partie 3.5 – L'offre de transports urbains de Rambouillet

OUI, l'offre de bus est très bonne à Rambouillet, mais comment faire pour acheter un ticket à l'unité quand on est un client occasionnel ?

Partie 3.12 – Le projet Tornado

Les véhicules autonomes ont beaucoup été survendus : la technologie est loin d'être mûre. Vous indiquez que l'expérimentation dure depuis 3 ans, combien encore d'années de tests ?

Est-ce le rôle d'une « petite » agglomération d'investir dans des technologies hasardeuses, au détriment de l'investissement dans des solutions « low-tech » mais fiables : zéro litre aux cent km, c'est le vélo.

Partie 3.13 – Le pôle gare de Rambouillet

La municipalité a lancé, il y a plusieurs années déjà, un projet de refonte du quartier, avec un excellent diagnostic des problèmes rencontrés, diagnostic que vous reprenez pour l'essentiel.

Dans le cadre du PLM, le projet gare doit-il être revu car ce n'est plus seulement un projet de Rambouillet, mais bien un projet de l'agglo, étant donnée l'importance structurante de cette gare pour le territoire.

Par exemple, faut-il intégrer une augmentation des rabattements vers la gare, avec tous les problèmes de circulation en centre-ville ?

Ou bien, plus intéressant, faut-il créer des « parkings relais » à l'extérieur de la ville, une solution qui se met en place dans toute l'Europe.

Partie 3.14 – Les conditions d'intermodalité sur RT

Les situations décrites ici sont-elles favorables ? défavorables ?

Faut-il faire des études supplémentaires ? prévoir des travaux ?

Partie 3.16 – L'accessibilité pour tous

Au-delà de ce qui est décrit, fort justement, dans ce chapitre, il faut rappeler que la première zone d'accessibilité c'est le trottoir !

Or, à Rambouillet, de nombreux trottoirs (étroits, crevassés, en dévers, encombrés) ne sont plus accessibles aux nombreuses personnes qui ont du mal à marcher.

Partie 4.3 – les difficultés de stationnement sur RT

L'analyse de la situation, dans toute la partie 4, est fort intéressante mais cette partie oublie de parler des victimes du stationnement automobile illicite : les piétons.

Les trottoirs sont souvent occupés par des voitures en stationnement illicite, rendant très difficile la progression de nombreux piétons (cf le point 3.16, ci-dessus)

Par exemple, dans le quartier de la Clairière à Rambouillet, la situation est inchangée depuis des années : les automobiles stationnent massivement sur les trottoirs.

La matrice AFOM de la partie 4 devrait intégrer, dans la partie « Faiblesses », une phrase supplémentaire : Le stationnement illicite représente souvent un obstacle important à la marche des personnes à mobilité réduite

Partie 4.7 – Le covoiturage sur RT

Au-delà des structures existantes, il existe de nombreux systèmes de covoiturage informels, organisés par des familles qui rationalisent les transports des enfants : vers l'école, vers les activités sportives et culturelles.

Comment encourager ces pratiques bénéfiques ? : promouvoir ces pratiques, créer des groupes d'utilisateurs sur les réseaux sociaux, inciter à la création d'associations, …

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°9 (suite) :

Partie 5.1 – Caractéristiques générales des modes actifs
Page 125 « Le cycle, principalement un outil de loisir sur Rambouillet Territoires selon les élus »

NON - Cette affirmation ne repose sur aucune base objective, car je ne pense pas que les élus aient effectué des enquêtes sérieuses à ce sujet.
Il s'agit plus d'une position idéologique que rationnelle.

Partie 5.3 – La qualité des aménagements cyclables
Pour finaliser cette partie, il serait utile de consulter le Baromètre des villes cyclables, organisé par la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette), et qui donne le ressenti des intéressé(e)s :
https://barometre.parlons-velo.fr/2021/
Il est fort possible que le ressenti des usagers soit différent de celui des élus…

Partie 5.4 – la qualité des aménagements piétons
« Des conditions de déplacement à pied globalement bonnes »

NON, il existe, notamment à Rambouillet, des zones hostiles aux piétons (cf supra points 3.16 et 4.3)
Pour avoir le ressenti des citoyens, il faudra consulter le résultat du « Baromètre des villes marchables »

Partie 5.9 – Les dispositifs d'écomobilité mis en place
Le spectacle aux rentrées et sorties d'écoles est désolant : des dizaines de voitures qui font des trajets de 400 à 600 mètres maximum.

Comment favoriser la création de pédibus dans les communes ?
Comment susciter la création d'associations pouvant prendre en charge cette activité ?

Remarques sur le PLM : partie « Plan d'action »

Action socle – Conforter la hiérarchisation du réseau viaire
Page 161 il est indiqué « Elargissement de la RN 10 à Rambouillet »

Ce projet est en contradiction totale avec le but du PLM qui est de faire baisser la circulation automobile. Il est en contradiction avec votre propre analyse, page 36, qui indique que les problèmes sur la RN10 sont « mesurés » par rapport à d'autres situations en IdF

Action 1.2 – Développer des secteurs apaisés
OUI toutes les mesures proposées sont excellentes, mais il ne s'agit pas seulement d'aménagements routiers, il faut aussi changer les mentalités de beaucoup d'automobilistes, et aussi de cyclistes et de piétons.

Si cette action est purement technique elle risque de heurter nombre d'automobilistes. Il faut donc les convaincre de l'importance de ces mesures, afin qu'ils changent de comportement.
La mobilisation des citoyens, et des associations, est indispensable.

De plus, il faut veiller que les règles sont les mêmes sur tout le territoire ; le dispositif doit être cohérent d'une commune à l'autre pour que tous les usagers de la route conservent le même comportement.

Action 2.1 - Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs
OUI toutes les mesures proposées sont excellentes.
Là encore, il faut faire évoluer les mentalités en incitant les citoyens à la marche.

Autour des écoles il faut susciter la création de pedibus.

Les associations, existantes ou à créer, peuvent jouer un rôle important.

Point à surveiller : rendre difficile le stationnement illicite sur les cheminements piétons.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°9 (suite) :

Action 2.2 - Garantir l'accessibilité de tous sur les itinéraires prioritaires
OUI, c'est une action essentielle, en lien avec l'action 2.1

Etant donné l'état dégradé de nombreux trottoirs il s'agit d'une action de longue haleine. La priorisation autour des points d'arrêt des TC est utile, mais il faut aussi prioriser autour des immeubles accueillant des PMR (résidences senior, Ehpad, foyers, ...)
Les associations de piétons peuvent aider efficacement à préciser les priorités.

Action 2.3 – Réalisation d'un schéma directeur cyclable
ENFIN !:!:!:

Il faut absolument travailler avec les associations, qui sont détentrices de compétences.

La Vélocénie est un atout et devra être utilisée mais pourquoi vouloir appuyer le schéma directeur sur la Vélocénie ? Celle-ci répond à un besoin de loisirs, alors que le schéma directeur traite de cyclisme utilitaire (aller jusqu'à son établissement scolaire, jusqu'à la gare, jusqu'aux commerces, ...)

La liaison entre Gazeran et Rambouillet est indispensable. Un article de « Toutes les nouvelles », du 8 mars 2023, montre qu'elle est demandée par les habitants.

Attention au danger des fausses pistes cyclables
La nouvelle « piste cyclable » de la rue du Clos-Battant, à Rambouillet, devant le parking Leclerc, est un contre-exemple désastreux : en tant que cycliste je ne l'emprunte plus car les voitures sortant du parking ne me voient pas. Je préfère rouler sur la rue, où je me sens plus en sécurité que sur la « piste cyclable ».

Attention au danger des consignes incohérentes
Quand une piste cyclable emprunte plusieurs passages piétons (ex : à Rambouillet, la rue de la Louvière à l'Est de la RN 10), certains de ces passages piétons présentent un « cédez le passage » destiné uniquement aux vélos, et pas aux piétons ; tandis que d'autres passages piétons assurent la priorité aux piétons et aux cyclistes.
C'est incohérent et donc dangereux : ni l'automobiliste, ni le cycliste ne sait précisément quelle est la règle de priorité, puisque cette règle change à chaque passage piéton.
Le plus cohérent et le moins dangereux est de supprimer tous ces « cédez le passage ». Ainsi les piétons et les vélos sont systématiquement prioritaires aux passages piétons : la règle est claire pour tout le monde.

Action 2.4 : Augmenter le stationnement des cycles
Très bonnes mesures.

En plus des zones à équiper qui sont citées ici, il faut ajouter les zones commerçantes et les centres commerciaux.
De plus, il faudrait prévoir des emplacements pour les vélos cargo et les vélos avec carriole, dont l'usage est en augmentation importante.

Action 3.1 - Renforcer l'offre de TC
Ne pas oublier de faciliter la vente de titres de transports, en particulier pour un usage épisodique : on doit pouvoir acheter un seul ticket dans le bus, sans avoir besoin de télécharger une appli spécifique.

Action 3.2 - Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échange
Comment le projet Gare de Rambouillet, conçu au départ à l'échelle communale, prend-il en compte tous ces points supplémentaires ?

Cela semble faire changer le projet d'échelle. Est-ce la raison du retard du projet, annoncé par Mme Matillon dans « Toutes les nouvelles » du 15 mars ?

Action 3.4 - Déployer des modes de mobilité innovants
Le déploiement de véhicules autonomes, malgré l'intense lobbying des constructeurs et des techno-addicts, reste un sujet extrêmement complexe, non maîtrisé, et peut-être irréaliste.

Si le but est de proposer un accès simple aux zones touristiques, le plus efficace est de proposer des stations de vélos électriques dans les gares et quelques autres lieux stratégiques.
Plusieurs communes de RT exploitent déjà cet outil, sous la forme de trottinettes électriques.

Action 4.4 – Encourager un nouveau rapport à la voiture
En ce qui concerne le co-voiturage, il existe déjà des regroupements informels de parents qui s'associent pour transporter leurs enfants (vers les écoles, vers les activités sportives et artistiques).

Comment pérenniser et étendre ces actions positives ?

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°9 (suite & fin) :

Action 6.1 - Mettre en place une stratégie de communication/information sur la mobilité à l'échelle de RT

C'est le point le plus faible du PLM.

On demande aux citoyens de changer assez profondément leur mode de fonctionnement. Ce n'est pas avec quelques campagnes de pub que l'on peut changer les comportements.

Il faut mobiliser fortement les citoyens, les associations et les entreprises, qui sont les grands absents du PLM : créer des évènements, avoir des relais dans les communes et les quartiers, créer des rubriques spécifiques dans les média d'information des communes, mettre en place des comités de suivi citoyens, etc…

Action 6.3 - Encourager les véhicules n'utilisant pas de combustible fossile

Il existe sur le territoire de nombreuses flottes captives : collectivités locales, certaines entreprises.

Il faut encourager ces flottes captives à passer à la motorisation électrique

Avis n°10 :

Suite à la lecture du PLM sur votre site internet je tenais à vous faire part de mes commentaires et mes questions concernant la D149 qui traverse la commune de Bullion (rue des valentins).

Vous estimez page 38 un trafic moyen journalier annuel entre 2500 et 5000 véhicules. Trafic que je vous confirme également, étant moi même habitant sur cette Départementale en ville (rue des valentins). La limitation de vitesse (50kmh) n'y est jamais respectée aussi bien par les usagers en voiture que par les camions et les bus de l'agglomération. les maisons vibrent et même sur les trottoirs avec des enfants ou un chien les conducteurs ne ralentissent pas, au contraire ils accélèrent à la sortie du virage après le lavoir et arrivent comme des demeurés depuis le plateau. Le radar "pédagogique" est sans cesse en rouge et n'affiche même plus la vitesse dans la plus part des cas (pour toute vitesse de plus de 70km/h).
Les habitants sont insultés et klaxonnés très régulièrement lorsque l'on a besoin de sortir ou rentrer chez nous.

Ainsi je vous demande pourquoi aucun aménagement n'est prévu sur cette portion de route pourtant pas longue mais fréquentée dans ce PLM ? Quelle solutions envisagez vous pour rendre cette portion en ville moins dangereuse ?
Le problème est un problème récurant et connu et soulevé par la mairie de Bullion depuis déjà plusieurs paires d'années.
Un jour il arrivera une catastrophe sur cette route. Devons-nous en arriver là ?

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°11 :

Résident sur la commune d'Emance, cette consultation relative au plan de transport a attiré toute mon attention.

Utilisant mon véhicule pour me rendre à la Gare de Gazeran 3jours sur5, il y aurait-il possibilité d'envisager un transport collectif type TAD sur 2 créneaux le matin et idem le soir (cf plages 7h00 &8h00 et 18h30 &19h30) afin 1) de réduire les coûts de carburants et le bilan carbone par conséquent et 2) de réduire le recours au parking de la gare.
Cette solution de transport-navette entre villages et la gare de Gazeran (hors Rambouillet dont des solutions de dessertes sont opérationnelles) déclinée sur les membres de l'intercommunauté aurait un coût/bénéfice pour la qualité de vie de nos villages.
Je serai personnellement intéressé par ce type de solution de transport collectif.

Avis n°12 :

Je me permets de vous faire part de quelques idées pour les futurs aménagements au sein de la communauté RT.

Pouvez-vous tout d'abord penser aux abords des résidences séniors des places pour les infirmières libérales, médecins libéraux, et services de secours.

D'une manière générale, il va falloir développer l'usage du vélo de façon massive. De nombreuses études montrent que le vélo a de l'avenir. Notre territoire en serait un parfait terrain de jeu ! évitez s'il vous plait les pistes cyclables collées aux routes ça apporte plus de risque qu'autre chose.

Enfin, la zone gare prairie est vraiment à aménager rapidement, il y a tous les jours des situations de presque accident, un jour ce sera dramatique. La cohabitation entre vélo, piéton, bus, véhicules léger doit être repensée.

Avis n°13 :

Bonjour, étude détaillée, mais au final comme le souligne la mairie de Clairefontaine entre autres , la part dédiée aux autres mobilités que la voiture est bien faible ! Vision du siècle dernier, le « tout voiture « mais voilà cette option dévoreuse d'espace public et naturel enchante l'économie ,les finances publiques ,et le lobby des entreprises de BTP . Regardez simplement le pont Hardy, simple calcul de surface, quelle part est réservé aux piétons ? 3m2 au plus avec des barrières contre 100m2 pour les chaussées et pourtant nous sommes en cœur de ville ! Cela ne vous choque pas . Quel avenir pour les plus jeunes.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°14 :

S'il est encore temps, voici quelques réflexions concernant le plan de mobilité :

A) Réseau routier:

1) Intersection rue Lenôtre / rue du Racinay :
   Bouchon chaque matin, dans le sens Bel-Air vers centre ville, conséquences jusqu'au croisement rue Lenôtre / rue Patenotre.
   Les véhicules tournant à gauche vers le collège du Racinay bloquent ceux qui continuent tout droit vers le centre ville (et le lycée).
   => Possibilité d'une voie centrale pour permettre aux véhicules tournant à gauche de ne pas interompre le flux vers le centre ville ?
2) Intersection rue de la Louvière / rue Fosse-Jean:
   Priorité à droite parfois non-connue des conducteurs venant de rue de la Louvière, risque de collisions.
   => Possibilité d'un panneau clignotant ou autre dispositif pour sécuriser ce carrefour ?

B) Réseau urbain de bus:

1) Possibilité de desservir le quartier des Eveuses (et rue de la Fosse-Jean, rue des Fontaines) ?
2) Idée d'une ligne en périphérie pour faciliter les liaisons inter-quartiers sans obligation de passer par la gare ...

