

RAMBOUILLET TERRITOIRES

PLAN LOCAL DE MOBILITE

Evaluation Environnementale



Juillet 2022



SOMMAIRE

	3.1	Présentation générale du PDU Ile-de France	25
	3.2	Bilan 2021 du PDU Ile-de-France	26
	3.3	Rambouillet Territoires dans la mise en œuvre du PDU Ile-de-France	27
	3.4	Leçons du bilan de la mise en œuvre du PDU-IF pour le PLM de Rambouillet Territoires	29
PARTIE 0 INTRODUCTION	0		
1. La communauté d’Agglomération de Rambouillet Territoires	1		
2. L’évaluation environnementale du PLM	2		
2.1 Qu’est-ce qu’un PLM ?	2		
2.2 Qu’est-ce que l’évaluation environnementale et stratégique d’un PLM	2		
2.2.1 Contexte réglementaire	2		
2.2.2 Décision de l’autorité environnementale après l’étude du dossier au cas par cas	2		
2.2.3 Contenu réglementaire de l’évaluation environnementale	3		
PARTIE 1 RESUME NON TECHNIQUE	4		
PARTIE 2 PRESENTATION DU PLM DE RAMBOUILLET TERRITOIRES	7		
1 Caractérisation & Pratiques de déplacements sur Rambouillet Territoires	8		
1.1 Contexte et Pratiques de déplacements	8		
1.1.1 Organisation territoriale de la population	8		
1.1.2 Mobilité des actifs et des scolaires	8		
1.1.3 Flux entrants et sortants	9		
1.2 Organisation du réseau viaire et conditions de circulation	10		
1.3 Transport de marchandises	11		
1.4 Transports collectifs	11		
1.4.1 L’offre TC	11		
1.4.2 Le niveau de service	12		
1.4.3 L’offre complémentaire de transport à la demande	12		
1.4.4 Les dysfonctionnements constatés	12		
1.5 Stationnement	13		
1.5.1 Politiques de stationnement sur Rambouillet Territoires	13		
1.5.2 Difficultés de stationnement sur Rambouillet Territoires	13		
1.6 Modes actifs	14		
2 Le PLM	15		
2.1 Le contexte d’élaboration	15		
2.2 L’ambition du PLM de Rambouillet Territoires	15		
2.3 Structure du plan d’actions opérationnel	15		
2.4 Stratégie du plan d’action	16		
2.4.1 Action 1 - Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification	16		
2.4.2 Action 2 - Affirmer la pratique des modes actifs	18		
2.4.3 Action 3 - Rendre les transports en commun plus attractifs	20		
2.4.4 Action 4 - Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires	21		
2.4.5 Action 5 - Améliorer le transport et la livraison des marchandises	22		
2.4.6 Action 6 - Communiquer, sensibiliser, observer	22		
2.5 Temporalité du plan d’actions	23		
2.6 Vue d’ensemble des secteurs opérationnels du PLM	23		
2.6.1 Voiries	23		
2.6.2 Communes	23		
2.7 Critères d’évaluation environnementale	24		
2 Compatibilité et articulation avec les autres plans et programmes	25		
3 Articulation des compatibilités du PLM avec les Schémas, plans et programmes	30		
3.1 Compatibilité du PLM avec le PDU-IF	30		
3.2 Cohérence du PLM avec le SCoT Sud-Yvelines	31		
3.2.1 Présentation du SCoT Sud-Yvelines	31		
3.2.2 Cohérence du PLM avec les orientations du SCOT Sud-Yvelines	31		
3.3 Cohérence du PLM avec le PCAET de Rambouillet Territoires	32		
3.3.1 Présentation du PCAET de Rambouillet Territoires	32		
3.3.2 Cohérence du PLM avec les actions du PCAET	32		
3.3.3 Synthèse de la cohérence entre le PCAET et le PLM	32		
PARTIE 3 ETAT INITIAL DE L’ENVIRONNEMENT	33		
1. Le contexte physique	34		
1.1 La topographie	34		
1.2 La géologie	34		
1.3 L’Eau	34		
1.3.1 L’hydrogéologie	34		
1.3.2 L’hydrologie	35		
1.3.3 L’assainissement	35		
1.4 Le Climat	35		
2. Le Patrimoine Naturel	37		
2.1 La trame verte et bleue	37		
2.2 Les espaces naturels remarquables	39		
2.2.1 Le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de la Chevreuse	39		
2.2.2 La forêt de protection	39		
2.2.3 Les ZNIEFF	39		
2.3 Site Natura 2000	40		
2.4 La consommation d’espaces naturels, agricoles et forestiers	43		
3. Les Nuisances	44		
3.1 Ambiance acoustique	44		
3.2 Qualité de l’air	45		
4. Les Risques	45		
4.1 Les risques naturels	45		
4.2 Les risques technologiques	45		
5. Paysage et patrimoine	47		
5.1 Les paysages	47		
5.1.1 Le grand Massif forestier de Rambouillet	47		
5.1.2 Le plateau agricole de la Petite Beauce	47		
5.1.3 Les paysages mixtes de hautes vallées et de clairières	47		
5.2 Les zones de protection	48		
5.2.1 Les sites et monuments naturels	48		
5.2.2 Les monuments historiques	48		
5.2.3 La Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de Rambouillet	49		
5.2.4 Le patrimoine et les ensembles bâtis non protégés de qualité	49		

