

**La directrice Prospective, études
et Jeux Olympiques et Paralympiques**

Paris le **29 NOV. 2022**

Prospective et Etudes/22005107-ZH/SMN
Affaire suivie par : Zélia HAMPIKIAN
Tél : 01 87 05 22 20
Mél : zelia.hampikian@iledefrance-mobilites.fr

**Monsieur Thomas GOURLAN
Président
Communauté d'agglomération
Rambouillet Territoires
22 rue Gustave Eiffel - BP 40036
78511 Rambouillet Cedex**

Lettre recommandée avec accusé de réception

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité, le 1er septembre 2022, l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet de plan local de mobilité (PLM) élaboré par la communauté d'agglomération Rambouillet Territoires, arrêté par délibération en date du 11 avril 2022, avant la consultation ultérieure du public.

L'avis d'Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et en tant que responsable de l'élaboration et de l'animation de la mise en œuvre du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), porte sur la compatibilité du plan d'actions proposé avec les objectifs et les actions inscrits au PDUIF.

En préambule, il convient de saluer la démarche de Rambouillet Territoires, qui a souhaité se doter d'un document cadre pour la mise en œuvre de l'ensemble de ses politiques de mobilité. Le Plan local de mobilité constitue en effet une véritable opportunité pour susciter le dialogue avec les communes et l'ensemble des acteurs de la mobilité sur un territoire, et pour faire émerger un plan d'actions partagé en faveur d'une mobilité durable.

L'élaboration de votre PLM s'est déroulée en deux phases. Les partenaires ont été étroitement associés aux phases amont de diagnostic et de définition des orientations au premier semestre 2019, avec la tenue régulière de comités qui ont permis des échanges nourris. Toutefois, il est dommage que la suite des travaux n'ait pas permis une association constante des partenaires (Etat, Région, Département, Île-de-France Mobilités, communes). 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. Île-de-France Mobilités a été sollicitée plus ponctuellement, via des échanges techniques bilatéraux sur la base d'un avant-projet de PLM. Les modalités d'association des autres partenaires (État, Région, Département) à la construction du plan d'actions ne sont pas connues. Une réunion associant l'ensemble des partenaires maîtres d'ouvrage et financeurs potentiels des actions aurait pu être tenue lors de cette phase de finalisation du plan d'actions, ce qui aurait permis d'obtenir l'engagement concret des différents maîtres d'ouvrage sur la mise en œuvre effective de celui-ci.

.../...

Nourri par l'association des partenaires, le diagnostic du PLM est riche d'enseignements. Il permet d'identifier pour chaque thématique les enjeux et priorités d'action, avec des cartographies ou des listes d'opérations précises à l'appui.

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 maîtres d'ouvrage identifiés sur la réalisation des actions et leur financement ainsi que sur un calendrier de réalisation.

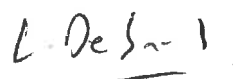
Le plan d'action contient de nombreuses cartographies utiles à la compréhension des enjeux. La majorité des actions du volet socle du PDUIF sont déclinées localement. Les enjeux de hiérarchisation de la voirie, d'approche transversale du stationnement ou encore d'organisation des livraisons sont bien traités.

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'apparaît ni dans le diagnostic ni dans le plan d'actions. Concernant le vélo, il est fait état de l'élaboration en cours d'un schéma directeur cyclable, ce qui est très positif pour le développement de la pratique cyclable sur le territoire. Les orientations et actions qui seront définies dans ce schéma directeur cyclable ont vocation à être intégrées dans le PLM, qui ne contient à ce stade que des pistes d'action sur les infrastructures vélo.

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.

Le rapport joint à ce courrier détaille cet avis. Les services d'Île-de-France Mobilités se tiennent à votre disposition pour davantage de précisions sur ces analyses et pour vous accompagner dans la mise en œuvre du PLM, une fois celui-ci approuvé.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.