Avis n°15 :

Habitant Gazeran, j'ai quelques remarques qui concernent particulièrement cette commune:
Il y a deux carrefours dangereux non répertoriés dans l'étude: Il s'agit des intersections entre la D 906 et la route du moulin de reculé d'une part et la D 906 et le chemin de la garenne d'autre part.
Il est prévu dans l'étude "d'apaiser l'itinéraire de shunt de la ZA du bel air vers Gazeran". Ce ne sera sans doute pas suffisant quand on constate que les limitations de vitesse et les interdictions PL ne sont absolument pas respectées sur cet itinéraire, que ce soit sur la route du Bray ou dans l'agglomération communale. De plus, l'intensité grandissante du trafic devient incompatible avec les infrastructures routières (faible largeur des voies, présence d'un tunnel ferroviaire, carrefours insuffisamment aménagés)
Concernant les circulations en mode actif, il manque deux pistes cyclables en site propre entre Rambouillet et Gazeran d'une part (le long de la D 906 par exemple) et la ZA du Bel air et Gazeran d'autre part (le long de la route du Bray)
Les circulations piétonnes ne sont pas assez sécurisées dans nombre de rues de la commune du fait de leur largeur insuffisante.
Les sentes de la garenne, utiles pour relier à pied la gare pour les habitants des quartiers du Buissonnet et du Gâteau nécessitent une réfection

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°16 : Madame, Monsieur, Veuillez trouver ci-joint notre réponse à la consultation sous forme de deux documents, l'un portant sur le PLM proprement dit, l'autre sur le pôle gare de Rambouilllet. Cordialement

Seul l'avis portant sur le PLM doit être analysé, le second ne relevant pas de la PPVE

Raison d'être principale du Plan : limiter l'impact environnemental de la mobilité

Nous nous trouvons dans une situation climatique dramatique. Le dernier rapport du GIEC vient de nous rappeler que le potentiel d'atténuation basé sur la demande est de moins 67 % sur les transports terrestres d'ici 2050. Il vaudrait mieux commencer tout de suite par appliquer des solutions « low tech » connues plutôt que des solutions techno-scientistes dont on n'est pas du tout sûrs qu'elles aient une chance d'arriver à temps et pour tout le monde.
Aucune autre raison ne tient face à cette raison principale qui touche à la survie de l'espèce humaine.

Implication et responsabilisation des acteurs

« *Considérant que le PLM est une démarche partenariale qui a nécessité d'impliquer dans toutes les phases d'élaboration, l'ensemble des acteurs de la mobilité* » : on peut regretter que l'implication des citoyens et de leurs associations comme l'ARC n'intervient qu'en toute fin de la démarche, juste avant l'approbation du plan.

Le territoire est largement couvert par des associations environnementalistes, de cyclisme ou de marche : celles-ci sont les meilleures propagandistes et pourvoyeuses de marcheurs ou de cyclistes au quotidien. Le succès de la mise en œuvre d'un PLM repose sur l'adhésion citoyenne. Comment obtenir cette adhésion sans s'être appuyé sur cette frange active de la population ? Il n'y a eu aucune implication d'acteurs autres qu'institutionnels (les « personnes publiques ») ce qui prive la réalisation de ce PLM d'un levier essentiel de son adoption par les citoyens. D'une manière plus générale et sur des sujets qui sont la pré-occupation de nombreuses associations du territoire, il n'y a pas de synergie constatée entre le monde associatif et Rambouillet territoires.
Exemple récent : la journée « Développement durable » organisée à la Lanterne fin 2022.

« *Un questionnaire interactif pour recueillir les attentes des communes (élus)* » « *Entretiens téléphoniques avec les acteurs du territoire* » (page 10) : sur le sujet du vélo, il aurait peut-être été utile de recueillir le témoignage des pratiquants ou de leurs association représentatives qu'il s'agisse de la pratique cyclo-touristique ou de déplacement afin d'avoir des éléments sur la demande d'aménagement ou les points noirs. Il existe une « science citoyenne » dans le domaine incarnée par le Baromètre ParlonsVélo qui couvre Rambouillet (Editions 2017/19/21), Les Essarts et Le Perray (Edition 2021).

On peut s'étonner d'autre part qu'un tel Plan n'ait pas fait l'objet de commentaires de nos voisins, mis à part la CCHVC. Les communautés de Limours, Dourdan, Epernon, Coeur d'Yvelines et la SQY (Coignières) ont-elles été sollicitées au cours de ces 4 années d'études de janvier 2019 à janvier 2023 ? N'ont-elles pas répondu ?

Concernant le Défi 8 (page 9) : « *Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF* », on partage l'opinion d'IDFM sur le fait que pour responsabiliser les acteurs, il aurait été nécessaire de les impliquer dés l'origine et tout au long du projet.

Suggestion : il n'est peut-être pas trop tard pour créer un Comité des partenaires réunissant les représentants des acteurs sur l'agglomération dans une logique de bassin de mobilité et dans l'esprit de l'article L.1231-5 de la LOM.

Domaine géographique de l'étude

(page13)

A l'évidence, l'axe urbain structurant des Essarts à Rambouillet est à prolonger jusqu'à Gazeran. Sa connexion avec la SQY vers Coignières est importante pour le vélo dans la perspective de jonction avec le RERV (Réseau Express Régional Vélo) en cours de mise en place par la Région Ile-de-France.

Analyse du potentiel des modes actifs (vélo, VAE, marche)

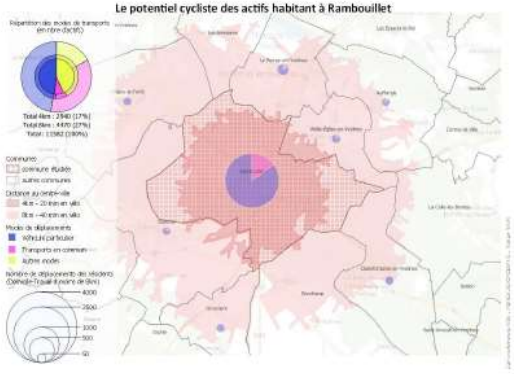
Chiffres sujets à interrogations

- « *La pratique des modes actifs au départ de Chevreuse s'explique par la présence d'un itinéraire cyclable reliant Chevreuse à Cernay-la-Ville* » et est chiffrée à 14 %. Le chiffre est fantaisiste car la voie verte Choisel / la Ferté – Le Bout des Prés/Cernay n'existe pas encore et la densité de la circulation sur la départementale qui le double rend les trajets quotidiens risqués.

- la confusion entre le vélo et 2 RM ne devrait pas permettre de tirer des conclusions (Page 29)

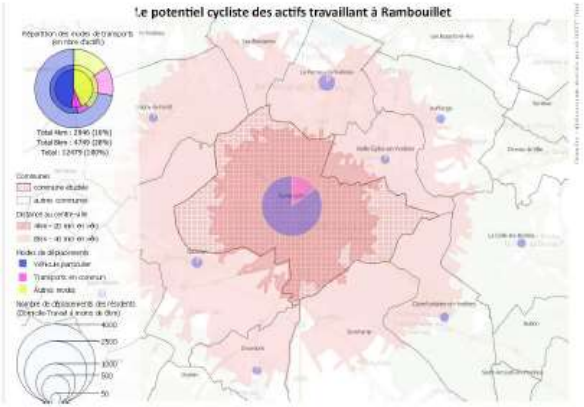
Il n'en reste pas moins que le potentiel du vélo est très important tant que le relief et la circulation le permettent. Il a bien été évalué par l'IAURIF sur Rambouillet et autres communes importantes.

Le potentiel cycliste des actifs habitant à Rambouillet



Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°16 (suite) :



Matrice AFOM (page 30)

Opportunités : le potentiel captable a proximité des gares ne le sera pas tant que la sécurisation des parcours ne sera pas effective.
Menaces : l'attractivité de Rambouillet est menacée par le retard pris par la ville dans la sécurisation des parcours à vélo internes à la ville. La déconvenue des nouveaux habitants attirés par l'image du vélo en forêt (issue de pistes cyclables construites il y a plus de 40 ans...) est grande, mais il y a loin du mythe à la réalité quand on veut aller du quartier de la Clairière à la gare.

Hiérarchisation du réseau
Page 34 : RT

La hiérarchisation du réseau présentée oublie les modes actifs vélo/VAE.
Pratiquement aucune voirie du réseau présenté n'est praticable à vélo sans risque à l'exception

- de la D906 entre Rambouillet et Cernay,
- d'une partie de la liaison entre Rambouillet et Poigny-la-Forêt le long de la D936

et d'un tronçon de départementale au sud du pôle d'échange de Longvilliers le long de la D149 ainsi que la traversée du Perray.
Les itinéraires alternatifs ne font pas partie de cette hiérarchisation qui est très « routière » dans son principe ; elle hérite d'un mode de pensée qui n'envisage pas tous les modes de déplacements pour chaque couple de centralités.

Page 35/36 : Focus sur Rambouillet

Pour le cycliste, à part le long de

- la rue Lenotre entre le viaduc SNCF et la rue d'Orphin,
- d'une partie de la rue d'Orphin,
- d'une partie de la rue Pompidou,
- d'une partie de la rue de la Louvière,

il n'y a aucun aménagement cyclable compatible avec un trafic de 10000 à 20000 Veh/jour. Les autres itinéraires directs sont des repoussoirs à cyclistes non expérimentés.

En l'absence réelle de congestion automobile, la circulation est peut-être perçue comme globalement fluide par les élus mais c'est précisément ce qui peut la rendre dangereuse pour les piétons et les cyclistes.

Tant à la ville qu'à la campagne, la situation doit être regardée au long de la journée. Possible en cours de journée et de jour, la circulation en sécurité à vélo/VAE est perçue à juste titre comme dangereuse le matin et le soir. Il y a archipellisation du territoire. On peut circuler dans la ville ou entre les bourgs tant que la marée n'est pas montée. A marée haute, le seul recours devient le transport carboné. (Cf. débit horaires -page 37 - ou Rambouillet-Orphin à 8600veh/jour max sans itinéraire alternatif -page 38)

Page 49 : Synthèse sur les conditions d'organisation du réseau viaire
Matrice AFOM

« Opportunité de la faiblesse de la congestion routière pour établir un meilleur partage de la voirie » : en certains secteurs urbains très contraints, les solutions sont de

- supprimer les voies de tourne à droite pour donner de la place au piéton ou au cycliste (Rue Chasles et Patenotre à Rambouillet par exemple)
- mettre en sens unique certaines rues à double sens
- supprimer des files de stationnement

ce qui impose de revoir les plans de circulation ET de stationnement.

Une concurrence potentielle entre TC et modes actifs (principalement vélo et VAE)

Pages 57 à 59

La compétitivité du bus par rapport au vélo dans Rambouillet est mise en question par la faible fréquence de passage en HC ; il est souvent plus avantageux en temps de ne pas avoir à attendre un bus en moyenne 10', à faire 5' de marche à pied pour se rendre à l'arrêt et autant à l'arrivée. Quand on additionne le temps de parcours et ces deux temps d'accès, il est plus efficace d'y aller à vélo, d'autant plus si le trajet proprement dit est court ! On ne mets pas 5' à sécuriser son vélo à l'arrivée.
Certains captifs ont déjà compris le pouvoir libérateur du vélo !
L'accès aux zones blanches est plus facile à vélo.
Exemple : L'Oréal/Faprogi . Le WE, de nombreux vélos restent en place à l'abri de la gare la nuit car ce sont des vélos utilisés par des travailleurs de l'usine qui viennent à Rambouillet par le train !

Pôle gare de Rambouillet

Avant l'étude Inddigo de 2017, il y a eu l'étude Transorco de 2013 et après, il y aura l'étude en cours en 2022-23. Les constats se recoupent mais pas les solutions proposées.

En ce qui concerne les accès piétonniers et cyclistes, l'analyse du PLM est bonne à l'exception d'une omission grave puisqu'elle concerne une bonne partie du tiers de la population rambolitaine qui habite les quartiers Est : il n'y a pas d'accès vélo à la gare sans coupure en raison du rond-pont Jean Monnet, « hachoir à cycliste », et de la rue de la Louvière, lieu de multiples incidents signalés à l'ARC.

Il reste que des aménagements cyclables sécurisants manquent sur les 4 directions cardinales (Sadi Carnot, Gambetta, Chasles, Patenotre. La rue de la Prairie serait une bonne alternative à la rue de la Louvière à condition que le parcours soit sécurisé de son débouché sur la rue de la Louvière jusqu'à un rond-point Jean Monnet aménagé à la « hollandaise ». Malheureusement, elle reste obstinément privée de double sens cyclable. (Cf. notre document sur l'aménagement du pole Gare).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°16 (suite) :

Stationnement auto sur Rambouillet

On partage l'ensemble des observations et suggestions des pages 90 à 102 sur :

- le non respect des places livraison rue de Gaulle qui sont sources de congestion temporaire. C'est un problème de police (jamais réglé)
- La non progressivité des tarifs en surface qui ne favorise pas le stationnement en ouvrage et la faiblesse du FPS (dont le produit doit être affecté au financement d'une politique en faveur des modes actifs)
- La limitation à 4h du stationnement payant en zone rouge qui devrait être ramenée à 2 heures, en particulier rue de Gaulle, si toutefois celle-ci devait rester accessible à tous les véhicules. (Plus de 80 % des cyclistes demandent sa transformation en rue piétonne ou en zone de rencontre selon le dernier baromètre ParlonsVélo 2021)

De plus, certaines rues du secteur orange bénéficient d'une offre trop importante de places. Ces places pourraient être récupérées pour mettre en place des DSC (Par exemple : rues d'Angiviller, Paul Doumer). La pratique du stationnement au plus près, en particulier illégal la nuit, doit cesser.

- En zone verte, certains tronçons sont difficiles à très difficiles pour les piétons et les personnes handicapées à cause du non respect sur toute leur longueur des règles de stationnement sur trottoirs ; c'est en particulier le cas de la rue Pasteur au droit du commissariat de la Police nationale… mais très courant dans des lotissements comme à la Clairière.
- Tout se passe comme si la règle du stationnement « à cheval sur le trottoir » (donc une roue dans le caniveau) était interprétée à Rambouillet en « stationnement sur trottoir ». Il en résulte un inconfort manifeste des piétons et personnes handicapées qui va à l'encontre des objectifs de ce PLM.
- Le peu de stationnements dédiés aux 2 roues motorisés provoque des conflits d'usage avec les cyclistes (gare, Hôtel de ville,…)

Pratique modes actifs sur l'agglomération

Pages 125/142

« *Selon les données INSEE, l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail est marginal sur Rambouillet Territoires et est inférieur à 1 %* » : il semble toutefois qu'à cause de l'effet d'entraînement créé par le succès du vélo ailleurs, ce chiffre soit très discutable. L'opinion des élus sur les motifs de déplacement à vélo nous paraît être à objectiver.

Depuis 2020, le nombre de cyclistes est en croissance régulière sur Rambouillet. En tous cas, l'intérêt pour l'usage du vélo ne se dément pas car le baromètre ParlonsVélo a reçu sur Rambouillet plus de 1000 réponses en 3 éditions sur 4 ans. Celles-ci sont visiblement fondées sur l'expérience… Le résultat reste inchangé : une note « F », ville défavorable au vélo.

Le Baromètre des Villes marchables 2022 a récolté 417 réponses sur Rambouillet. Les résultats qui seront publiés en Juin ou en Septembre seront utiles pour objectiver les opinions des élus et des bureaux d'études.

Influence de la continuité et de la qualité de la chaussée sur la fréquentation
Elle n'est pas prise en compte dans les critères de cyclabilité. Exemple : Rambouillet – Le Perray : le plus court chemin et le plus fréquentable par les femmes est le long de la N10 : il est très dégradé et n'est pas accessible en sécurité depuis le coeur de ville (gare) par la rue de Paris.

Modération de la vitesse sans prise en considération du trafic auto
Considérer une Zone30 comme un axe cyclable sans prendre en considération le trafic qui y règne n'est pas recevable (Cf. Publications du Cerema).
Un axe réellement cyclable est une voie empruntable par un adolescent ou un débutant ou un enfant de l'âge de la primaire accompagné. Les élus de Rambouillet devraient prendre en considération la question suivante : pourquoi les élèves qui sont 70 à se rendre à vélo au Collège de Vivonne, ne vont-ils pas au Lycée Bascan à vélo par la suite ?
Une partie de la réponse tient dans ce que les pictogrammes « vélo » au sol n'ont jamais été des aménagements cyclables sécurisants (Rambouillet et ailleurs) et les parents ne s'y trompent pas.