PARTIE 4 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET MOTIFS POUR LESQUELS LE PLAN A ETE RETENU	51
PARTIE 5 EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT	53
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	76
1 Présentation des sites Natura 2000	77
1.1 La ZSC Forêt de Rambouillet (FR1100796)	77
1.2 La ZSC tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline (FR1100803)	77
1.3 La ZPS Massif de Rambouillet et zones humides proches (FR1112011)	77
2 Incidences du PLM sur les sites Natura 2000 et mesures associées	78
2.1 Incidences potentielles identifiées	78
2.2 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur les sites et le réseau Natura 2000	79
PARTIE 7 SYNTHÈSE DU SUIVI ENVIRONNEMENTAL DU PLM	80
1 La mesure de suivi défini par le PLM	81
2 La mesure de suivi complémentaire	81

PARTIE 0

INTRODUCTION



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 :

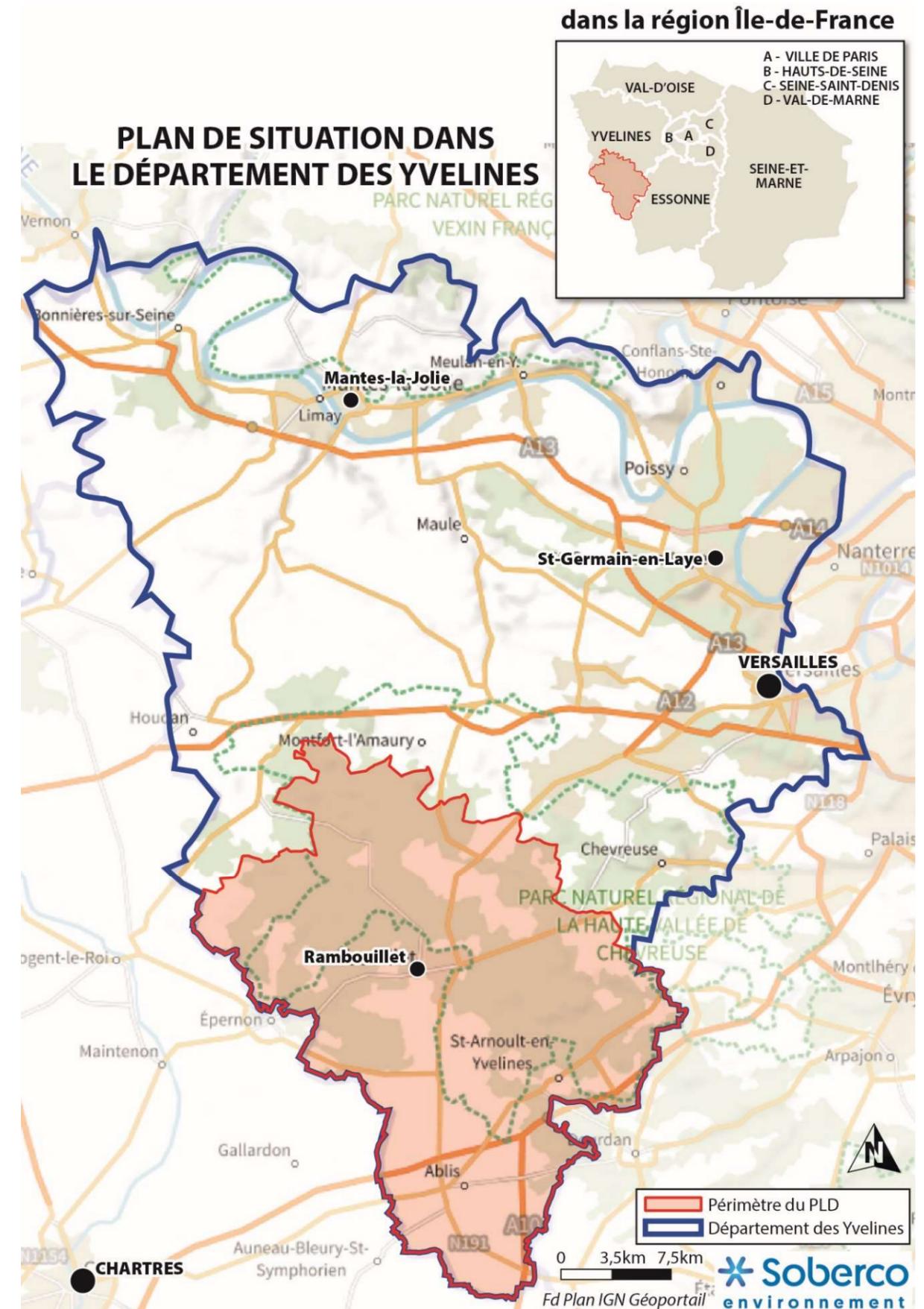
- Le développement économique et commercial du territoire : gestion des zones d'activités communautaires, développement des activités commerciales, ...,
- Le tourisme, avec la promotion du territoire,
- L'aménagement du territoire de l'agglomération, avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), ainsi 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 habitants, 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 Gambaiseuil 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.

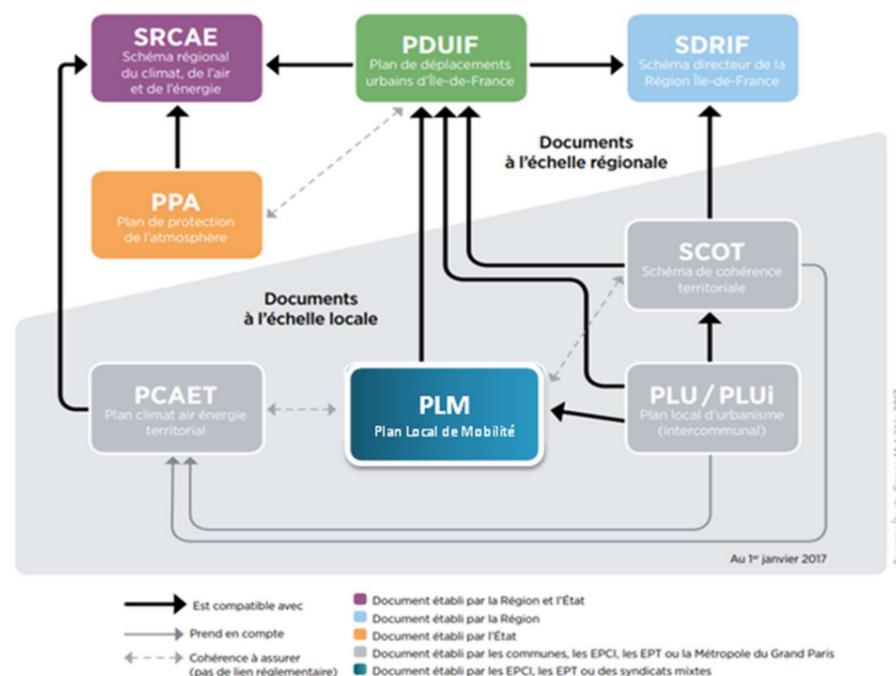
Le territoire dispose également de plusieurs lignes en transports en commun, dont 5 lignes interurbaines desservant tous les quartiers de Rambouillet. Les aménagements cyclables sont structurés autour de Rambouillet et très peu présents sur la partie Sud-Ouest du territoire. A noter la présence de la 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.