Laurence DEBRINCAT

PJ : Avis d'Île-de-France Mobilités en tant que personne publique associée sur le Plan local de mobilité (PLM) de Rambouillet Territoires, arrêté par délibération en date du 11 avril 2022

PLAN LOCAL DE MOBILITÉ

ÉLABORÉ PAR LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION RAMBOUILLET TERRITOIRES

Avis d'Île-de-France Mobilités en tant que personne publique associée

1. INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet de Plan Local de Mobilité (PLM) élaboré par la Communauté d'agglomération Rambouillet Territoires couvrant trente-six communes. Toutes ces communes sont situées dans le département des Yvelines.

1.1. LES PLANS LOCAUX DE MOBILITE, DECLINAISON LOCALE DU PDUIF

L'élaboration de Plans locaux de mobilité (PLM) – nouvelle dénomination depuis la loi d'orientation (LOM) des mobilités des Plans locaux de déplacements (PLD) – est une spécificité francilienne prévue par le Code des transports (articles L1214-30 à L1214-36). Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est complété par des PLM qui en détaillent et en précisent le contenu.

En effet, si le PDUIF fixe pour l'ensemble du territoire régional les principales orientations pour l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, il ne peut toutefois pas prévoir, par principe de subsidiarité, les actions précises à mener à une échelle territoriale fine, ni leur maîtrise d'ouvrage, ni leur calendrier prévisionnel.

L'élaboration des PLM a été rendue obligatoire par la LOM pour les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), hors communautés de communes, ainsi que pour la ville de Paris. Les PLM, dont le caractère opérationnel tel qu'il est défini dans le PDUIF est essentiel, doivent donc constituer un instrument programmatique privilégié de la mise en œuvre du PDUIF au niveau intercommunal.

Le PDUIF, élaboré par Île-de-France Mobilités et approuvé par le Conseil Régional le 19 juin 2014, fixe les objectifs et le cadre de la politique de mobilité des personnes et des biens en Île-de-France pour l'ensemble des modes de transport. Ses actions ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes vers une mobilité plus durable.

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le PDUIF décline à cet effet trente-quatre actions au

sein de neuf défis ; les défis 1 à 7 concernent les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance 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 : Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

La très grande majorité de ces actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés. Néanmoins, quatre actions ont un caractère prescriptif et s'imposent aux documents d'urbanisme et aux décisions prises par les autorités chargées de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements en Île-de-France, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi qu'aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.

Parmi les trente-quatre actions du PDUIF, douze sont identifiées comme relevant essentiellement de la responsabilité des EPCI ou des communes. Ces actions constituent le volet socle des PLM, elles doivent nécessairement y être traitées :

- Action 2.4 : Un réseau de bus attractif
- Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges de qualité
- Action 3/4.1 : Pacifier la voirie
- Action 3/4.2 : Résorber les principales coupures urbaines
- Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton
- Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable
- Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos
- Action 5.1 : Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux
- Action 5.2 : Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
- Action 6.1 : Rendre la voirie accessible
- Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique
- Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Ainsi, le lien avec le PDUIF doit être clairement établi dans les PLM et la bonne articulation de ces documents est nécessaire.

La feuille de route 2017-2020 approuvée par le conseil d'Île-de-France Mobilités en octobre 2017 est venue compléter le PDUIF. Elle a conforté les actions du PDUIF et lui a donné une nouvelle ambition. Viennent s'ajouter aux douze actions du volet socle à décliner prioritairement dans les PLM deux actions de la feuille de route :

- développer les services vélos ;
- accélérer la mise en place de plans de mobilité dans les entreprises et administrations et le développement du conseil en mobilité.

Il est important de souligner que la mise en œuvre de ces actions ne relève pas seulement de la responsabilité de l'EPCI porteur de l'élaboration du PLM, mais bien de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire, et notamment des communes, du département ou d'Île-de-France Mobilités.