Adoption des dispositifs d'aménagements favorables à la pratique du vélo
Les DSC ne font pas partie du vocabulaire de la plupart des communes à part à Saint Arnoult.
De nouvelles formes d'aménagements existent parfois depuis plus de 10 ans qui ne sont pas mis en œuvre sur RT : double sens cyclable (DSC) obligatoires en Z30 (quite à supprimer quelques places de stationnement), vélorue , rue scolaire (permanente ou temporaire), chaussidoux (CVCB - ce dernier peu applicable eu égard au comportement des automobilistes).
Même si les feux de signalisation ne sont pas très nombreux sur RT, la mise en place de « sas vélo » et de panneaux M12 (tourne à droite, aller tout droit, tourne à gauche) au feu partout où cela sera possible sont des éléments de sécurité incontournables de la cyclabilité de nos bourgs.

Stationnement en gare
Le jour où l'accès à la gare de Rambouillet sera vraiment cyclable, 300 places de stationnement (soit 10 % du trafic voyageurs) seront nécessaires. Nous avons fourni un projet d'aménagement du parking souterrain Séquoia qui prend en compte le fait qu'il y a déjà 50 places inutilisées de façon chronique, soit largement la place de ranger 300 vélos en racks double hauteur. Si l'objectif du PLM est de faire baisser l'usage de la voiture pour le rabattement et plus généralement le trafic, c'est la solution qui doit être privilégiée en raison de sa modularité et de son esthétisme (les parcs à vélo sont rarement jolis et prennent une place en surface qui peut avoir un meilleur usage).
Les gares des Essarts et de Gazeran n'offrent pas de stationnement vélo sécurisé.
D'une manière générale, le stationnement vélo en gare doit être sécurisé pour attirer les possesseurs de VAE qui augmentent le potentiel de rabattement à vélo. Ces possesseurs de VAE pourront venir de plus loin et ce sera autant de kilomètres économisés sur l'énergie pour la société.

Stationnement diffus – Installation d'arceaux
La politique d'installation des arceaux a sa limite : il n'est pas utile d'installer des arceaux en l'absence d'aménagements cyclables (Ailleurs, on ne fait pas d'aérogare s'il n'y a pas de pistes!).
Sur le plan communication, elle devient même contre-productive si on ne voit jamais aucun vélo qui y soit attaché.
Comme mentionné dans le PLM, les pince-roues sont à proscrire tant sur le domaine public que privé. Le meilleur arceau reste le U retourné parce qu'il permet d'attacher le cadre et la roue avant ce qui est essentiel pour lutter contre le vol. Les systèmes trop étroits qui ne permettent pas d'appuyer un vélo porteur de sacoches ou un VAE sont, en raison de leur poids, à proscrire absolument. Il en est de même des potelets à oreilles qui tournent et sont malcommodes.
L'arrivée sur le marché des vélocargos et autres « longtails » n'est pas un phénomène de mode. Il y a lieu de prévoir le stationnement de ces nouveaux vélos avec un matériel et une superficie adaptée.
A Rambouillet, la pratique qui consiste à retirer les arceaux pendant plusieurs semaines dés qu'il y a une animation sur la voirie est à proscrire (Les cyclistes ne seraient pas les bienvenus ?).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°16 (suite) :



Potelets à oreilles à l'Hôtel de ville de Rambouillet

Jalonnement
Le jalonnement est-il essentiel quand on parle de trajets quotidiens pour se rendre à la gare ou pour aller en ville ? Une fois trouvé ses itinéraires pour ses différentes destinations, le résident les adopte et les réutilise.
Seule une communication incitative basée sur la durée des trajets piéton ou vélo nous paraît nécessaire.
Les visiteurs à vélo sont le plus souvent largement équipés en applis GPS.

Véloscénie « axe structurant » du PLM ?
La Véloscénie est de peu d'intérêt pour les trajets du quotidien. On retiendra
- Bonnelles-Orsay par Limours en VAE en particulier mais l'itinéraire est largement extérieur à RT ;
- St Arnoult-Pôle multimodal de Longvilliers par le Petit-Plessis et Reculet ;
- Cernay- Gare de St Rémy quand le tronçon Bout des prés-La Ferté aura été aménagé ;
- D906 entre Cernay et Rambouillet ;
- Clairefontaine ou Greffiers – Rambouillet ;
- Rambouillet- Gazeran Gare

ce qui en nombre de trajets représente un potentiel limité.
La mise en place d'une liaison « barreau » entre les deux itinéraires N et S de la Véloscénie entre Bullion et la D906 est de très peu d'intérêt pour les trajets du quotidien. Si la Véloscénie est passée le long de la D906, c'est en raison d'un terrain trop accidenté sur la Celle les Bordes pour trouver une alternative au sud de la départementale.
Rambouillet dispose déjà de 3 accès vélo-touristiques ce qui est quasi-unique sur une véloroute.

Entretien
Prendre garde à bien situer les responsabilités en terme d'entretien : sur la Véloscénie, le long de la D906, l'entretien de la piste cyclable est de la responsabilité de la commune au-delà de la barrière de sécurité mais de la responsabilité du Département en deçà. Les dispositions d'entretien gagnent à être fixées dans une convention comme celle qui existe entre l'ONF/ONB et le CD78 pour l'entretien des pistes de la forêt de Rambouillet depuis des dizaines d'années. Les pistes bitumées de la forêt sont dégradées mais on peut constater qu'elles ont résisté à presque cinquante ans sans beaucoup d'entretien ce qui aurait été loin d'être le cas si elles avaient été réalisées en stabilisé. Elles constituent un capital touristique qui doit être préservé.

Pédibus
Après avoir été une commune précurseure avec 4 lignes de pédibus (comme Saint-Rémy-les-Chevreuse qui en avait 5), Bonnelles n'en a plus aucun !
La suppression des cars scolaires pour raison d'économie budgétaire sera-t-elle l'occasion de relancer la formule en s'appuyant sur le bénévolat des parents ?

Place dédiée à la marche et au vélo
L'absence de congestion routière n'est une opportunité que si elle permet la récupération d'espace dédiés à la marche et au vélo. Or, sur la plupart des départementales de l'agglo, il n'y a aucune possibilité de récupération d'espace à largeur constante. En ville, principalement à Rambouillet, l'opportunité de récupérer de la place se heurte à un stationnement pléthorique : il y a déjà 10 ans, le cabinet Transorco avait noté que la ville avait 2 fois plus de places de stationnement que la moyenne des villes de la même strate. L'automobile est comme les gaz parfaits, plus on lui laisse de place, plus elle en occupe. Ce principe est à la base des constations actuelles du phénomène de l'évaporation de trafic partout où la volonté politique des édiles a été de contraindre la voiture.
La volonté d'aller vers une mixité d'usage des infrastructures se heurte au désir de vitesse des automobilistes.
Hors des limites communales, il y a des aménagements de chemins parfois possibles comme celui récent du chemin Mollier / Aumont à Bonnelles mais ces aménagements sont souvent sources de conflits d'usage avec les agriculteurs qui ne les prêtent pas à un usage quotidien.
(Exemple : chemin des Fourneaux de Guéville à la route du Bray à Gazeran)

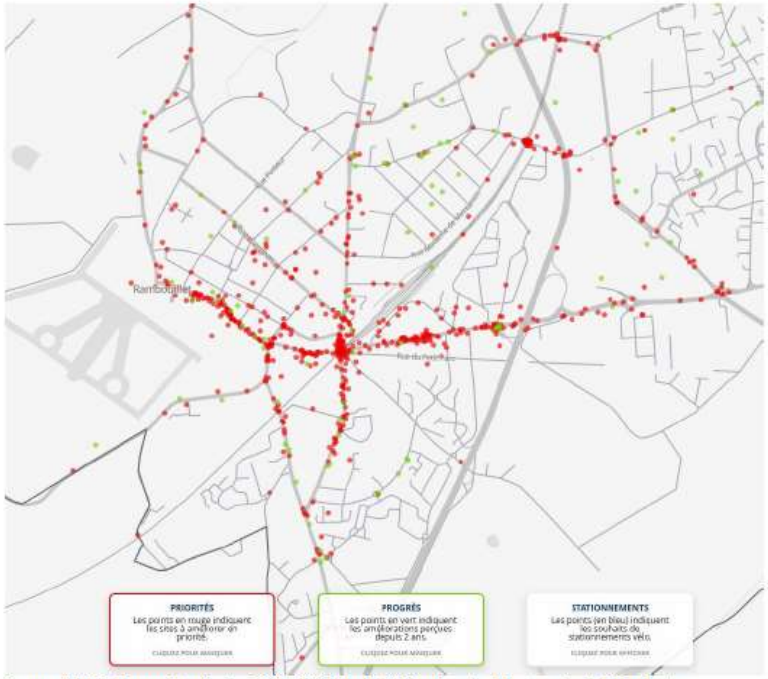
Carrefours et points noirs
S'il a été fait un recensement des carrefours dangereux pour tous, rien ne figure dans le PLM concernant les points noirs pour les cyclistes.
Exemples :
- interruption de la bande cyclable bi-directionnelle sur le pont de la R10 à l'Artoire.
- Le triangle Lenotre / Patenotre/ Chasles est le nœud gordien de la circulation cyclable à Rambouillet : tant qu'il ne sera pas possible aux cyclistes d'y circuler dans les deux sens de façon sécurisante et sécurisée, la part modale du vélo à Rambouillet n'augmentera pas significativement alors que le potentiel cycliste de la ville est énorme.

Bien des itinéraires sont plus dangereux aux intersections qu'en section courante : phénomène dit du « hachoir à cycliste » qui fait beaucoup plus pour l'appréhension (justifiée) de l'usager que n'importe quel autre élément. Le réaménagement des carrefours, en particulier de ceux qui ont été aménagés suivant des pratiques inappropriées (mini rond-point au croisement des rues Lenotre et de l'Etang d'or à Rambouillet par exemple) est nécessaire.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°16 (suite) :

Carte des points noirs de Rambouillet



Source ARC : Baromètre ParlonsVélo 2021 de la Fédération des Usagers de la Bicyclette

Quand le trafic est important (supérieur à 5000Veh/jour), la cohabitation même en zone apaisée à 30kmh n'est pas sécurisante pour bien des cyclistes potentiels. Il y a lieu d'envisager la mise en place de bandes ou de pistes cyclables. Ceci ne peut être effectué parfois sans la remise en cause d'un sens de circulation, d'une file de stationnement, a minima d'une voie de tourne à gauche ou à droite (Idem quand le trafic ou le confort des piétons nécessite un élargissement de trottoir) .
Fin 2022, la réfection de la rue Chasles qui supporte un trafic supérieur à 10000Veh/jour a été effectuée SANS mettre en place un DSC pourtant nécessaire au regard du besoin et des lois (Laure puis LOM). Ce précédent ne doit pas se reproduire quand le PLM aura été adopté au risque de ruiner totalement la crédibilité du dit plan.

Secteurs apaisés
Les 6 dispositifs proposés (Pages 167/168) pour modérer la vitesse ne tiennent absolument pas compte du passage des vélos (Cf. photos) et certains peuvent se révéler complètement catastrophiques pour les cyclistes… Sécuriser la traversée des piétons ne consiste pas pour autant à lui occasionner des détours excessifs. Au-delà d'un certain nombre, ces détours injustifiés deviennent contre productifs en terme d'attractivité du mode piéton et de sécurité.
Exemple : nouvelle traversée de la rue Gambetta à l'aplomb de l'Usine à Chapeaux

Elargissement de la N10 à Rambouillet

« *La congestion observée n'a rien de critique par rapport à ce qui est observé ailleurs.* »
A quoi bon supprimer la congestion à Rambouillet pour la reporter aux Essarts et au-delà ?
A quoi bon rouler à 110kmh à la hauteur du Perray si c'est pour patienter des minutes aux Essarts ou à Coignières ?
Le projet d'élargissement du passage à 2 fois 2 voies

- favorise l'étalement urbain à l'heure de la densification des bourgs de RT,
- est contradictoire avec les objectifs climatiques.

La suppression de l'échangeur des Eveuses va à l'encontre de la décharge du trafic en ville.
Ce projet est à ranger au rayon des Grands Projets routiers Inutiles et Imposés (GP2I) contre lesquels s'élèvent les citoyens dans le monde entier.
Un meilleur usage de l'argent du contribuable dans des projets locaux est possible.

Outils serviciels

Favoriser la pratique cyclable, c'est d'abord favoriser l'accès au vélo à ceux qui en ont le plus besoin en raison de leur âge, leurs compétences et leurs moyens financiers. Les programmes d'IDFM sont un moyen d'accès à la mobilité active du quotidien par le véhicule. La prime à l'achat est une bonne chose… qui ne profite qu'à ceux qui ont les moyens de mettre les 75 % restants hors prime. La location moyenne durée d'un Véligo permet de mettre le pied à la pédale, de confirmer l'envie, et après ?
Bien plus que le jalonnement qui ne concerne que les cyclistes de passage, au demeurant sur-équipés en applis et GPS, un financement de RT devrait aller à trois activités :

Programme national « Savoir Rouler A Vélo »

En dehors de Rambouillet, la mise en œuvre du SRAV est trop compliquée et trop lourde pour reposer uniquement sur les bonnes volontés des parents et de la direction de l'école primaire locale. RT doit prendre un leadership dans la mise en œuvre d'un SRAV qui répond à des critères précis de mise en œuvre portant sur le contenu des 3 modules, la qualité de la formation des animateurs,…
RT doit assurer le financement des équipements nécessaires à la mise en place d'un parcours d'exercice mobile et à la mise à disposition d'un nombre de vélos suffisant pour tous les élèves (avoir un vélo ne va pas de soi pour tout le monde contrairement à ce que l'on peut penser).
L'organisation et l'animation devrait être confiée à des professionnels titulaires du CQP Educateur Mobilité Vélo (EMV). Le recours aux bénévoles n'est pas une solution pérenne. Le programme CEE « Génération vélo » mis en place par la FUB apporte une partie du financement nécessaire.
Un exemple proche nous est donné par le Sud Essonne qui dispose de plusieurs professionnels pour organiser et animer ces stages en primaire.

Vélo-école

La mise en place du plan vélo tant au niveau communal qu'intercommunal risque de demander des années. En attendant, la plupart des itinéraires nécessaires aux trajets du quotidien seront considérés comme des repoussoirs par une majorité de citoyens peu aguerris voire complètement novices. Sans que cela constitue une solution définitive, il y a lieu de mettre en place une ou plusieurs vélo-écoles sur le territoire afin de limiter les risques d'accidents pour une population qui a le besoin de vélo, l'envie mais pas les compétences. La collectivité doit soutenir financièrement la mise en place de vélo-écoles à destination de tous les publics, femmes et seniors en particulier. Il y a aujourd'hui des centaines de vélo-écoles en France soutenues financièrement par leurs collectivités locales (Locaux, matériels et souvent personnel).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°16 (suite & fin) :

Atelier participatif et solidaire

La paupérisation de la société n'épargne pas RT. Le succès de l'Atelier Cycle & Recycle78 n'est plus à démontrer. Les ateliers apportent des moyens et des compétences :
- mise à disposition pour un prix modique de vélos (un vélo y coûte souvent moins cher qu'une heure chez un réparateur professionnel) et de pièces de récupération,
- développement de l'aptitude à entretenir et réparer soi-même les vélos de la famille.

Cette activité nécessite des moyens (locaux, outillage). Après avoir été hébergé par son fondateur, l'atelier rambolitain survit toujours à la recherche d'un local dans Rambouillet où se situe la majorité de sa « clientèle ».

Mise en œuvre du PLM

Financement

Dans sa réponse du 29/11/2022, IDFM décrit le Plan Local de Mobilité comme « *une véritable opportunité de susciter un dialogue avec les communes et l'ensemble des acteurs de la mobilité sur un territoire, pour faire émerger un plan d'action partagé en faveur d'une mobilité durable* ».
IDFM déplore le manque d'association des partenaires (institutionnels) à la finalisation du plan d'actions ce qui prive potentiellement ce plan de financeurs potentiels qui auraient pu déclencher l'engagement concret des communes à sa mise en œuvre effective. Rien ne peut être entrepris sans un minimum d'engagement financier et technique des maîtres d'ouvrage que sont les communes. Ceci est d'autant plus grave que l'État et les Départements ont, à travers leurs plans vélo respectifs et des programmes CEE, ouvert des sources de financement des études, des aménagements et de la conduite du changement (formation SRAV et Remise en selle, ateliers participatifs et solidaires,…). Il suffit de consulter le Plan Vélo départemental pour constater la pauvreté des financements obtenus par le Sud Yvelines et Rambouillet territoires en particulier.