2. L'ÉVALUATION 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'État 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 d'it 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'ÉVALUATION 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 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 »

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 évitées 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. »

PARTIE 1

RESUME NON TECHNIQUE



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 nuisances 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 territoire.

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 entraînera 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 entraînant 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).

	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
ACTION 1 – Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification																			
VOI-1.0																			
VOI-1.1																			
VOI-1.2																			
ACTION 2 – Affirmer la pratique des modes actifs																			
MoAc-2.1																			
MoAc-2.2																			
MoAc-2.3																			
MoAc-2.4																			
MoAc-2.5																			
ACTION 3 – Rendre les transports en commun plus attractifs																			
TC-3.1																			
TC-3.2																			
TC-3.3																			
TC-3.4																			
ACTION 4 – Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires																			
STA-4.1																			
STA-4.2																			
STA-4.3																			
STA-4.4																			
ACTION 5 – Améliorer le transport et la livraison des marchandises																			
PL-5.1																			
PL-5.2																			
ACTION 6 – Communiquer, sensibiliser, observer																			
COM-6.0																			
COM-6.1																			
COM-6.2																			
COM-6.3																			

PARTIE 2
PRESENTATION DU PLM DE
RAMBOUILLET TERRITOIRES



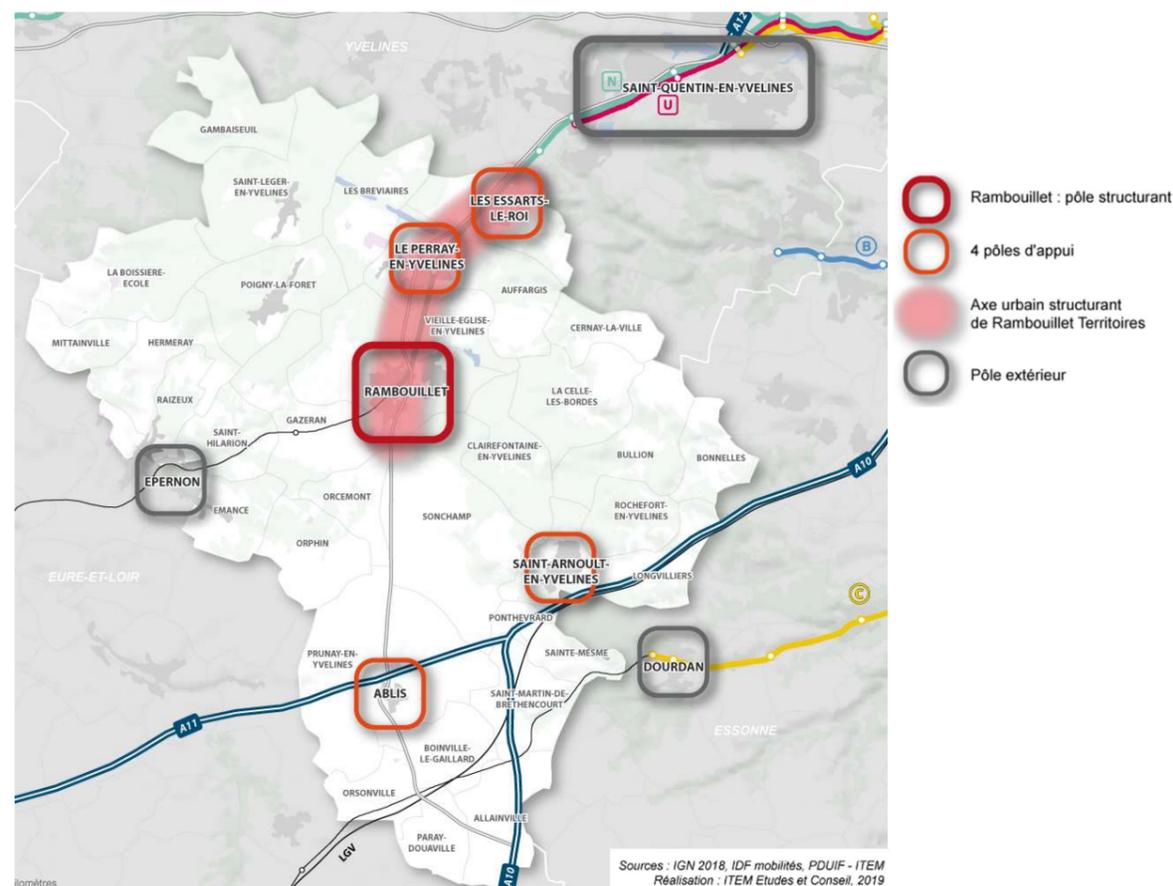
1 CARACTERISATION & PRATIQUES DE DEPLACEMENTS SUR RAMBOUILLET TERRITOIRES

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

- Déplacements majoritairement orientés sur l'extérieur du territoire

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**.

- Convergence des déplacements sur la RN10

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.

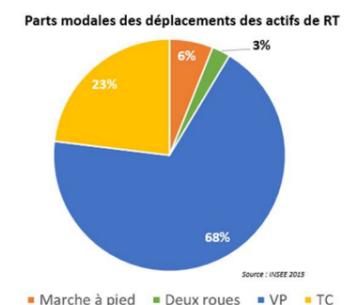
- Forte prédominance de l'automobile dans les trajets des actifs

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 sont 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).

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.

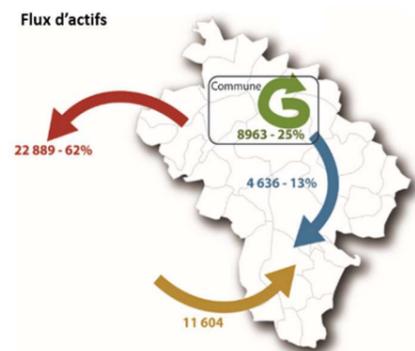
L'étude des flux « OD » (Origine-Destination) montre que les 4 OD les plus fortes sont internes. Elles concernent les flux d'échange entre Le Perray-en-Yvelines et Rambouillet et entre Gazeran et Rambouillet.

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.

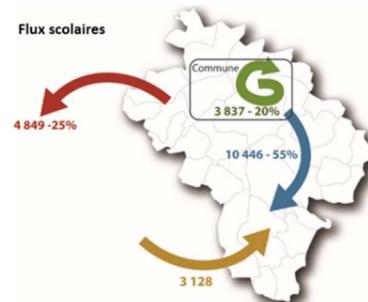
Actifs

- 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 de 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