1.2. MODALITES D'APPROBATION DES PLM

L'article L.1214-32 du Code des transports prévoit que « *le projet de plan local de mobilité est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public (...). Le projet est soumis pour avis au conseil régional d'Île-de-France, aux conseils municipaux et départementaux intéressés, aux représentants de l'Etat dans les départements concernés ainsi qu'à Île-de-France Mobilités dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire. Il est ensuite soumis par le président de l'établissement public (...) à la procédure de participation du public prévue à l'article L123-19 du code de l'environnement* ».

Conformément à ces dispositions, la communauté d'agglomération Rambouillet Territoires a arrêté son projet de PLM par délibération du 11 avril 2022. Elle a sollicité l'avis d'Île-de-France Mobilités le 1er septembre 2022.

1.3. L'AVIS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

L'avis d'Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et en tant que responsable de l'élaboration et de l'évaluation du PDUIF, a pour objectif d'analyser la compatibilité du plan d'actions proposé avec les objectifs et les mesures inscrits au PDUIF. Une attention particulière est portée sur les prescriptions du PDUIF et sur les actions du volet socle.

L'avis d'Île-de-France Mobilités ne préjuge pas de l'avis des autres maîtres d'ouvrage et notamment des gestionnaires de voirie sur les actions qui les concernent pour les modes de transport autres que les transports collectifs.

2. LE PLAN LOCAL DE MOBILITE ELABORE PAR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION RAMBOUILLET TERRITOIRES

2.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE PLM

Le projet de PLM élaboré par l'agglomération Rambouillet Territoires six actions :

- 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

Ces actions sont déclinées dans le PLM au travers de vingt-deux mesures :

Mesures de l'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

Mesures de l'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

Mesures de l'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

Mesures de l'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

Mesures de l'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 livraison

Mesures de l'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)
- 6.3 : Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles

Pour chaque fiche-action, le projet de PLM :

- rappelle les constats du diagnostics et les objectifs à atteindre ;
- décrit les mesures à mettre en place et leurs conditions de mise en œuvre, c'est-à-dire : l'échelle d'intervention, les coûts, les acteurs concernés et leurs rôles, l'horizon de mise en œuvre (court, moyen ou long terme) et le niveau de complexité technique, financière ou de coordination des acteurs ;
- identifie des indicateurs de suivi des mesures.

2.2. L'ASSOCIATION DES PARTENAIRES

L'élaboration du PLM s'est déroulée en deux phases. Les partenaires (Etat, Région, Département, Île-de-France Mobilités, communes) ont été étroitement associés aux phases amont de diagnostic et de définition des orientations au premier semestre 2019, avec la tenue régulière de comités qui ont permis des échanges nourris. Les travaux d'élaboration du PLM ont ensuite été suspendus en octobre 2019, alors que le projet de plan d'actions n'avait pas encore été présenté aux partenaires.

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. Île-de-France Mobilités a été sollicitée plus ponctuellement, via des échanges techniques bilatéraux sur la base d'un avant-projet de PLM. Les modalités d'association des autres partenaires (État, Région, Département) à la construction du plan d'actions ne sont pas connues. Une réunion

associant l'ensemble des partenaires maitres d'ouvrage et financeurs potentiels des actions aurait pu être tenue lors de cette phase de finalisation du plan d'actions, ce qui aurait permis d'obtenir l'engagement concret des différents maitres d'ouvrage sur la mise en œuvre effective de celui-ci.

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.

3. AVIS GENERAL D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Nourri par l'association des partenaires, le diagnostic du PLM est riche d'enseignements. Il permet d'identifier pour chaque thématique les enjeux et priorités d'action, avec des cartographies ou des listes d'opérations précises à l'appui.

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 plan d'action contient de nombreuses cartographies utiles à la compréhension des enjeux. La majorité des actions du volet socle du PDUIF sont déclinées localement. Les enjeux de hiérarchisation de la voirie, d'approche transversale du stationnement ou encore d'organisation des livraisons sont bien traités.