Le retard accumulé sur l'usage du vélo en France a rendu la demande des citoyens tellement forte que l'État est sommé par les associations représentatives (FUB / Alliance pour le vélo) de passer à 2,5M€ sur 5 ans les financements d'infrastructures. Cette demande citoyenne induit un besoin de financement tellement important que seules les collectivités locales qui mettent en avant une volonté politique ainsi qu'un plan cohérent et conforme aux meilleures pratiques ont une chance d'obtenir ces financements… Pour avoir une idée de la vigueur de cette compétition : en Septembre 2018, lors du premier Appel A Projet « Vélo et Territoires » lancé par l'ADEME à la suite du premier Plan National Vélo financé, l'État a du passer le budget de 2 à 18m€ pour aider les collectivités à faire leur plan vélo. (Aucune commune RT_78, n'avait concouru à part Le Perray).

On peut s'attendre à ce qu'il en soit de même quand un gouvernement promulguera prochainement un « Plan marche » financé.

L'absence de plans vélo, un handicap lourd de conséquences

Il ne semble pas exister encore à l'heure actuelle aucun plan vélo étudié, documenté, adopté et publié dans aucune commune de Rambouillet territoires. Les communes les plus avancées sont sans doute Le-Perray-en-Yvelines et Les-Essarts-le-Roi. Il n'existe pas non plus de plan d'interconnexion des plans communaux ce qui nous paraît être du rôle de l'Agglomération et de son Schéma directeur cyclable dont la parution se fait attendre.

Besoin de formation et de conduite du changement

Les communes sont maîtres d'ouvrage des aménagements. On constate des résistances à aborder le sujet du vélo au sein même des équipes techniques. Ces résistances à la nouveauté sont normales. RT et Rambouillet ont abondamment recours aux bureaux d'études mais on ne sous-traite bien que ce que l'on connaît au moins un peu, surtout dans le contexte actuel où les bureaux d'études profitent d'un véritable effet d'aubaine. Le boom du vélo a créé une opportunité commerciale énorme avec en retour, un besoin de compétences encore mal couvert. Le risque de se voir mal conseillés ou d'aller dans le sens d'une lubie d'un élu au détriment de l'intérêt collectif est grand.

Les acteurs impliqués dans la mise en œuvre à tout niveaux – élus, techniciens et cadres - doivent mettre à niveau leurs compétences. De nombreuses opportunités existent de se familiariser avec les différents aspects de la mutation en cours, comme les webinaires du Cerema, de l'ADMA, de Rue de l'Avenir ou du CVTCM. La « science citoyenne » représentée par les associations de plaidoyer « vélo » et de cyclotourisme est un bon moyen de tester l'acceptabilité des projets.

Direction du projet

Pour ce qui concerne le Schéma directeur cyclable, il serait souhaitable

- de confier la responsabilité de la mise en œuvre de la partie modes actifs du plan à un élu à l'agglomération choisi pour son volontarisme et ses compétences en la matière ;
- de doter le sous-projet vélo d'un comité de pilotage élargi à des acteurs non élus et à des fonctionnaires territoriaux avertis, dans l'esprit « comité de partenaires » évoqué ci-dessus.
- de favoriser localement la mise en œuvre des plans modes actifs locaux en aidant les collectivités locales à trouver des sources de financement auprès des multiples guichets nationaux dorénavant disponibles : AAP Ademe, Afith,… et programmes CEE.

Communication

S'adjoindre un animateur de communication à même de faire la promotion du PLM est souhaitable. Il y a de multiples possibilités d'animation (consulter les sites des association FUB) comme le Je challenges vélo inter-entreprises.

Sur RT, une communication fondée sur le potentiel du tourisme à vélo, ne présente aucun intérêt. Les résidents sont parfaitement au fait des possibilités de la région et certaines familles y sont même venues pour cela. La communication doit être axée sur le passage du loisir au déplacement quotidien. A l'inverse, une communication à destination des milliers de parisiens et banlieusards qui se sont mis au vélo pour vélotaffer pourrait être très efficace pour les attirer sur le mode « WE à la campagne » en tablant sur les gares du Sud Yvelines et du Sud Essonne.

[redacted]
président d'Agir sur Rambouillet territoire pour les Circulations piétonne et cycliste (ARC), association membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et de Rue de l'Avenir

[redacted]

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Avis n°17 :

Je souhaite exprimer mon avis sur la consultation du "P.L.M.".

Il s'agit des Transports Collectifs que je trouve insuffisants sur le secteur de Sainte-Mesme.

En effet, trop peu de passage de bus pour nous rendre à Dourdan et pareillement, voire pire, pour aller vers Rambouillet ou Ablis. Je précise ici, que, le flux de voitures traversant le village a beaucoup augmenté durant les 2 dernières années et notamment celles arrivant sur la D168. C'est incessant et pénible. Davantage de transports collectifs allègerait les routes, éviterait les nuisances sonores ainsi que la pollution.

J'ajoute que les riverains n'ont pas tous de véhicule à Sainte-Mesme, d'autres sont dans l'incapacité temporaire de conduire, d'autres sont âgés ou bien n'ont pas ou plus de permis de conduire, ou encore par souci écologique préfèreraient bénéficier du bus.

Je voulais signaler aussi mes questionnements quant aux choix faits dans les panneaux routiers ou autres aménagements de la voierie. On voit souvent maintenant des intersections avec plusieurs panneaux "stop" ou bien encore des "stop" déposés sur la voie principale, des feux "à punition", et à Ste-Mesme, les bordures de trottoir refaites par des beaucoup plus élevées au niveau des "arrêts de bus". Tout ceci crée des ralentissements puis accélérations dans le flux et donc des dépenses de carburant et de la pollution supplémentaire (alors que tout se passait bien avant). Pourquoi tout cet argent part-il dans quelques aménagements qui augmentent la pollution alors que nous devons faire en sorte de la réduire ?

Merci également de veiller à ce que chacun puisse prendre les transports en commun, bus, trains, ter, transports à la demande, sans avoir recours à un téléphone mobile ou internet pour régler ou accéder au ticket.

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°1 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
1	Transports collectifs	Nos enfants dépendent du lycée de Limours. Les bus qui existent ne sont pas forcément adaptés aux horaires du lycée. Par exemple, mon fils finit deux fois par semaine à 15h mais il n'y a pas de bus scolaire à cette heure là ni la possibilité d'avoir un TAD. En effet, les TAD ne sont pas interdépartementaux.	IDFM est l'autorité organisatrice de la mobilité et donc des transports collectifs. Rambouillet Territoire n'a ainsi aucune compétence sur ce sujet pour agir. Nous ferons part de vos demandes à IDFM.	Aucun

Retours sur l'avis n°2 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
2	Modes actifs	Le diagnostic insuffisant de la dangerosité et de l'impossibilité d'utilisation de la voie cyclable le long de la nationale 10 entre les Essarts le roi (entrée du territoire par Coignières) et le Perray en Yvelines	Nous sommes en accord avec votre constat. Mais nous rassurons que celui-ci a été identifié dans le diagnostic en page 133 avec illustration photographique et texte ci-dessous *" Globalement sur le territoire, les aménagements cyclables sont plutôt de bonne qualité, à l'exception de la piste cyclable le long de la N10 au Perray-en-Yvelines et aux Essarts-le-Roi parfois étroite, mal signalée, au revêtement dégradé et sujet à du stationnement poids lourds."*	Aucun
2	Modes actifs	L'absence totale d'évocation des possibilités de transports dits "multimodaux", et notamment, pour couvrir le problème de l'étendue du territoire (tout le monde ne se rend pas à une destination proche d'un arrêt de bus...surtout lorsque la fréquence du TC est de 1 par heure !) serait de permettre de "mettre son vélo dans le train". Or les gares sont parfois mal accessibles de ce point de vue, et les emplacements vélos dans les transports sont difficiles quand elles existent) et souvent mal indiquées et dimensionnées.	Les déplacements multimodaux sont un des fondements du PLM avec les actions suivantes : 1.2 Développer des secteurs apaisés / 2.1 Accentuer la pratique de la marche / 2.3 La réalisation d'un schéma directeur cyclable et déploiement des aménagements / 2.4/ Augmenter le stationnement des cycles sur RT / 3.2 Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges / 4.4 Encourager un nouveau rapport à la voiture. Pour votre remarque sur l'accueil des vélos au sein des trains, ce n'est pas la politique choisie par IDFM seule compétente en la matière qui privilégie l'accueil de voyageurs sans leur vélo afin de maximiser la capacité d'accueil des trains.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°3 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
3	Modes actifs	il n'est pas mentionné que la rue de la Giroderie et l'allée du point du jour sont en partie piétonnes. De nombreuses personnes à pieds ou à vélo les empruntent. Pourriez-vous modifier cette page ainsi que la précédente (page 286, vue générale de Rambouillet) pour indiquer que ces deux rues sont en partie piétonnes.	Les itinéraires précisés sur les cartes en page 286 et 287 sont ceux où un enjeu pour les piétons est engagés et ceux considérés comme étant des itinéraires piétons importants à conforter. Concernant la rue de la Giroderie cette rue est en impasse et ne pose aucun problème pour les modes actifs et n'a pas à être précisée comme un enjeu dès lors.	Aucun
3	Circulation	Concernant la D906 (rue de la Louvière), avez-vous pris en compte l'augmentation du trafic lié à l'aménagement du secteur de la Giroderie? (cf plan ci joint). En effet, il est prévu 250 logement supplémentaires et les habitants déboucheront sur la D906. De même, à proximité (derrière le collège Catherine de Vivonne), il est prévu de construire des habitations pour la Gendarmerie. Habitant ce secteur, la circulation étant déjà difficile aux heures de pointe, je crains que l'arrivée de nouveaux véhicules sur cet axe augmente encore plus les problèmes existants.	Le PLM n'a pas pour objet de réaliser des plans de circulation pour chaque commune. Concernant le réseau viaire, la D906 est un réseau structurant donc qui a pour vocation d'accueillir du trafic donc il est normal que les nouveaux projets urbains se maillent sur cet axe.	Aucun

Retours sur l'avis n°4 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
4	Modes actifs	J habite saint Arnoult en yvelines et je travaille à Briis sous Forges. Je regrette qu aucune liaison douce soit faite le long de la départementale pour aller jusqu'à la gare multimodale de longvilliers pour prendre mon bus. Quand je veux faire un peu d exercice, je doit longer la remarde à travers champs, dans les herbes hautes, (trajet impossible à faire le matin ou le soir en automne et en hiver car pas éclairé) et utiliser la piste cyclable de Rochefort jusqu'à la gare de longvilliers qui est très dangereuse à pieds car pas sécurisée par raport aux voitures qui vous frôlent. Celle-ci n'est pas éclairée et seulement matérialisée par une ligne de peinture au sol. C est dommage de ne pas pouvoir accéder à cette gare " remarquable" à pieds par une liaison sécurisée. Je dirai que c est un comble où les politiques nous incite à prendre les transports en commun et à faire de l exercice. Merci de bien vouloir tenir compte de ma remarque que j entends souvent revenir dans les discutions qui tournent autour de la mobilité.	Rambouillet Territoire, en lien avec l'action demandée dans le PLM est en cours de réalisation de son schéma directeur cyclable. Nous avons pris note de votre remarque pour la liaison en direction de la gare routière de Longvilliers.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°5 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
5	Modes actifs	Raizeux est particulièrement "encastré" dans Epernon: nous partageons même des rues sur une grande distance. L'impossibilité des personnes habitant au bout de Cady d'avoir un arrêt de bus, donc les obligeant à marcher, sans trottoir correct et donc avec une réelle mise en danger, jusqu'à la Mairie, est donc un gros handicap. Les frontières européennes paraissent moins difficiles à franchir que le panneau Epernon pour faire faire demi-tour aux bus!... D'autant que nombreux sont ceux qui, à vide, traversent Epernon, font demi-tour au rond point de l'Europe et repartent vers l'Ile de France! Un peu de bonne volonté, une convocation des commissions municipales des transports des petits villages du bout de l'Ile de France et les choses se règleraient facilement je pense.	L'action 2.1 "Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs a pris en compte cet itinéraire (cf. p. 274), il est néanmoins nécessaire comme vous l'indiquez de réaliser les aménagements nécessaires.	Aucun
5	Modes actifs	Pour ce qui est de la mobilité cyclable: il y a une bonne dizaine d'années, un plan reliant les villages à Gazeran puis Rambouillet voulait permettre aux cyclistes de se déplacer sans risque. Certaines municipalités ont fait un blocage: aujourd'hui nous avons 20 ans de retard sur les pays civilisés!	Le PLM a ciblé la mise en œuvre d'un schéma directeur cyclable qui permettra de définir les aménagements à porter par le Département et les communes pour améliorer les déplacements en cycle sur Rambouillet Territoires	Aucun

Retours sur l'avis n°6 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
6	Transports collectifs	Pour la ligne N, donc Rambouillet et Gazeran, une possibilité serait : • Pour Gazeran de mettre un train de la ligne N tous les 15mn en heure pleine et toutes les heures en heures creuses • Pour Rambouillet, il faudrait ajouter un train de la ligne N entre 12h00 et 14h00 • De mettre systématiquement que des trains dits « longs » en heure de pointe de 7h30 à 8h00 et de 18h00 à 19h00 pour éviter que les gens soient considérés comme du bétail (voir pire)	Le PLM n'a pas pour objet de définir l'offre de TC et en particulier l'offre lourde comme la ligne N qui est du seul ressort d'IDFM. Votre remarque sera lisible dans le PLM et transmise à IDFM.	Aucun
6	Transports collectifs	augmenter le nombre de véhicules en TaD pour permettre à un administré de réserver la veille et non pas 3 jours avant.	Le transport à la demande est réservable 30 jours avant et jusqu'à une heure avant le service donc l'information que vous avez n'est pas la bonne mais comme vous l'indiquez cela peut tenir dans une déficit de communication.	
6	Modes actifs	En termes de déplacement à vélo : • Développer les voies cyclables, bien séparées de la voie automobiliste ou par son élargissement o Sur certains tronçons de grands axes type D906 (entre Gazeran et Rambouillet puis entre Rambouillet et Cernay), D150 (entre Cernay et Rambouillet) o Entre les centres urbains et les ZA • Améliorer les voies cyclables dans les villes pour o Sécuriser les déplacements intramuros	C'est bien pris en compte dans les différentes actions sur les modes actifs dans le PLM	Aucun
6	Général	Différentes remarques et pistes d'études listées	Dans l'ensemble les remarques que vous faites sont bien prises en compte dans les différentes actions du	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°7 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
7	Transports collectifs	élargir les horaires de la TAD sur la ligne de La Boissère-Ecole vers Rambouillet et retour à la fin d'après-midi, afin que si on utilise le TAD le matin pour se rendre à la gare de Rambouillet pour aller ensuite à Paris, on puisse le réserver également en rentrant à La Boissière-Ecole en fin d'après-midi, que ce soit en semaine ou en week-end, et également pendant les vacances scolaires. - de prévoir des arrêts à la gare de Gazeran.	Nous prenons note de vos demandes, Rambouillet Territoires n'est pas compétente sur les transports collectifs et votre demande sera transmise et analysée par IDFM	Aucun

Retours sur l'avis n°8 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
8	Transports collectifs	Je souhaiterais que les horaires soient prolongés au-delà du 15h30, de préférence jusqu'à 21h00 si les moyens le permettent. •Des glaces ouvrantes dans les véhicules seraient utiles (ou bien la climatisation) car en été il peut faire extrêmement chaud à l'intérieur et la plaque de plexiglass qui sépare le chauffeur des passagers empêche le passage d'air frais. •Si ce service est de plus en plus populaire, une augmentation du nombre de véhicules seraient également souhaitable car assez souvent déjà il n'est pas possible de réserver un trajet à l'heure ou le jour exact où on en a besoin, sauf si on a la possibilité de réserver longtemps à l'avance.	Nous prenons note de vos demandes, Rambouillet Territoires n'est pas compétente sur les transports collectifs et votre demande sera transmise et analysée par IDFM	Aucun