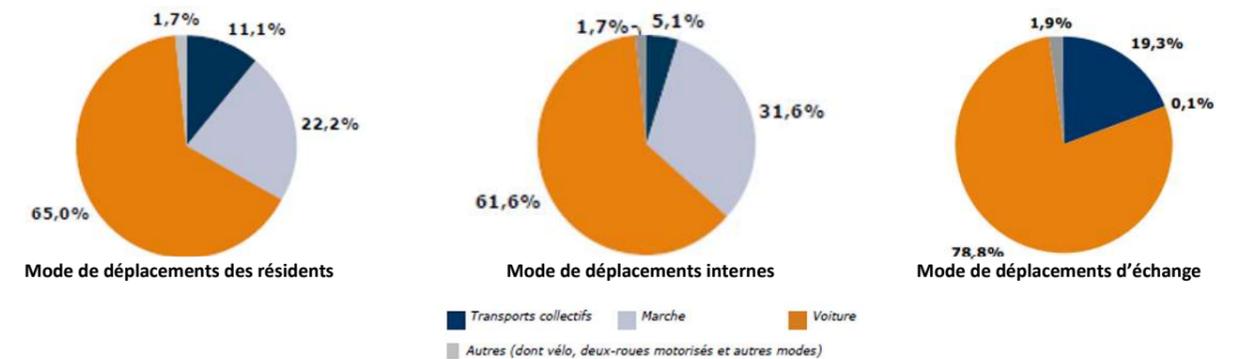
- **Flux sortants** : L'utilisation des TC est croissante à mesure que l'on s'approche de Paris. Ils sont très majoritaires pour les directions Paris (80%) et Versailles (54%).
Leur place reste minoritaire pour les autres destinations, même le long de l'axe ferroviaire et quasi inexistante en direction 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.

1.2 ORGANISATION DU RESEAU VIAIRE ET CONDITIONS DE CIRCULATION

Hiérarchisation du réseau viaire

La hiérarchisation apparaît 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.

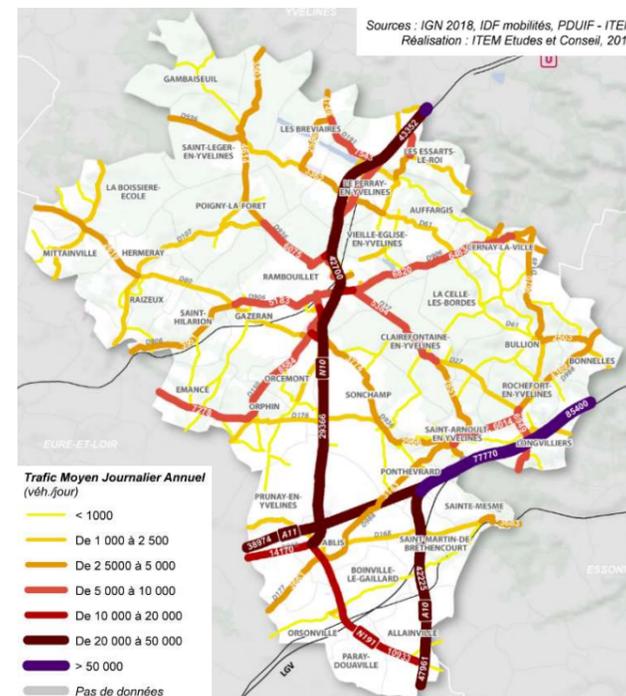
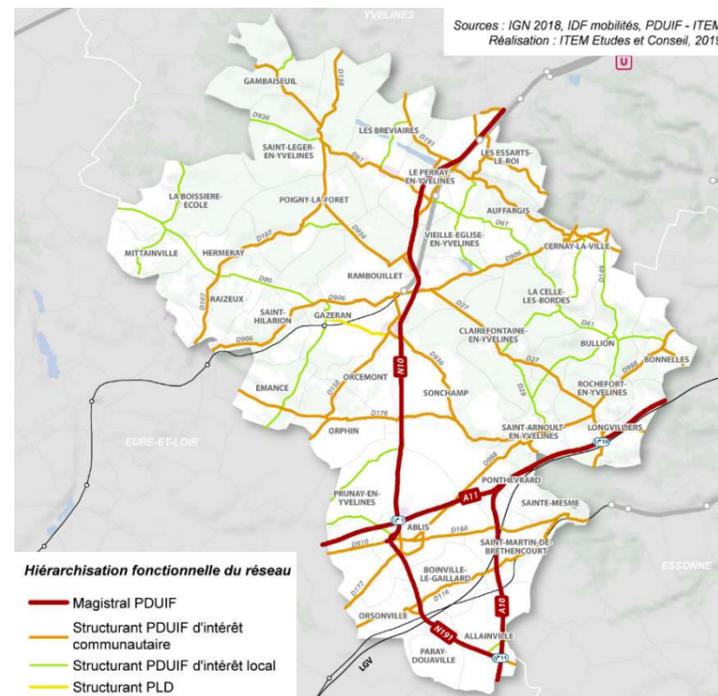
Sur ce réseau magistral PDU-IF, les autoroutes A10 et A11 assurent les liaisons avec les polarités franciliennes.