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'apparaît ni dans le diagnostic ni dans le plan d'actions. Concernant le vélo, il est fait état de l'élaboration en cours d'un schéma directeur cyclable, ce qui est très positif pour le développement de la pratique cyclable sur le territoire. Les orientations et actions qui seront définies dans ce schéma directeur cyclable ont vocation à être intégrées dans le PLM, qui ne contient à ce stade que des pistes d'action sur les infrastructures vélo.

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.

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.

4. REMARQUES SUR LES FICHES-ACTIONS

4.1. ACTION 1/ HIERARCHISER LE RESEAU VIAIRE ET METTRE EN ŒUVRE SA PACIFICATION

Cet axe consacré au réseau viaire et à sa pacification est structuré en trois actions visant à :

- Conforter la hiérarchisation du réseau viaire
- Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours
- Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

> Remarque spécifique à l'action socle : Conforter la hiérarchisation du réseau viaire

La hiérarchisation du réseau viaire est clairement définie, avec carte à l'appui. Le projet de PLM reprend le réseau magistral et le réseau structurant définis dans le PDUIF, et identifie un niveau supplémentaire de voirie constitué de liaisons intercommunales, permettant de relier les communes entre elles ou en milieu urbain.

L'objectif général de cette hiérarchisation est bien rappelé : déterminer les principes d'aménagements sur le réseau viaire en termes de sécurisation, de cohabitation des différents modes de déplacement, de liaisons cyclables, etc. La hiérarchisation est utilisée pour définir les itinéraires des poids lourds en transit (action 5.1), ainsi que pour faire évoluer certains itinéraires de shunt qui empruntent aujourd'hui la voirie locale, avec une identification précise des axes et des carrefours à traiter ce qui est positif.

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. Il en est de même en ce qui concerne l'apaisement de l'itinéraire de shunt de la ZA Bel Air vers Gazeran, même si l'absence d'explicitation de la mesure ne permet pas d'apprécier l'impact potentiel sur les bus desservant le secteur. Enfin, le traitement du carrefour de la RD906 et de la rue Sadi Carnot devra tenir compte des nombreux bus qui empruntent ces axes à l'approche de la gare.

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.

> Remarque spécifique à l'action 1.1 : Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours

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 œuvre 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.

> **Remarque spécifique à l'action 1.2 : Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités**

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.

4.2. ACTION 2/ AFFIRMER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Cet axe concerne le développement de la marche, du vélo ainsi que l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes à mobilité réduite. Les enjeux se situent tant à l'échelle des centre-ville/bourgs, où l'amélioration de l'accessibilité et le développement d'itinéraires piétons sont essentiels pour encourager la pratique des modes actifs, que dans les secteurs moins denses, où des actions de sécurisation des itinéraires, tant piétons que cyclables, sont indispensables.

> **Remarque spécifique à l'action 2.1 : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs**

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.

> **Remarque spécifique à l'action 2.2 : Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires**

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.

> **Remarque spécifique à l'action 2.3 : La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM**

Il est très positif que Rambouillet Territoires se soit engagé dans la réalisation d'un schéma directeur cyclable. Cependant, son élaboration étant concomitante à celle du PLM, les actions proposées n'ont pu être suffisamment précisées dans le PLM et renvoient au futur schéma directeur. Les traversées à sécuriser sont par exemple bien identifiées, les aménagements prioritaires également, mais aucune programmation d'intervention n'est faite.

Dans la légende de la carte p. 179, les traits violets ne figurent pas les aménagements inexistant, 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.

> **Remarque spécifique à l'action 2.4 : Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires**

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 œuvre, selon des priorités qui auraient pu être définies. L'action est pertinente mais peu opérationnelle.