Retours sur l'avis n°9 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
9	Général	Les citoyens, les associations et les entreprises sont absents de ce plan, alors qu'il faut les associer aux mesures à prendre et les mobiliser.	Nous prenons note d'associer plus les habitants et les associations à cette démarche	Aucun
9	Général	Le PLM ne traite pas explicitement de la transition climatique	Le PLM n'a pas pour objet de traiter de la transition climatique, il est en comptabilité avec le PCAET qui traite ce sujet et le PLM est une application des mesures visant une rationnalisation des déplacements automobiles dans le but de favoriser la transition climatique.	Aucun
9	Général	Rambouillet Territoire semble avoir de gros soucis de communication	Nous prenons note de votre remarque et travaillerons à assurer une meilleure communication pour ce type de document à l'avenir.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°9 (suite) :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
9	Général	quand les mesures préconisées seront-elles mises en place	Le PLM dispose d'un échéancier des différentes actions et d'un comité de suivi qui veillera à connaître l'avancement de chacune des mesures proposées. Le PLM n'est pas un document opposable et ainsi l'obligation de mise en œuvre n'est pas dans ses attributions néanmoins la concertation avec les communes, le département, IDFM tout au long de la démarche est un gage d'opérationnalité pour l'application du PLM.	Aucun
9	Général	L'étude environnementale du PLM présente de très nombreuses fautes de français, principalement des fautes d'accord.	Nous allons dans le document approuvé du PLM faire une relecture attentive pour corriger les fautes.	Correction de l'évaluation environnementale
9	Diagnostic	Une motorisation des ménages globalement forte. Oui, dans les petites communes éloignées de tous les services, ce constat est probablement juste mais, dans les villes, et à Rambouillet en particulier, de nombreuses familles possédant 2 voitures effectuent aussi de nombreux déplacements à vélo ou à pied (école, collège, courses).	La multimotorisation importante des ménages de l'agglomération fait que les adultes qui possèdent des véhicules les utilisent et donc que les déplacements sont effectués par eux quasi-exclusivement en automobile. Mais ce terme employé ne suppose pas qu'aucun déplacement ne se fait avec des autres modes notamment dans les secteurs urbains comme vous le précisez.	Aucun
9	Diagnostic	La matrice AFOM (p. 49) indique, dans les opportunités : « passage à 2x2 voies de la RN 10 à Rambouillet ». Cette proposition est en totale contradiction avec l'ensemble du PLM Le PLM a pour but de valoriser les circulations actives et les transports collectifs face à l'autosolisme. Or, élargir une route, surtout une route nationale, ne peut qu'augmenter le trafic automobile. Cette proposition est également en contradiction avec votre propre analyse, puisque vous écrivez, page 36 : « Le territoire offre globalement de bonnes conditions de circulation. 3 difficultés de circulation sont à souligner, qui restent toutefois mesurées par rapport à d'autres situations en Ile-de-France	Le projet de mise à 2*2 voies n'est pas du ressort du PLM, mais la phrase indiqué dans opportunités est présente pour indiquer que dans la hiérarchisation du réseau viaire la mise à 2*2 voies permettra d'éviter des itinéraires de shunt par Rambouillet ce qui permet alors d'oeuvrer pour la mise en place d'une pacification des axes du fait d'un trafic moindre, alors que la RN 10 est et restera l'axe magistral du territoire. Il n'y a pas de contradiction dans le document car en page 36 on parle de faibles difficultés sur l'ensemble du territoire et dans les difficultés listées la RN 10 est bien ciblée et comme elle se situe sur le réseau magistral la laisser en place c'est créer des diffcultés importantes sur les axes d'évitement de la RN 10.	Aucun
9	Diagnostic	il faut noter la dégradation continue du service rendu par la SNCF depuis plusieurs années : retards, nombreuses pannes, trains supprimés, trains réduits à 4 voitures aux heures de pointe, trafic perturbé sur de longues périodes… L'offre réelle est donc inférieure aux chiffres que vous donnez	Nous partageons votre constat et IDFM est en alerte sur ce sujet, mais résorber les problèmes que vous pointez demande un temps long. Concernant les grèves, les conflits sociaux dans les entreprises qui peuvent nuire au quotidien ne sont pas du ressort du PLM.	Aucun
9	Diagnostic	La matrice AFOM de la partie 3 (p.87) devrait intégrer ce point dans les faiblesses. : « Une dégradation structurelle de l'offre SNCF qui agit comme un repoussoir »	Nous allons ajouter une faiblesse sur le point constaté dans la matrice AFOM.	A prendre en compte - Fait p.87
9	Diagnostic	OUI, l'offre de bus est très bonne à Rambouillet, mais comment faire pour acheter un ticket à l'unité quand on est un client occasionnel ?	La fin du ticket T est actée et la dématérialisation des titres de transport même pour les trajets occasionnels est désormais possible.	Aucun
9	Diagnostic	Les véhicules autonomes ont beaucoup été survendus : la technologie est loin d'être mûre. Vous indiquez que l'expérimentation dure depuis 3 ans, combien encore d'années de tests ? Est-ce le rôle d'une « petite » agglomération d'investir dans des technologies hasardeuses, au détriment de l'investissement dans des solutions « low-tech » mais fiables : zéro litre aux cent km, c'est le vélo.	Une petite agglomération a justement porté ce projet et montre ainsi que ce n'est pas l'apanage uniquement des grandes villes de réaliser des expérimentations ce qui permet de montrer que ce type de réponse peut être adapté à des territoires comme le notre. Concernant l'investissement, le fait d'être dans un cadre expérimental permet justement de garantir une faible participation financière tout en assurant une visibilité pour Rambouillet Territoire et en offrant des perspectives pour changer les pratiques modales.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°9 (suite) :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
9	Diagnostic	Dans le cadre du PLM, le projet gare doit-il être revu car ce n'est plus seulement un projet de Rambouillet, mais bien un projet de l'agglo, étant donnée l'importance structurante de cette gare pour le territoire. 4 Par exemple, faut-il intégrer une augmentation des rabattements vers la gare, avec tous les problèmes de circulation en centre-ville ? Ou bien, plus intéressant, faut-il créer des « parkings relais » à l'extérieur de la ville, une solution qui se met en place dans toute l'Europe.	Que le projet du pôle gare soit important à l'échelle de l'agglomération est partagé, mais en termes de compétence c'est la Ville de Rambouillet et IDFM qui portent celui-ci et l'agglomération et le PLM n'ont pas de compétences sur ce projet. Concernant les parkings relais, ce type de dispositif fonctionne lorsque l'on se situe dans un secteur dense et pour rejoindre en direct la zone concernée, sur Rambouillet, cela nécessitera plusieurs ruptures de charge pour transiter par la gare pour enfin rejoindre le point de destination ailleurs en IDF. Ainsi, la solution de parc relais ne semble pas adaptée et ceux qui sont listés sur l'agglomération se situent au niveau des gares ferroviaires et routières.	Aucun
9	Diagnostic	Les conditions d'intermodalité sur RT Les situations décrites ici sont-elles favorables ? défavorables ? Faut-il faire des études supplémentaires ? prévoir des travaux ?	L'intermodalité doit être améliorée et c'est bien ce qui est listé dans le cadre des actions du PLM que ce soit au niveau de la gare de Gazeran avec une meilleure organisaiton du parc relais, sur le projet de requalification de la gare de Rambouillet pour favoriser un rabattement en TC et modes actifs notamment et au niveau des autres gares par le rabbattement en cycle notamment et la pacification des abords pour favoriser la cohabitaiton modale.	Aucun
9	Diagnostic	Au-delà de ce qui est décrit, fort justement, dans ce chapitre, il faut rappeler que la première zone d'accessibilité c'est le trottoir ! Or, à Rambouillet, de nombreux trottoirs (étroits, crevassés, en dévers, encombrés) ne sont plus accessibles aux nombreuses personnes qui ont du mal à marcher.	Le constat est partagé et c'est pourquoi l'action 2.1 vise à favoriser la pratique de la marche par la mise en place d'itinéraires qualitatifs et qu'une partie des ces itinéraires devra garantir l'accessiblité de tous.	Aucun
9	Diagnostic	les difficultés de stationnement sur RT L'analyse de la situation, dans toute la partie 4, est fort intéressante mais cette partie oublie de parler des victimes du stationnement automobile illicite : les piétons.	Nous partageons votre constat et nous avons identifié ce problème pour les piétons dans l'analyse du stationnement illicite en page 99 du PLM.	Aucun
9	Diagnostic	La matrice AFOM de la partie 4 devrait intégrer, dans la partie « Faiblesses », une phrase supplémentaire : Le stationnement illicite représente souvent un obstacle important à la marche des personnes à mobilité réduite	Nous allons reprendre votre propostion.	A prendre en compte - Fait p.121
9	Diagnostic	Au-delà des structures existantes, il existe de nombreux systèmes de covoiturage informels, organisés par des familles qui rationalisent les transports des enfants : vers l'école, vers les activités sportives et culturelles. Comment encourager ces pratiques bénéfiques ? : promouvoir ces pratiques, créer des groupes d'utilisateurs sur les réseaux sociaux, inciter à la création d'associations, …	Le covoiturage est présent dans les actions du PLM avec l'action 4.4 où la création d'aires de covoiturage est identifiée et sur l'action 6.1 autour de la communication.	Aucun
9	Diagnostic	Caractéristiques générales des modes actifs Page 125 « Le cycle, principalement un outil de loisir sur Rambouillet Territoires selon les élus » NON - Cette affirmation ne repose sur aucune base objective, car je ne pense pas que les élus aient effectué des enquêtes sérieuses à ce sujet. Il s'agit plus d'une position idéologique que rationnelle.	Une enquête a été menée auprès des élus et c'est bien ce constat qui a été mis en avant et ce pour notamment pouvoir agir dans la phase actions ce qui a pu être fait avec la programmation d'un schéma directeur cyclable qui n'est pas à vocation de loisirs mais bien utilitaire pour les trajets du quotidien.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°9 (suite) :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
9	Diagnostic	La qualité des aménagements cyclables Pour finaliser cette partie, il serait utile de consulter le Baromètre des villes cyclables, organisé par la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette), et qui donne le ressenti des intéressé(e)s : https://barometre.parlons-velo.fr/2021/ Il est fort possible que le ressenti des usagers soit différent de celui des élus…	La travail réalisé par enquête déclarative par la FUB dans le cadre de son baromètre cyclable est un élément qui est pris en compte dans le cadre de la réalisation du schéma directeur cyclable.	Aucun
9	Diagnostic	la qualité des aménagements piétons « Des conditions de déplacement à pied globalement bonnes » NON, il existe, notamment à Rambouillet, des zones hostiles aux piétons (cf supra points 3.16 et 4.3) Pour avoir le ressenti des citoyens, il faudra consulter le résultat du « Baromètre des villes marchables »	Nous ne disons pas que tout va bien mais que dans l'ensemble cela est cohérent. Toutefois dans l'action 2.1 il est ciblé de manière explicite avec des cartographies pour chaque commune concernée en annexes les itinéraires avec enjeux pour les piétons.	Aucun
9	Diagnostic	Comment favoriser la création de pédibus dans les communes ? Comment susciter la création d'associations pouvant prendre en charge cette activité ?	Dans la construction du plan d'actions les pédibus et vélobus ont été mis en avant mais certaines communes ont eu de réelles difficultés organisationnelles qui n'ont pas incité le PLM a prévoir une action spécifique sur les pédibus. Le frein principal est bien celui que vous identifiez la création d'associations pouvant prendre en charge le pédibus, or, si c'est les parents d'élèves cela fonctionne sur un très faible tissu de parents et lorsque les enfants de ceux-ci ne sont plus scolarisés dans l'établissement alors le pédibus s'arrête.	Aucun
9	Circulation	Conforter la hiérarchisation du réseau viaire Page 161 il est indiqué « Elargissement de la RN 10 à Rambouillet » Ce projet est en contradiction totale avec le but du PLM qui est de faire baisser la circulation automobile. Il est en contradiction avec votre propre analyse, page 36, qui indique que les problèmes sur la RN10 sont « mesurés » par rapport à d'autres situations en IdF	Le projet de mise à 2*2 voies n'est pas du ressort du PLM, mais la phrase indiquée dans opportunités est présente pour indiquer que dans la hiérarchisation du réseau viaire la mise à 2*2 voies permettra d'éviter des itinéraires de shunt par Rambouillet ce qui permet alors d'oeuvrer pour la mise en place d'une pacification des axes du fait d'un trafic moindre, alors que la RN 10 est et restera l'axe magistral du territoire. Il n'y a pas de contradiction dans le document car en page 36 on parle de faibles difficultés sur l'ensemble du territoire et dans les difficultés listées la RN 10 est bien ciblée et comme elle se situe sur le réseau magistral la laisser en place c'est créer des diffcultés importantes sur les axes d'évitement de la RN 10.	Aucun
9	Modes actifs	Développer des secteurs apaisés OUI toutes les mesures proposées sont excellentes, mais il ne s'agit pas seulement d'aménagements routiers, il faut aussi changer les mentalités de beaucoup d'automobilistes, et aussi de cyclistes et de piétons. Si cette action est purement technique elle risque de heurter nombre d'automobilistes. Il faut donc les convaincre de l'importance de ces mesures, afin qu'ils changent de comportement. La mobilisation des citoyens, et des associations, est indispensable. De plus, il faut veiller que les règles sont les mêmes sur tout le territoire ; le dispositif doit être cohérent d'une commune à l'autre pour que tous les usagers de la route conservent le même comportement.	Vous avez raison et l'idée est bien d'homogéniser le type de traitement des zones pacifiées sur le territoire pour en favoriser la lisibilité et nous prenons bonne note sur la nécessaire communicaiton à réaliser sur ce sujet.	Aucun
9	Modes actifs	Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs OUI toutes les mesures proposées sont excellentes. Là encore, il faut faire évoluer les mentalités en incitant les citoyens à la marche. Autour des écoles il faut susciter la création de pedibus. Les associations, existantes ou à créer, peuvent jouer un rôle important. Point à surveiller : rendre difficile le stationnement illicite sur les cheminements piétons.	Nous souscrivons à vos remarques et c'est bien dans ces principes que les itinéraires qualitatifs seront déployés par les communes.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°9 (suite) :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
9	Modes actifs	Garantir l'accessibilité de tous sur les itinéraires prioritaires OUI, c'est une action essentielle, en lien avec l'action 2.1 Etant donné l'état dégradé de nombreux trottoirs il s'agit d'une action de longue haleine. La priorisation autour des points d'arrêt des TC est utile, mais il faut aussi prioriser autour des immeubles accueillant des PMR (résidences senior, Ehpad, foyers, …) Les associations de piétons peuvent aider efficacement à préciser les priorités.	Dans l'absolu l'ensemble des itinéraires piétons doivent être accessibles mais comme vous l'indiquez fort justement c'est un travail de longue haleine et qui mobilise des moyens financiers importants ce qui explique l'identification d'itinéraires prioritaires. Pour le travail avec les associations, une commission d'accessibilité est en place qui aura justement ce rôle.	Aucun
9	Modes actifs	Réalisation d'un schéma directeur cyclable ENFIN !:!:!: Il faut absolument travailler avec les associations, qui sont détentrices de compétences. Attention au danger des fausses pistes cyclables. Attention au danger des consignes incohérentes	S'appuyer sur la Vélocénie ne veut pas dire que les trajets en vélo ne répondent pas aux besoins utilitaires mais c'est pour indiquer que lors de ce type de trajet si il est possible de s'appuyer pour partie sur cet axe il convient de le faire. Pour le travail avec les associations il est essentiel et sera réalisé lors du schéma directeur cyclable. Concernant les fausses pistes cyclables dans le diagnostic du schéma directeur cyclable il est nécessaire de faire un état des lieux qualitatif des aménagements actuels pour éventuellement reprendre ceux-ci si la sécurité des cyclistes n'est pas assurée de la même manière pour les consignes incohérentes.	Aucun
9	Modes actifs	Augmenter le stationnement des cycles Très bonnes mesures. En plus des zones à équiper qui sont citées ici, il faut ajouter les zones commerçantes et les centres commerciaux. De plus, il faudrait prévoir des emplacements pour les vélos cargo et les vélos avec carriole, dont l'usage est en augmentation importante.	Concernant les zones commerçantes le développement souhaité des arceaux vélos prévu dans le PLM y répondra, pour les centres commerciaux on est sur des emprises privatives mais le développement du stationnement des cycles est de plus en plus pris en compte par les différentes enseignes. Enfin sur les vélos cargo, l'emprise est plus importante de l'ordre de 3,5 m² nécessaires contre 1,5 m² pour un vélo simple, mais il peut être intéressant dans le cadre de la loi LOM qui demande une sanctuarisation de la place de stationnement en amont du passage piéton de prévoir à proximité des écoles et des secteurs commerçants la mise en place de seulement 3 arceaux sur l'ancienne place dévolue au stationnement automobile pour permettre l'accueil de vélo cargo, nous allons amender le PLM dans ce sens.	A prendre en compte - Fait p. 184
9	Transports collectifs	Renforcer l'offre de TC Ne pas oublier de faciliter la vente de titres de transports, en particulier pour un usage épisodique : on doit pouvoir acheter un seul ticket dans le bus, sans avoir besoin de télécharger une appli spécifique.	La fin du ticket T est actée et la dématérialisation des titres de transport même pour les trajets occasionnels est désormais possible.	Aucun
9	Transports collectifs	Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échange Comment le projet Gare de Rambouillet, conçu au départ à l'échelle communale, prend-il en compte tous ces points supplémentaires ? Cela semble faire changer le projet d'échelle. Est-ce la raison du retard du projet, annoncé par Mme Matillon dans « Toutes les nouvelles » du 15 mars ?	La stratégie de la ville de Rambouillet est en cours de réflexion.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°9 (suite) :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
9	Transports collectifs	Déployer des modes de mobilité innovants Le déploiement de véhicules autonomes, malgré l'intense lobbying des constructeurs et des techno-addicts, reste un sujet extrêmement complexe, non maîtrisé, et peut-être irréaliste. Si le but est de proposer un accès simple aux zones touristiques, le plus efficace est de proposer des stations de vélos électriques dans les gares et quelques autres lieux stratégiques. Plusieurs communes de RT exploitent déjà cet outil, sous la forme de trottinettes électriques.	L'innovation n'implique pas la réussite du projet, nous ne partageons pas votre vision sur les véhicules autonomes qui peuvent justement permettre un autre usage de l'automobile tout en ayant une vision plus transports collectifs. Ainsi, comme une automobile passe 96 % de son temps en stationnement si des véhicules autonomes roulent qui plus est sans émettre d'émissions polluantes et transportent plusieurs personnes en même temps l'efficacité sera importante et utile. Concernant les stations de vélos électriques le coût pour un vélo est très élevé et l'agglomération ne semble pas proposer un énorme potentiel sur ce point car il fonctionne bien quand justement différents itinéraires se complètent tout au long de la journée afin d'éviter d'avoir des stations vides le matin ou le soir en fonction des trajets pendulaires. Depuis les gares et en particulier depuis Rambouillet c'est l'offre de bus qui permet de desservir les lieux stratégiques. Pour les trottinettes électriques des difficultés s'occassionnent avec leur stockage sur l'espace public qui nuit à l'accessibilité et la sécurité routière avec les trottinettes électriques ou non est délicate.	Aucun
9	Circulation	Encourager un nouveau rapport à la voiture En ce qui concerne le co-voiturage, il existe déjà des regroupements informels de parents qui s'associent pour transporter leurs enfants (vers les écoles, vers les activités sportives et artistiques). Comment pérenniser et étendre ces actions positives ?	Le covoiturage informel a toujours existé, le développer et le faciliter ce fait notamment en créant des aires adaptés et en favorisant l'usage du covoiturage pour rejoindre les parcs relais en gare grâce à des tarifs préférentiels ce qui permet alors d'avoir plus d'usagers du train tout en ayant moins de voitures à stationner et des économies pour le trajet de rabattement pour les covoitureurs. Ces mesures sont prises dans le cadre du PLM.	Aucun
9	Communication	Mettre en place une stratégie de communication/information sur la mobilité à l'échelle de RT C'est le point le plus faible du PLM. On demande aux citoyens de changer assez profondément leur mode de fonctionnement. Ce n'est pas avec quelques campagnes de pub que l'on peut changer les comportements. Il faut mobiliser fortement les citoyens, les associations et les entreprises, qui sont les grands absents du PLM : créer des évènements, avoir des relais dans les communes et les quartiers, créer des rubriques spécifiques dans les média d'information des communes, mettre en place des comités de suivi citoyens, etc…	Nous notons votre inquiétude sur la communication mais concernant les entreprises elles sont bien présentes dans les mesures avec l'action 6.2 sur "Favoriser l'émergence de Plans de Mobilité Employeurs (PDMe) pour les principaux secteurs d'emploi du territoire". Pour les associations et les citoyens nous notons vos propositions et les transmettons notamment aux communes qui seront le relais local le plus adapté comme vecteur de communication.	Aucun
9	Communication	Encourager les véhicules n'utilisant pas de combustible fossile Il existe sur le territoire de nombreuses flottes captives : collectivités locales, certaines entreprises. Il faut encourager ces flottes captives à passer à la motorisation électrique	Nous partageons votre constat, la décarbonation des flottes auto de l'Etat et des entreprises est prévue avec le renouvellement des flottes publiques et des grandes entreprises : Pour les services de l'Etat ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 50 % des renouvellements en véhicules à très faibles émissions (VTFE)dès 2021 ; Pour les collectivités territoriales et établissements publics ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 30 % des renouvellements en VTFE dès 2021, puis 37,4 % en 2026 ; Pour les flottes professionnelles privées supérieures à 100 véhicules : 10 % des renouvellements en 2022, 20% en VTFE en 2024, 40% en 2027 et 70 % en 2030.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°10 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
10	Circulation	Vous estimez page 38 un trafic moyen journalier annuel entre 2500 et 5000 véhicules. Trafic que je vous confirme également, étant moi même habitant sur cette Départementale en ville (rue des valentins). La limitation de vitesse (50kmh) n'y est jamais respectée aussi bien par les usagers en voiture que par les camions et les bus de l'agglomération. les maisons vibrent et même sur les trottoirs avec des enfants ou un chien les conducteurs ne ralentissent pas, au contraire ils accélèrent à la sortie du virage après le lavoir et arrivent comme des demeurés depuis le plateau. Le radar "pédagogique" est sans cesse en rouge et n'affiche même plus la vitesse dans la plus part des cas (pour toute vitesse de plus de 70km/h). Les habitants sont insultés et klaxonnés très régulièrement lorsque l'on a besoin de sortir ou rentrer chez nous. Ainsi je vous demande pourquoi aucun aménagement n'est prévu sur cette portion de route pourtant pas longue mais fréquentée dans ce PLM ? Quelle solutions envisagez vous pour rendre cette portion en ville moins dangereuse ? Le problème est un problème récurant et connu et soulevé par la mairie de Bullion depuis déjà plusieurs paires d'années. Un jour il arrivera une catastrophe sur cette route. Devons-nous en arriver là ?	Le respect de la limitation de vitesse doit être assuré par des mesures de contrôle qui ne sont pas du ressort du PLM. Concernant la circulation des piétons sur une partie de l'axe la RD 149 est identifiée en secteurs à enjeux piétons dans le cadre de l'action 2.1 et en page 268 du PLM.	Aucun