- 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.

Accidentologie / Intersections accidentogènes

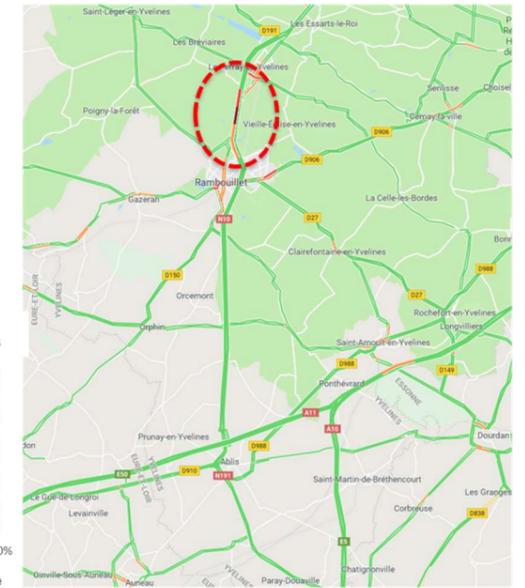
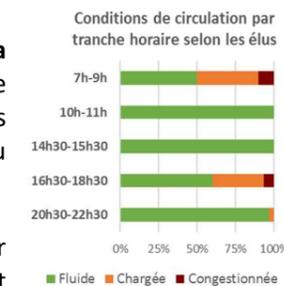
Les accidents se concentrent principalement sur les axes structurants du territoire (autoroutes A10 et A11, RN10) et dans la périphérie de Rambouillet.