Concernant le stationnement vélo en gare, il existe actuellement une consigne SNCF labellisée et financée par Île-de-France Mobilités à la gare de Rambouillet. Les besoins estimés par le schéma directeur du stationnement vélo en gare d'Île-de-France Mobilités à l'horizon 2030 sont de : 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 et Rambouillet 320 places dont 100 en consigne.

Concernant la gare de Rambouillet, le déploiement d'un parking vélo supplémentaire est prévu sous maîtrise d'ouvrage SNCF dans le cadre du projet de pôle. Pour les gares de Gazeran, du Perray et des Essarts-le-Roi, le déploiement et l'exploitation de parkings vélos sont intégrés au contrat de délégation de service public bus 30 qui couvre le territoire de la communauté d'agglomération, et sont donc confiés à l'opérateur bus délégataire.

L'action 2.4 reprend bien les prescriptions du PDUIF relatives aux normes de stationnement pour les vélos à inscrire dans les PLU. Elle est même plus ambitieuse pour ce qui concerne les logements collectifs pour lesquels elle fixe un minimum de 2 m² par logement, quelle que soit sa taille. 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 1^{er} 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.

> **Remarque spécifique à l'action 2.5 : Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable**

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).

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.

4.3. ACTION 3/ RENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS ATTRACTIFS

L'axe 3 est consacré aux transports en commun et comporte trois actions visant à les rendre plus attractifs :

- Renforcer l'offre de transports en commun afin de mieux répondre aux besoins des usagers
- Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges
- Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus
- Déployer des modes de mobilité innovants

Île-de-France Mobilités salue la présence d'une action spécifique sur la mise en accessibilité des arrêts de bus, obligation réglementaire qui doit faire l'objet d'une accélération de sa mise en application. La question du rabattement et de l'organisation des pôles d'échanges est aussi primordiale pour développer l'attractivité des transports en commun et l'élaboration du PLM, en complément des études de pôles, est une occasion à saisir pour coordonner les acteurs locaux et mettre en place les actions nécessaires.

Île-de-France Mobilités rappelle que la définition de l'offre, si elle peut être mentionnée dans le PLM, n'en est pas l'objet. L'évolution de l'offre bus fait l'objet d'échanges dans le cadre du suivi des DSP avec Île-de-France Mobilités. La définition de l'offre ferrée dépasse le cadre des PLM compte tenu de ses implications techniques sur les différentes circulations sur le réseau ferré national et de ses implications financières.

Enfin, Île-de-France Mobilités alerte Rambouillet Territoires quant à l'absence d'une action spécifique sur la performance du mode bus et notamment le traitement des points noirs de circulation bus. Il s'agit d'un enjeu central des PLM, les leviers d'action étant principalement du ressort des acteurs locaux. Île-de-France Mobilités a mis à disposition des acteurs un guide des aménagements de voirie en faveur des bus qui peut être mis à profit pour définir des actions ciblées. Il peut être téléchargé sur le site d'Île-de-France Mobilités : https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/a699390e-27cf-475e-ace6-8d89405aaf60_Guide_des_am%C3%A9nagements_voirie_web.pdf

> Remarque spécifique à l'action 3.1 : Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers

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.

Île-de-France Mobilités rappelle qu'en cas de renforts d'offre bus, il est nécessaire de veiller au dimensionnement des pôles et terminus concernés. Si ces pôles ne sont plus adaptés, la performance d'exploitation peut s'en trouver affectée et les développements d'offre peuvent également être rendus impossibles faute de place. En cas de modification ou création d'itinéraires, les travaux d'arrêts ou de voirie pour le bus sont un préalable à la mise en place de l'offre nouvelle.

> Remarque spécifique à l'action 3.2 : Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges

Île-de-France Mobilités précise que les subventions pour les études et aménagements concernent tous les pôles, pas uniquement les pôles de secteur dense.

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.

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.

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.