Retours sur l'avis n°11 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
11	Transports collectifs	Utilisant mon véhicule pour me rendre à la Gare de Gazeran 3jours sur5, il y aurait-il possibilité d'envisager un transport collectif type TAD sur 2 créneaux le matin et idem le soir (cf plages 7h00 &8h00 et 18h30 &19h30) afin 1) de réduire les coûts de carburants et le bilan carbone par conséquent et 2) de réduire le recours au parking de la gare. Cette solution de transport-navette entre villages et la gare de Gazeran (hors Rambouillet dont des solutions de dessertes sont opérationnelles) déclinée sur les membres de l'intercommunauté aurait un coût/bénéfice pour la qualité de vie de nos villages. Je serai personnellement intéressé par ce type de solution de transport collectif.	Nous prenons note de votre demande et étudierons cela avec IDFM dans le cadre du développement possible du TAD. Néanmoins, le choix actuellement opéré et d'aller vers un TAD en heure creuse et celui proposé fonctionnerait en heure de pointe où c'est les bus et cars qui sont généralement en place mais qui peuvent ne pas être en rabattement depuis et vers Gazeran.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°12 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
12	Général	Pouvez-vous tout d'abord penser aux abords des résidences séniors des places pour les infirmières libérales, médecins libéraux, et services de secours. D'une manière générale, il va falloir développer l'usage du vélo de façon massive. De nombreuses études montrent que le vélo a de l'avenir. Notre territoire en serait un parfait terrain de jeu ! évitez s'il vous plait les pistes cyclables collées aux routes ça apporte plus de risque qu'autre chose. Enfin, la zone gare prairie est vraiment à aménager rapidement, il y a tous les jours des situations de presque accident, un jour ce sera dramatique. La cohabitation entre vélo, piéton, bus, véhicules léger doit être repensée.	Concernant les places de stationnements les cibler pour un type d'usager n'est légalement pas possible sur l'espace public mais uniquement envisageable sur du foncier privatif. Pour l'usage du vélo nous ne pensons pas qu'il faut acter que tel ou tel aménagement n'est pas adapté mais plus raisonner en fonction de la nécessaire sécurité à apporter aux cycles dans une logique de fréquentation attendue et de trajet le plus direct possible pour les cycles. Pour la zone gare prairie nous notons votre remarque.	Aucun

Retours sur l'avis n°13 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
13	Général	étude détaillée, mais au final comme le souligne la mairie de Clairefontaine entre autres , la part dédiée aux autres mobilités que la voiture est bien faible ! Vision du siècle dernier, le « tout voiture « mais voilà cette option dévoreuse d'espace public et naturel enchante l'économie ,les finances publiques ,et le lobby des entreprises de BTP . Regardez simplement le pont Hardy, simple calcul de surface, quelle part est réservé aux piétons ? 3m2 au plus avec des barrières contre 100m2 pour les chaussées et pourtant nous sommes en cœur de ville ! Cela ne vous choque pas . Quel avenir pour les plus jeunes.	Désolé que vous ne voyez dans le PLM qu'une vision du siècle dernier. Pourtant le PLM souhaite diminuer l'autosolisme avec les actions sur le covoiturage, augmenter l'offre et l'usage des TC, déployer un maillage cyclable sécurisé au travers du schéma directeur cyclable en cours de réalisation, garantir l'accessibilité de tous sur des itinéraires piétons prioritaires, réduire les vitesses de circulation des automobiles pour avoir de véritables secteurs apaisés, travailler sur les secteurs à enjeux pour les piétons...	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°14 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
14	Général	A) Réseau routier: 1) Intersection rue Lenôtre / rue du Racinay : Bouchon chaque matin, dans le sens Bel-Air vers centre ville, conséquences jusqu'au croisement rue Lenôtre / rue Patenotre. Les véhicules tournant à gauche vers le collège du Racinay bloquent ceux qui continuent tout droit vers le centre ville (et le lycée). => Possibilité d'une voie centrale pour permettre aux véhicules tournant à gauche de ne pas interompre le flux vers le centre ville ? 2) Intersection rue de la Louvière / rue Fosse-Jean: Priorité à droite parfois non-connue des conducteurs venant de rue de la Louvière, risque de collisions. => Possibilité d'un panneau clignotant ou autre dispositif pour sécuriser ce carrefour ? B) Réseau urbain de bus: 1) Possibilité de desservir le quartier des Eveuses (et rue de la Fosse-Jean, rue des Fontaines) ? 2) Idée d'une ligne en périphérie pour faciliter les liaisons inter-quartiers sans obligation de passer par la gare ...	Nous prenons note de vos remarques elles seront transmises aux collectivités compétentes sur les sujets listés.	Aucun

Retours sur l'avis n°15 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
15	Général	Habitant Gazeran, j'ai quelques remarques qui concernent particulièrement cette commune: Il y a deux carrefours dangereux non répertoriés dans l'étude: Il s'agit des intersections entre la D 906 et la route du moulin de reculé d'une part et la D 906 et le chemin de la garenne d'autre part. Il est prévu dans l'étude "d'apaiser l'itinéraire de shunt de la ZA du bel air vers Gazeran". Ce ne sera sans doute pas suffisant quand on constate que les limitations de vitesse et les interdictions PL ne sont absolument pas respectées sur cet itinéraire, que ce soit sur la route du Bray ou dans l'agglomération communale. De plus, l'intensité grandissante du trafic devient incompatible avec les infrastructures routières (faible largeur des voies, présence d'un tunnel ferroviaire, carrefours insuffisamment aménagés) Concernant les circulations en mode actif, il manque deux pistes cyclables en site propre entre Rambouillet et Gazeran d'une part (le long de la D 906 par exemple) et la ZA du Bel air et Gazeran d'autre part (le long de la route du Bray) Les circulations piétonnes ne sont pas assez sécurisées dans nombre de rues de la commune du fait de leur largeur insuffisante. Les sentes de la garenne, utiles pour relier à pied la gare pour les habitants des quartiers du Buissonnet et du Gâteau nécessitent une réfection	Nous prenons note de vos remarques elles seront transmises aux collectivités compétentes sur les sujets listés.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°16 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
16	Général	Un document portant sur le pôle gare de Rambouillet	Nous ne répondrons pas à ce document qui n'est pas l'objet de la PPVE du PLM	Aucun
16	Général	Un document portant sur le PLM	Nous regrettons que le document que vous nous présentez ne prenne pas en compte les propositions faites. Vous restez majoriatairement sur le diagnostic sans regarder le plan d'actions qui montre qu'une majorité de vos constats sont bien pris en compte. Nous vous faisons néanmoins une réponse détaillée sur votre argumentaire.	Aucun
16	Général	Raison d'être principale du Plan : limiter l'impact environnemental de la mobilité	Nous ne comprenons pas votre position sur le "low tech" plutôt que des solutions techno-scientistes car dans le PLM la majortié des actions touche aux développement des modes actifs, du covoiturage, pour l'améliortation des rabattements vers les transports collectifs,...et c'est tout sauf des solutions techno-scientistes	Aucun
16	Général	Implication et responsabilisation des acteurs	Le PLM n'est pas une fin en soit mais le début d'actions phasées et portées sur Rambouillet Territoires. Votre suggestion de comité des partenaires sera intégrée dans l'action sur le suivi du PLM. Concernant l'implication des acteurs compétents en matière de mobilité et les EPCI voisines elles ont été impliquées tout au long de la démarche. La remarque d'IDFM que vous prenez en exemple et la résultante de la période COVID qui a mis un stop à l'étude et lors de la reprise c'est les arbitrages communaux qui restaient à réaliser ce qui fait qu'IDFM n'était pas à associer.	A prendre en compte - Fait p. 206
16	Général	Domaine géographique de l'étude	Nous ne comprenons pas votre remarque sur l'axe urbain vers Gazeran où la connexion avec le RER V car nous n'avons jamais dit le contraire dans le PLM	Aucun
16	Général	Chiffres sujets à interrogations	Les données pour Chevreuse sont issues de l'INSEE est nous sommes juste dans un constat. Sur la confusion du vélo et deux roues motorisés c'est un fait de l'enquête globale transport qui ne les distingue pas et aucun constat n'est apporté sur ce sujet comme vous le sous-entendez.	Aucun
16	Général	Matrice AFOM (page 30) Opportunités : le potentiel captable a proximité des gares ne le sera pas tant que la sécurisation des parcours ne sera pas effective. Menaces : l'attractivité de Rambouillet est menacée par le retard pris par la ville dans la sécurisation des parcours à vélo internes à la ville. La déconvenue des nouveaux habitants attirés par l'image du vélo en forêt (issue de pistes cyclables construites il y a plus de 40 ans...) est grande, mais il y a loin du mythe à la réalité quand on veut aller du quartier de la Clairière à la gare.	Vos propositions d'opportunités et de menaces ne n'en sont pas. Vous faites plus des suppositions et des critiques qui ne semblent pas constructives. L'opportunité c'est bien le potentiel captable à proximité des gares et c'est une évidence que celui-ci pour être développé doit bénéficier d'aménagement mais cela ne constitue pas une opportunité. Pour votre menaces en citant Rambouillet par le retard pris par la ville dans la sécurisation des parcours à vélo, cela n'a pas lieu d'être ici.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°16 (suite) :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
16	Circulation	La hiérarchisation du réseau présentée oublie les modes actifs vélo/VAE. Pratiquement aucune voirie du réseau présenté n'est praticable à vélo sans risque à l'exception • de la D906 entre Rambouillet et Cernay, • d'une partie de la liaison entre Rambouillet et Poigny-la-Forêt le long de la D936 et d'un tronçon de départementale au sud du pôle d'échange de Longvilliers le long de la D149 ainsi que la traversée du Perray. Les itinéraires alternatifs ne font pas partie de cette hiérarchisation qui est très « routière » dans son principe ; elle hérite d'un mode de pensée qui n'envisage pas tous les modes de déplacements pour chaque couple de centralités.	La hiérarchisaiton du réseau n'oublie pas le vélo mais ici on parle de la circulation automobile et PL donc votre remarque est hors sujet dans ce cadre.	Aucun
16	Focus sur Ramobuillet	Pour le cycliste, à part le long de • la rue Lenotre entre le viaduc SNCF et la rue d'Orphin, • d'une partie de la rue d'Orphin, • d'une partie de la rue Pompidou, • d'une partie de la rue de la Louvière, il n'y a aucun aménagement cyclable compatible avec un trafic de 10000 à 20000 Veh/jour. Les autres itinéraires directs sont des repoussoirs à cyclistes non expérimentés. En l'absence réelle de congestion automobile, la circulation est peut-être perçue comme globalement fluide par les élus mais c'est précisément ce qui peut la rendre dangereuse pour les piétons et les cyclistes. Tant à la ville qu'à la campagne, la situation doit être regardée au long de la journée. Possible en cours de journée et de jour, la circulation en sécurité à vélo/VAE est perçue à juste titre comme dangereuse le matin et le soir. Il y a archipellisation du territoire. On peut circuler dans la ville ou entre les bourgs tant que la marée n'est pas montée. A marée haute, le seul recours devient le transport carboné. (Cf. débit horaires -page 37 - ou Rambouillet-Orphin à 8600veh/jour max sans itinéraire alternatif -page 38)	Vos remarques seront transmises à Rambouillet, néanmoins, indiquer qu'aucun aménagement cyclable est compatbile avec un trafic de 10 à 20 000 véhic./j est faux cela dépent de la vitesse de circulation des véhicules et des aménagements à mettre en place pour les cycles. Une piste cyclable dans chaque sens de 2,2 m de large minimum est tout à fait compatible. Pour la circulation délicate en période de forte circulation nous rejoignons votre constat et le schéma directeur cyclable est sur ce principe de sécurité des cyclistes.	Aucun
16	Circulation	Synthèse sur les conditions d'organisation du réseau viaire Matrice AFOM « Opportunité de la faiblesse de la congestion routière pour établir un meilleur partage de la voirie » : en certains secteurs urbains très contraints, les solutions sont de • supprimer les voies de tourne à droite pour donner de la place au piéton ou au cycliste (Rue Chasles et Patenotre à Rambouillet par exemple) • mettre en sens unique certaines rues à double sens • supprimer des files de stationnement ce qui impose de revoir les plans de circulation ET de stationnement.	Nous partageons votre constat sur les mesures permettant un meilleure partage de la voirie mais nous vous indiquons ici que le PLM n'est pas un plan de circulation et/ou de stationnement pour chaque commune ce n'est pas son rôle et ces prérogatives restent du ressort des communes.	Aucun
16	Transports collectifs	La compétitivité du bus par rapport au vélo dans Rambouillet est mise en question par la faible fréquence de passage en HC ; il est souvent plus avantageux en temps de ne pas avoir à attendre un bus en moyenne 10', à faire 5' de marche à pied pour se rendre à l'arrêt et autant à l'arrivée. Quand on additionne le temps de parcours et ces deux temps d'accès, il est plus efficace d'y aller à vélo, d'autant plus si le trajet proprement dit est court ! On ne mets pas 5' à sécuriser son vélo à l'arrivée. Certains captifs ont déjà compris le pouvoir libérateur du vélo ! L'accès aux zones blanches est plus facile à vélo. Exemple : L'Oréal/Faprogi . Le WE, de nombreux vélos restent en place à l'abri de la gare la nuit car ce sont des vélos utilisés par des travailleurs de l'usine qui viennent à Rambouillet par le train !	Nous ne comprenons pas vos remarques sur les pages 57 à 59 qui permettent de décrire l'offre de transports collectifs. Vous faites un "calcul" pour mettre en avant une lapalissade quand on a pas ou peu de bus on va plus vite en vélo...bien sûr...et si on n'a pas de train...on va aussi plus vite sur Paris à pied ! Quand vous citez l'exemple de l'Oréal, la zone d'emploi est bien identifiée dans le diagnostic comme n'étant pas bien couverte en TC.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°16 (suite) :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
16	Transports collectifs	Pôle gare de Rambouillet Avant l'étude Inddigo de 2017, il y a eu l'étude Transorco de 2013 et après, il y aura l'étude en cours en 2022-23. Les constats se recoupent mais pas les solutions proposées. En ce qui concerne les accès piétonniers et cyclistes, l'analyse du PLM est bonne à l'exception d'une omission grave puisqu'elle concerne une bonne partie du tiers de la population rambolitaine qui habite les quartiers Est : il n'y a pas d'accès vélo à la gare sans coupure en raison du rond-pont Jean Monnet, « hachoir à cycliste », et de la rue de la Louvière, lieu de multiples incidents signalés à l'ARC. Il reste que des aménagements cyclables sécurisants manquent sur les 4 directions cardinales (Sadi Carnot, Gambetta, Chasles, Patenotre. La rue de la Prairie serait une bonne alternative à la rue de la Louvière à condition que le parcours soit sécurisé de son débouché sur la rue de la Louvière jusqu'à un rond-point Jean Monnet aménagé à la « hollandaise ». Malheureusement, elle reste obstinément privée de double sens cyclable. (Cf. notre document sur l'aménagement du pole Gare).	Que les constats soient les mêmes sur les problématiques du pôle gare de Rambouillet et que les solutions proposées divergent au fur et à mesure des études est plutôt signe d'une volonté d'adapter ce pôle aux nouveaux impératifs de mobilité. Pour vos remarques sur les accès piétonniers et cyclistes jamais dans le PLM il est indiqué que l'accessibilité depuis les quartiers Est est bonne.	Aucun
16	Modes actifs	« Selon les données INSEE, l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail est marginal sur Rambouillet Territoires et est inférieur à 1 % » : il semble toutefois qu'à cause de l'effet d'entraînement créé par le succès du vélo ailleurs, ce chiffre soit très discutable. L'opinion des élus sur les motifs de déplacement à vélo nous paraît être à objectiver.	Nous ne voyons pas en quoi ce chiffre est discutable à moins que vous ne souhaitiez remettre en cause l'INSEE ? Concernant l'opinion des élus, elle est mentionnée dans le diagnostic et a été objectivé comme le montre le plan d'actions du PLM où le vélo tient une place importante.	Aucun
16	Modes actifs	Influence de la continuité et de la qualité de la chaussée sur la fréquentation Elle n'est pas prise en compte dans les critères de cyclabilité. Exemple : Rambouillet – Le Perray : le plus court chemin et le plus fréquentable par les femmes est le long de la N10 : il est très dégradé et n'est pas accessible en sécurité depuis le coeur de ville (gare) par la rue de Paris.	Oui mais cela est bien précisé dans le diagnostic en page 133	Aucun
16	Modes actifs	Modération de la vitesse sans prise en considération du trafic auto Considérer une Zone30 comme un axe cyclable sans prendre en considération le trafic qui y règne n'est pas recevable (Cf. Publications du Cerema).	Nous partageons votre constat et apporterons les précisions nécessaires pour éviter tout quiproquo	A prendre en compte - Fait p.180
16	Modes actifs	Adoption des dispositifs d'aménagements favorables à la pratique du vélo Les DSC ne font pas partie du vocabulaire de la plupart des communes à part à Saint Arnoult. De nouvelles formes d'aménagements existent parfois depuis plus de 10 ans qui ne sont pas mis en oeuvre sur RT : double sens cyclable (DSC) obligatoires en Z30 (quite à supprimer quelques places de stationnement), vélorue , rue scolaire (permanente ou temporaire), chaussidoux (CVCB - ce dernier peu applicable eu égard au comportement des automobilistes). Même si les feux de signalisation ne sont pas très nombreux sur RT, la mise en place de « sas vélo » et de panneaux M12 (tourne à droite, aller tout droit, tourne à gauche) au feu partout où cela sera possible sont des éléments de sécurité incontournables de la cyclabilité de nos bourgs.	Toutes les solutions listées ici sont bien prises en compte dans le plan d'actions du PLM nous ne comprenons pas votre remarque ainsi sur ce sujet.	Aucun
16	Modes actifs	Stationnement en gare Le jour où l'accès à la gare de Rambouillet sera vraiment cyclable, 300 places de stationnement (soit 10 % du trafic voyageurs) seront nécessaires. Nous avons fourni un projet d'aménagement du parking souterrain Séquoia qui prend en compte le fait qu'il y a déjà 50 places inutilisées de façon chronique, soit largement la place de ranger 300 vélos en racks double hauteur. Si l'objectif du PLM est de faire baisser l'usage de la voiture pour le rabattement et plus généralement le trafic, c'est la solution qui doit être privilégiée en raison de sa modularité et de son esthétisme (les parcs à vélo sont rarement jolis et prennent une place en surface qui peut avoir un meilleur usage). Les gares des Essarts et de Gazeran n'offrent pas de stationnement vélo sécurisé. D'une manière générale, le stationnement vélo en gare doit être sécurisé pour attirer les possesseurs de VAE qui augmentent le potentiel de rabattement à vélo. Ces possesseurs de VAE pourront venir de plus loin et ce sera autant de kilomètres économisés sur l'énergie pour la société.	Il est prévu des parcs vélos sécurisés sur toutes les gares du territoire et sur la gare routière (page 182) après leur implantation et leur localisation dans un parking ou autre n'est pas du ressort du PLM.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°16 (suite) :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
16	Modes actifs	La politique d'installation des arceaux a sa limite : il n'est pas utile d'installer des arceaux en l'absence d'aménagements cyclables (Ailleurs, on ne fait pas d'aérogare s'il n'y a pas de pistes!). Sur le plan communication, elle devient même contre-productive si on ne voit	Un vélo comme une auto part d'un point de stationnement pour en rejoindre un autre. Ainsi, si le stationnement vélo n'est pas assuré de part et d'autres du trajet la pratique cyclable est compromise. Dès lors le développement du stationnement est une premère étape et ne doit jamais attendre la réalisation final des aménagements cyclables quitte à être contre-productive en cas de non utilisation.	Aucun
16	Modes actifs	L'arrivée sur le marché des vélocargos et autres « longtails » n'est pas un phénomène de mode. Il y a lieu de prévoir le stationnement de ces nouveaux vélos avec un matériel et une superficie adaptée.	sur les vélos cargo, l'emprise est plus importante de l'ordre de 3,5 m² nécessaire contre 1,5 m² pour un vélo simple, mais il peut être intéressant dans le cadre de la loi LOM qui demande une sanctuarisation de la place de stationnement en amont du passage piéton de prévoir à proximité des écoles et des secteurs commerçants la mise en place de seulement 3 arceaux sur l'ancienne place dévolue au stationnement automobile pour permettre l'acceuil de vélo cargo, nous allons amendé le PLM dans ce sens.	A prendre en compte - Fait p. 184
16	Modes actifs	Le jalonnement est-il essentiel quand on parle de trajets quotidiens pour se rendre à la gare ou pour aller en ville ? Une fois trouvé ses itinéraires pour ses différentes destinations, le résident les adopte et les réutilise. Seule une communication incitative basée sur la durée des trajets piéton ou vélo nous paraît nécessaire.	Nous parlerons comme vous l'indiquez de mettre en place un jalonnement qui s'appuie sur la durée de déplacements en cycle ou à pied. Concernant votre opinion sur le bienfait de jalonner cela fait également partie d'une stratégie de communication pour montrer la prise en compte des cycles et leurs places sur la voirie.	A prendre en compte - Fait p. 185
16	Modes actifs	La Véloscénie est de peu d'intérêt pour les trajets du quotidien.	S'appuyer sur la Vélocénie ne veut pas dire que les trajets en vélo ne répondent pas aux besoins utilitaires mais c'est pour indiquer que lors de ce type de trajet si il est possible de s'appuyer pour partie sur cet axe il convient de le faire. Pour le travail avec les associations il est essentiel et sera réalisé lors du schéma directeur cyclable. Concernant les fausses pistes cyclables dans le diagnostic du schéma directeur cyclable il est nécessaire de faire un état des lieux qualitatfis des aménagements actuels pour éventuellement reprendre ceux-c_ si la sécurité des cyclistes n'est pas assurée de la même manière pour les consignes incohérentes.	Aucun
16	Modes actifs	Entretien Prendre garde à bien situer les responsabilités en terme d'entretien : sur la Véloscénie, le long de la D906, l'entretien de la piste cyclable est de la responsabilité de la commune au-delà de la barrière de sécurité mais de la responsabilité du Département en deçà. Les dispositions d'entretien gagnent à être fixées dans une convention comme celle qui existe entre l'ONF/ONB et le CD78 pour l'entretien des pistes de la forêt de Rambouillet depuis des dizaines d'années. Les pistes bitumées de la forêt sont dégradées mais on peut constater qu'elles ont résisté à presque cinquante ans sans beaucoup d'entretien ce qui aurait été loin d'être le cas si elles avaient été réalisées en stabilisé. Elles constituent un capital touristique qui doit être préservé.	Dans le schéma directeur cyclable l'entretien selon les acteurs est bien sûr un préalable qui sera pris en compte.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°16 (suite) :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
16	Modes actifs	Après avoir été une commune précurseure avec 4 lignes de pédibus (comme Saint-Rémy-les-Chevreuse qui en avait 5), Bonnelles n'en a plus aucun ! La suppression des cars scolaires pour raison d'économie budgétaire sera-t-elle l'occasion de relancer la formule en s'appuyant sur le bénévolat des parents ?	Le pédibus tient dans la présence d'associations de parents d'élèves et donc sur une participation de quelques parents qui lorsque les enfants ne sont scolarisés dans l'établissement arrêtent de facto le pédibus.	Aucun
16	Modes actifs	Place dédiée à la marche et au vélo L'absence de congestion routière n'est une opportunité que si elle permet la récupération d'espace dédiés à la marche et au vélo. Or, sur la plupart des départementales de l'agglo, il n'y a aucune possibilité de récupération d'espace à largeur constante. En ville, principalement à Rambouillet, l'opportunité de récupérer de la place se heurte à un stationnement pléthorique : il y a déjà 10 ans, le cabinet Transorco avait noté que la ville avait 2 fois plus de places de stationnement que la moyenne des villes de la même strate. L'automobile est comme les gaz parfaits, plus on lui laisse de place, plus elle en occupe. Ce principe est à la base des constations actuelles du phénomène de l'évaporation de trafic partout où la volonté politique des édiles a été de contraindre la voiture. La volonté d'aller vers une mixité d'usage des infrastructures se heurte au désir de vitesse des automobilistes. Hors des limites communales, il y a des aménagements de chemins parfois possibles comme celui récent du chemin Mollier / Aumont à Bonnelles mais ces aménagements sont souvent sources de conflits d'usage avec les agriculteurs qui ne les prêtent pas à un usage quotidien. (Exemple : chemin des Fourneaux de Guéville à la route du Bray à Gazeran)	Nous pouvons partagé votre constat sur certains points mais le PLM ne s'arrête pas à cela et les actions ciblées (2.1 notamment) permettent de prendre en compte les secteurs à enjeux pour les piétons où l'action communale est envisagé pour mettre en place des itinéraires qualitatifs.	Aucun
16	Modes actifs	S'il a été fait un recensement des carrefours dangereux pour tous, rien ne figure dans le PLM concernant les points noirs pour les cyclistes.	Le PLM a initié dans son plan d'actions la nécessaire mise en place d'un schéma directeur cyclable qui aura justement pour mission de résorber sur le maillage retenu les points durs de la circulation des cyclistes.	Aucun
16	Modes actifs	Secteurs apaisés Les 6 dispositifs proposés (Pages 167/168) pour modérer la vitesse ne tiennent absolument pas compte du passage des vélos (Cf. photos) et certains peuvent se révéler complètement catastrophiques pour les cyclistes…	En aucun cas les dispositifs proposées nuisent aux cyclistes si les recommandations du PLM sont suivi. De même en quoi dans le PLM des détours excessifs sont préconisés. Vous ne démontrez rien et faites juste d'un exemple d'aménagements une généralité que le PLM ne met pas du tout en avant.	Aucun
16	Circulation	Elargissement de la N10 à Rambouillet « La congestion observée n'a rien de critique par rapport à ce qui est observé ailleurs. » A quoi bon supprimer la congestion à Rambouillet pour la reporter aux Essarts et au-delà ? A quoi bon rouler à 110kmh à la hauteur du Perray si c'est pour patienter des minutes aux Essarts ou à Coignières ? Le projet d'élargissement du passage à 2 fois 2 voies • favorise l'étalement urbain à l'heure de la densification des bourgs de RT, • est contradictoire avec les objectifs climatiques. La suppression de l'échangeur des Eveuses va à l'encontre de la décharge du trafic en ville. Ce projet est à ranger au rayon des Grands Projets routiers Inutiles et Imposés (GP2I) contre lesquels s'élèvent les citoyens dans le monde entier. Un meilleur usage de l'argent du contribuable dans des projets locaux est possible.	Le projet de mise à 2*2 voies n'est pas du ressort du PLM, mais la phrase indiqué dans opportunités est présente pour indiquer que dans la hiérarchisation du réseau viaire la mise à 2*2 voies permettra d'éviter des itinéraires de shunt par Rambouillet ce qui permet alors d'oeuvrer pour la mise en place d'une pacification des axes du fait d'un trafic moindre, alors que la RN 10 est et restera l'axe magistral du territoire. Il n'y a pas de contradiction dans le document car en page 36 on parle de faibles difficultés sur l'ensemble du territoire et dans les difficultés listées la RN 10 est bien ciblé et comme elle se situe sur le réseau magistral la laisser en place c'est créer des diffcultés importantes sur les axes d'évitement de la RN 10.	Aucun
16	Modes actifs	un financement de RT devrait aller à trois activités : Programme national « Savoir Rouler A Vélo » Vélo-école Atelier participatif et solidaire	Nous transmettrons votre remarque pour le schéma directeur cyclable qui doit décliner la partie serviciel	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°16 (suite & fin) :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
16	Modes actifs	Après avoir été une commune précurseure avec 4 lignes de pédibus (comme Saint-Rémy-les-Chevreuse qui en avait 5), Bonnelles n'en a plus aucun ! La suppression des cars scolaires pour raison d'économie budgétaire sera-t-elle l'occasion de relancer la formule en s'appuyant sur le bénévolat des parents ?	Le pédibus tient dans la présence d'associations de parents d'élèves et donc sur une participation de quelques parents qui lorsque les enfants ne sont scolarisés dans l'établissement arrêtent de facto le pédibus.	Aucun
16	Général	Mise en oeuvre du PLM. Dans sa réponse du 29/11/2022, IDFM décrit le Plan Local de Mobilité comme « une véritable opportunité de susciter un dialogue avec les communes et l'ensemble des acteurs de la mobilité sur un territoire, pour faire émerger un plan d'action partagé en faveur d'une mobilité durable ». IDFM déplore le manque d'association des partenaires (institutionnels) à la finalisation du plan d'actions ce qui prive potentiellement ce plan de financeurs potentiels qui auraient pu déclencher l'engagement concret des communes à sa mise en oeuvre effective.	La remarque d'IDFM n'est pas comme vous l'interprétez hâtivement. Le PLM comme d'autres projets et plus généralement notre pays a subit une crise sanitaire et ce, au moment où le projet PLM a été porté collectivement en associant les communes, CD 93, IDFM, les EPCI voisines,.... Or, alors que le projet PLM devait être arrêté en amont des élections municipales cela n'a pas pu être le cas du fait du confinement. Le temps d'installation des nouvelles municipalités le PLM a redémarré avec un nécessaire besoin d'aculturation pour les nouveaux élus notamment et il a été choisi alors de faire des réunions par secteurs pour cette "mise à niveau" mais le plan en lui même était finalisé avec uniquement les arbitrages communaux à réaliser.	Aucun
16	Général	L'absence de plans vélo, un handicap lourd de conséquences	Avez-vous pris en compte que le PLM a un plan d'actions où une action est la mise en place d'un schéma directeur cyclable ?	Aucun
16	Général	Besoin de formation et de conduite du changement. Les communes sont maîtres d'ouvrage des aménagements. On constate des résistances à aborder le sujet du vélo au sein même des équipes techniques. Ces résistances à la nouveauté sont normales. RT et Rambouillet ont abondamment recours aux bureaux d'études mais on ne sous-traite bien que ce que l'on connaît au moins un peu, surtout dans le contexte actuel où les bureaux d'études profitent d'un véritable effet d'aubaine. Le boom du vélo a créé une opportunité commerciale énorme avec en retour, un besoin de compétences encore mal couvert. Le risque de se voir mal conseillés ou d'aller dans le sens d'une lubie d'un élu au détriment de l'intérêt collectif est grand.	Votre vision des techniciens des communes et de Rambouillet Territoires et celles des bureaux d'études semblent bien arrêtées. Nous ne serions vous conseiller de rapidement monter un bureau d'études qui pourra ainsi grandement gagner sa vie sous vos conseils avisés et éviter à nos élus d'avoir des lubies.	Aucun
16	Général	Direction du projet Pour ce qui concerne le Schéma directeur cyclable, il serait souhaitable • de confier la responsabilité de la mise en oeuvre de la partie modes actifs du plan à un élu à l'agglomération choisi pour son volontarisme et ses compétences en la matière ; • de doter le sous-projet vélo d'un comité de pilotage élargi à des acteurs non élus et à des fonctionnaires territoriaux avertis, dans l'esprit « comité de partenaires » évoqué ci-dessus. • de favoriser localement la mise en oeuvre des plans modes actifs locaux en aidant les collectivités locales à trouver des sources de financement auprès des multiples guichets nationaux dorénavant disponibles : AAP Ademe, Afith,… et programmes CEE.	Nous prenons note de vos remarques et nous en ferons part à l'élu référent du schéma directeur cyclable	Aucun
16	Communication	Communication S'adjoindre un animateur de communication à même de faire la promotion du PLM est souhaitable. Il y a de multiples possibilités d'animation (consulter les sites des association FUB) comme le Je challenges vélo inter-entreprises. Sur RT, une communication fondée sur le potentiel du tourisme à vélo, ne présente aucun intérêt. Les résidents sont parfaitement au fait des possibilités de la région et certaines familles y sont même venues pour cela. La communication doit être axée sur le passage du loisir au déplacement quotidien. A l'inverse, une communication à destination des milliers de parisiens et banlieusards qui se sont mis au vélo pour vélotaffer pourrait être très efficace pour les attirer sur le mode « WE à la campagne » en tablant sur les gares du Sud Yvelines et du Sud Essonne.	Nous ne comprenons pas votre remarque sur la communaication, avez-vous lu la fiche action en page 205 qui montre le recrutement d'un poste pour suivre les actions du PLM et notamment pour l'action 6.1 sur la communication.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