Île-de-France Mobilités note avec intérêt la suggestion inscrite au PLM d'un meilleur rabattement bus depuis le hameau de Saint-Hubert vers la gare des Essarts-le-Roi, qui pourrait en effet être étudié.

> Remarque spécifique à l'action 3.3 : Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires

Île-de-France Mobilités rappelle qu'en application de la loi, la mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires aurait dû être achevée début 2022. Le bilan d'achèvement du volet routier du Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmé (Sd'Ap) a été adressé au Préfet de Région et à chaque Préfet de Département.

Le document de référence pour la mise en œuvre de l'accessibilité des arrêts de bus est l'agenda programmé élaboré par Île-de-France Mobilités.

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.

> Remarque spécifique à l'action 3.4 : Déployer des modes de mobilité innovants

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.

4.4. ACTION 4/ GERER LE STATIONNEMENT SUR RAMBOUILLET TERRITOIRES

L'axe 4 consacré à la gestion du stationnement s'organise en quatre actions :

- Poursuivre le développement du stationnement sur les secteurs à enjeux
- Mieux contrôler le stationnement
- Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement
- Encourager un nouveau rapport à la voiture

L'approche transversale de la problématique du stationnement dans le PLM est tout à fait pertinente. Elle traite en effet à la fois du stationnement sur voirie, des conditions de stationnement dans les parkings en ouvrage publics et des normes de stationnement. Toutefois, les moyens pour concrétiser ces objectifs n'apparaissent pas dans le PLM. Rambouillet Territoires pourrait à cet égard se positionner comme pilote et ensembleur de l'action, dont la mise en œuvre ne peut reposer sur les seules communes et doit s'organiser autour du niveau intercommunal.

En outre, le champ de l'action 4 dépasse la seule question du stationnement et porte également sur les usages partagés de la voiture. Le titre de l'action pourrait ainsi être élargi en évoquant plus globalement le changement d'usage de la voiture, regroupant la question du stationnement, des usages partagés et la transition énergétique du parc qui est pour le moment traité dans l'action 6 (cf. remarque liminaire sur cette action).

> Remarque spécifique à l'action 4.1 : Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux

Les mesures identifiées par l'action 4.1 sont en accord avec les recommandations de la feuille de route 2017-2020 du PDUIF pour la commune de Rambouillet. Elles sont en outre pertinentes puisqu'elles visent à assurer une cohérence et une homogénéité des politiques de stationnement et de la réglementation du stationnement sur voirie et au sein des parkings en ouvrage à l'échelle du cœur d'agglomération. Il conviendra que les communes du territoire s'en saisissent bien puisqu'elles sont responsables de sa mise en œuvre.

Par ailleurs, l'action propose de mettre en place une politique de stationnement payant à Gazeran et de labelliser le parking en P+R. Cette labellisation par Île-de-France Mobilités devrait effectivement se faire dans le cadre du projet de pôle en cours d'étude sur la gare de Gazeran.

> Remarque spécifique à l'action 4.2 : Mieux contrôler le stationnement

Comme pour l'action 4.1, les mesures nécessitent pour être effectives une impulsion plus forte et un pilotage de la part de Rambouillet Territoires. En particulier, la mise en œuvre d'une communication et d'une politique de contrôle visant à lutter contre le stationnement illicite à l'échelle de l'intercommunalité ne pourra être assurée que sous la coordination de la Communauté d'agglomération, les communes assurant la mise en œuvre sur le terrain.

> Remarque spécifique à l'action 4.3 : Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du 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.

Par ailleurs, la recommandation d'autoriser ou prévoir la mutualisation du stationnement et le foisonnement dans les PLU et les opérations de ZAC est une mesure pertinente, qu'il conviendra de porter dans le cadre de la révision des PLU et documents d'urbanisme locaux afin qu'elle soit effectivement mise en œuvre.

> **Remarque spécifique à l'action 4.4 : Encourager un nouveau rapport à la voiture**

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 covoitages dans les parkings gares, outils de mise en relation des covoitages, 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.

4.5. ACTION 5/ AMELIORER LE TRANSPORT ET LA LIVRAISON DES MARCHANDISES

Cet axe consacré à l'amélioration du transport et de la livraison des marchandises est structuré en deux actions visant à :

- Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds
- Optimiser les conditions de livraison

Île-de-France Mobilités note que la question des sites logistiques (entrepôts en particulier), qui fait partie du volet socle du PDUIF, n'est pas traitée. Elle ne l'est pas non plus dans le diagnostic. Si les enjeux se concentrent principalement dans la zone dense de l'Île-de-France, il aurait été pertinent d'évaluer la situation sur le territoire de la Communauté d'agglomération.

> **Remarque spécifique à l'action 5.1 : Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds**

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.

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.

> **Remarque spécifique à l'action 5.2 : Optimiser les conditions de livraison**

La recommandation d'évolution de la réglementation des livraisons est pertinente, notamment si elle permet une harmonisation à l'échelle de la Communauté d'agglomération, afin d'assurer une meilleure lisibilité et donc un meilleur respect des règles par les acteurs.

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).

4.6. ACTION 6/ COMMUNIQUER, SENSIBILISER, OBSERVER

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.

> Remarque spécifique à l'action socle : Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires

Le suivi et l'évaluation du PLM ne constituent pas réellement une action du PLM en tant que telle. Le recrutement d'un poste pour assurer le suivi des actions du PLM est un point positif. Il conviendra, pour la mise en œuvre du plan, de bien préciser le dispositif de suivi et d'évaluation notamment en veillant à ce que les indicateurs par action soient facilement mesurables. Certains indicateurs font l'objet d'une sécurisation d'un budget pour des enquêtes ou campagnes de mesures dans le PLM ce qui est appréciable.

En revanche, il n'est pas fait référence à une instance de pilotage et de suivi de la mise en œuvre du PLM regroupant l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés, qui est pourtant indispensable pour animer et suivre l'engagement de chacun dans la durée.

> Remarque spécifique à l'action 6.1 : Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires

Un budget relativement conséquent est inscrit à des fins d'information et de communication, et le poste à recruter pour le suivi de la mise en œuvre du PLM aura également un rôle de coordinateur de ces actions.

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.

> Remarque spécifique à l'action 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)

Il est très positif de voir que Rambouillet Territoires s'engage dans cette action de manière volontariste via le recrutement d'un conseiller en mobilité. Toutefois, l'action telle qu'elle est formulée évoque des éléments de nature différente et appelle des précisions.

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). Le conseil en mobilité s'exerce auprès de toutes les entreprises du territoire soucieuses de développer des actions pour améliorer la mobilité de leurs salariés, mais aussi de leurs visiteurs et des flux générés par leur activité. Les conseils peuvent être donnés dans le cadre des NAO, pour accroître leur ambition, mais ils peuvent aussi porter sur les dispositifs existants, tel que le Forfait mobilité durable, ou plus largement pour organiser des échanges réguliers entre entreprises et collectivité sur les

problématiques de mobilité propres au territoire. Les conseillers peuvent également avoir une action importante dans l'établissement de plans de mobilité inter-employeurs.

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...).

> Remarque spécifique à l'action 6.3 : Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles

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.

Île-de-France Mobilités rappelle que la transition énergétique du parc de bus relève de sa responsabilité et est engagée, avec pour objectif une flotte de bus et cars franciliens 100% à faibles émissions en 2030, dont 75% au bioGNV.

Le recours à une production locale de biogaz (projet de méthanisation de Sonchamp) pour l'approvisionnement de ces bus serait tout à fait pertinente dans une optique de circuits courts. Île-de-France Mobilités tient toutefois à rappeler qu'en l'état actuel, les bus roulant au bioGNV s'approvisionnent via le réseau de gaz, la production de bioGNV étant garantie par des certificats.