Retours sur l'avis n°17 :

Avis n°	Thématique	Remarque	Réponse	Impacts en termes de correction sur le PLM
17	Transports collectifs	Il s'agit des Transports Collectifs que je trouve insuffisants sur le secteur de Sainte-Mesme. En effet, trop peu de passage de bus pour nous rendre à Dourdan et pareillement, voire pire, pour aller vers Rambouillet ou Ablis. Je précise ici, que, le flux de voitures traversant le village a beaucoup augmenté durant les 2 dernières années et notamment celles arrivant sur la D168. C'est incessant et pénible. Davantage de transports collectifs allègerait les routes, éviterait les nuisances sonores ainsi que la pollution. J'ajoute que les riverains n'ont pas tous de véhicule à Sainte-Mesme, d'autres sont dans l'incapacité temporaire de conduire, d'autres sont âgés ou bien n'ont pas ou plus de permis de conduire, ou encore par souci écologique préfèreraient bénéficier du bus. Je voulais signaler aussi mes questionnements quant aux choix faits dans les panneaux routiers ou autres aménagements de la voierie. On voit souvent maintenant des intersections avec plusieurs panneaux "stop" ou bien encore des "stop" déposés sur la voie principale, des feux "à punition", et à Ste-Mesme, les bordures de trottoir refaites par des beaucoup plus élevées au niveau des "arrêts de bus". Tout ceci crée des ralentissements puis accélérations dans le flux et donc des dépenses de carburant et de la pollution supplémentaire (alors que tout se passait bien avant). Pourquoi tout cet argent part-il dans quelques aménagements qui augmentent la pollution alors que nous devons faire en sorte de la réduire ? Merci également de veiller à ce que chacun puisse prendre les transports en commun, bus, trains, ter, transports à la demande, sans avoir recours à un téléphone mobile ou internet pour régler ou accéder au ticket.	Nous prenons compte de vos remarques et les transmettrons à IDFM autorité compétente pour les transports collectifs.Concernant vos questionnements sur les panneaux routiers et autres aménagements de la voirie. Le fait d'avoir plusieurs panneaux de stop successif permet de laisser la priorité aux cycles en amont du carrefour routier, sur les feux "punition" ils sont désormais légalement autorisé pour arrêter les véhicules en survitesse, concernant les bordures de trottoirs plus hautes au niveau des arrêts de bus c'est pour permettre une accessiblité sans marche au sein ou depuis le bus pour notamment les personnes à mobilité réduite. Pour votre remarque sur le fait d'accèlérer / ralentir nous ne serions vous conseiller de respecter les limites de vitesse en viguer et vous constaterez alors que le passage des aménagements visant à garantir la bonne vitesse se fait sans décélerer et que votre consommation et ainsi vos émissions de polluants seront moindres pour le bien de tous ce qui démontrera que l'argent public dépensé l'a été pour un bon usage. Enfin sur la fin du ticket c'est un choix acté d'IDFM qui va également dans le sens d'une réduction des impacts sur l'environnement avec moins de cartons consommés.	Aucun

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

ANNEXE 8 : Glossaire

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

TABLES DES SIGLES :

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmé
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité
BAAC : Base de données des Accidents Corporels de la circulation
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CD 78 : Conseil Départemental des Yvelines
CPER : Contrat de Plan Etat Région
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DOO : Document d'Orientation et d'Objectifs
DRE : Direction Régionale de l'Equipement
DSP : Délégation de Service Public
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
EGT : Enquête Globale Transport
ERP : Etablissement Recevant du Public
GES : Gaz à Effet de Serre
HPM : Heure de Pointe du Matin
HPS : Heure de Pointe du Soir
IDFM : Ile-de-France Mobilités
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
JOB : Jour Ouvrable de Base
LOM : Loi d'Orientations des Mobilités
LGV : Ligne à Grande Vitesse
NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République
P+R : Parc-Relais
PAE : Parc d'activités Economiques
PCAET : Plan Climat Air Energie Territoriale
PDM : Plan de Mobiltés
PDASR : Plan Départemental d'Action et de Sécurité Routière
PDE : Plan de Déplacements Employeur
PDMe : Plan de Mobilité Employeur
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PDUIF : Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France
PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
PL : Poids-Lourd
PLM : Plan Local de Mobilité
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLUi: Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
PPA : Personnes Publics Associés
PPVE : Participation du Public par Voie Electronique
PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air
PTU : Périmètre de Transports Urbains
RFF : Réseau Ferré de France
RT : Rambouillet Territoires
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
SDIC : Schéma Départementale des Itinéraires Cyclables
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer
SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
SRCAE : Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie
TAD : Transport A la Demande
TC : Transports Collectifs
TMJA: Trafic Moyen Journalier Annuel
TV : Tout véhicule (2 roues motorisés, véhicule léger et poids lourds)
RER : Réseau Express Régional
TGV : Train à Grande Vitesse
VAE : Vélo à Assistance Electrique
VNF : Voies Navigables de France
ZA : Zone d'Activités
ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité : Nom de la collectivité territoriale (ville, agglomération, département, région), dans l'exercice de sa compétence mobilité. Elle définit la politique de transport (niveau de l'offre, financement, qualité de service, choix des investissements, tarification, etc.) puis choisit par exemple pour le réseau de TC, après appel d'offre, une société exploitante qui mettra en œuvre cette politique.

Autopartage : Système de partage de véhicules. L'autopartage est une réponse aux problèmes de coût de l'achat et de l'entretien d'une voiture, ainsi qu'une réduction des risques pour l'environnement liés à l'usage d'une automobile.

Captif : Désigne une personne qui ne dispose pas de choix entre différents moyens de déplacement.

Covoiturage : Utilisation conjointe et organisée d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

Déplacement : Unité de mesure de la mobilité quotidienne. Un déplacement est caractérisé par une origine et une destination, un motif (école, achats, travail, etc.), une durée, un ou plusieurs mode(s) de transport. Un aller-retour vaut deux déplacements.

Ecomobilité : Mise en place et utilisation des modes de transports limitant les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre : marche, vélo, transports en commun, autopartage, covoiturage…

Enquête Ménage : L'objet de cette enquête est de recueillir les pratiques de déplacements d'une population. Cette enquête recense tous les déplacements des personnes interrogées, quel que soit le mode de déplacement utilisé, y compris la marche.

Intermodalité : Utilisation et conditions de transition entre plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : train + marche, covoiturage + bus…

Jalonnement : Mise en place de panneaux (directionnels ou non) régulièrement espacés dans le but de signaler un itinéraire précis. S'applique pour la circulation automobile, le transport routiers, le stationnement, la marche à pied et le vélo.

Maillage : Réseau de transport organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération à une échelle donnée.

Management de la mobilité : Le management de la mobilité consiste à inciter les individus, les entreprises, les institutions à satisfaire leurs besoins de transport en utilisant au mieux les modes alternatifs et en réduisant l'usage de la voiture individuelle.

Mobilité : Au sens strict, capacité des personnes à se déplacer – et des biens à être transportés – d'un endroit à un autre. La mobilité individuelle ou quotidienne désigne le nombre de déplacements réalisés par jour et par personne.

Modes alternatifs : Modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de modes de transport motorisés individuels (auto en solo et deux-roues motorisés).

Accusé de réception en préfecture
078-200073344-20230530-CC2305MOB01-DE
Date de télétransmission : 09/06/2023
Date de réception préfecture : 09/06/2023

GLOSSAIRE

Modes actifs : Modes de transport non motorisés et non polluants, les modes de transports doux sont la marche et le vélo, les rollers,...

Multimodalité : Recours à plusieurs modes de transports pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et / ou des marchandises.

Parc Relais (P+R) : Parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs.

Part modale : Répartition des déplacements entre les différents moyens de transport : voiture, transports collectifs, deux-roues, marche….

PMR (Personne à Mobilité Réduite) : Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport (matériel encombrant, personne avec poussette...) et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation des services offerts d'ordinaire à l'ensemble des usagers.

Pôle d'échanges (ou Pôle intermodal) : Gare ou grand pôle regroupant plusieurs modes de transports et constituant ainsi un lieu privilégié de correspondances des voyageurs. Il s'accompagnent d'une information multimodale, d'une mise en correspondances des réseaux de transports collectifs et offre une multitude de services.

Transfert modal : Report régulier d'un mode de transport sur un autre pour effectuer un déplacement, de la voiture vers le transport public, par exemple.