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

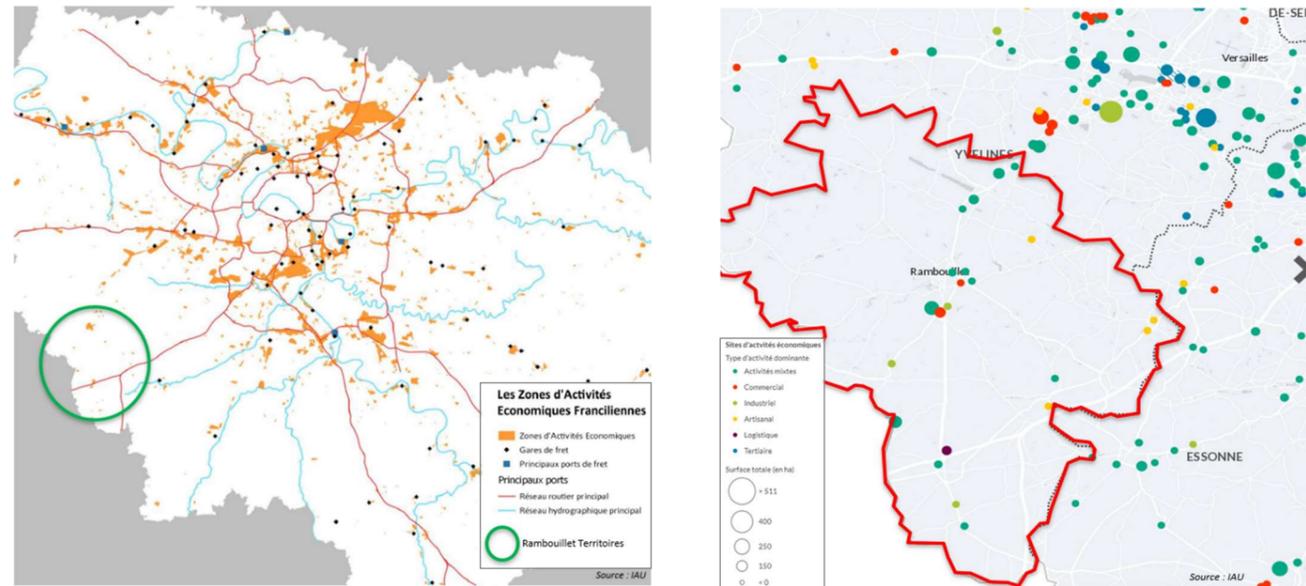


1.3 TRANSPORT DE MARCHANDISES

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

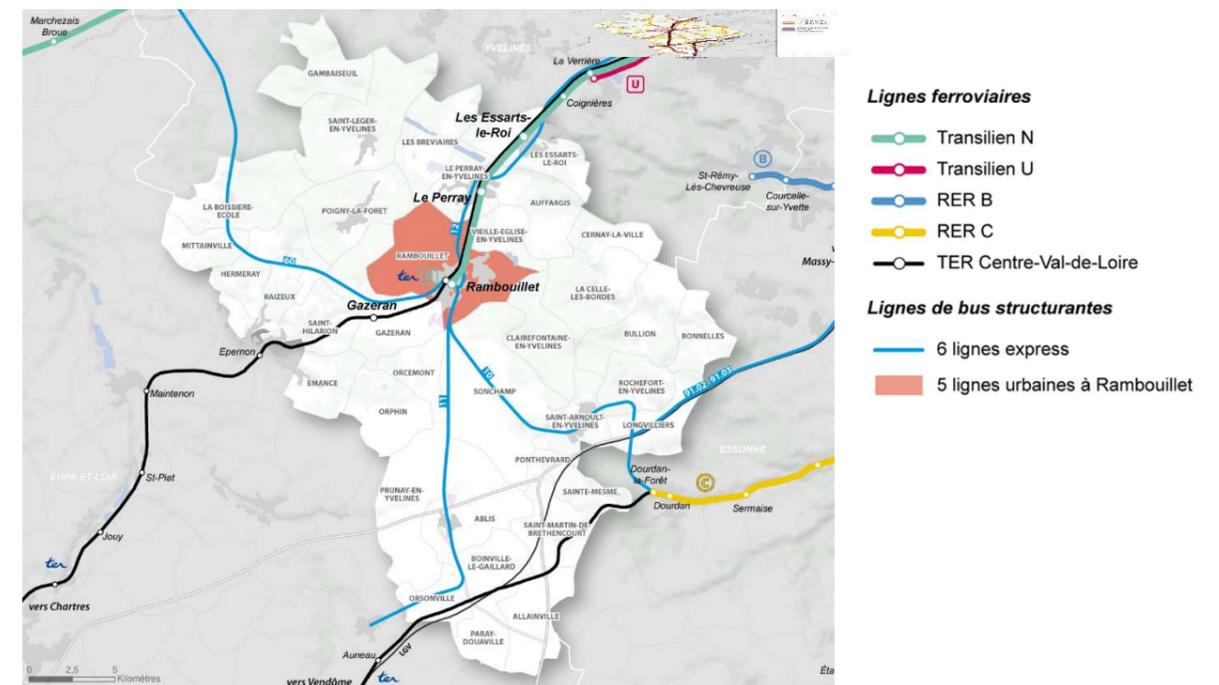
Le territoire dispose d'une offre adaptée avec deux offres structurantes, situées sur le même fuseau de déplacement mais ayant des logiques de desserte et de fonctionnement distinctes :

- 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.

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'apparaît 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 générera des consommations supplémentaires.

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 apparaît 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.

1.5.2 Difficultés de stationnement sur Rambouillet Territoires

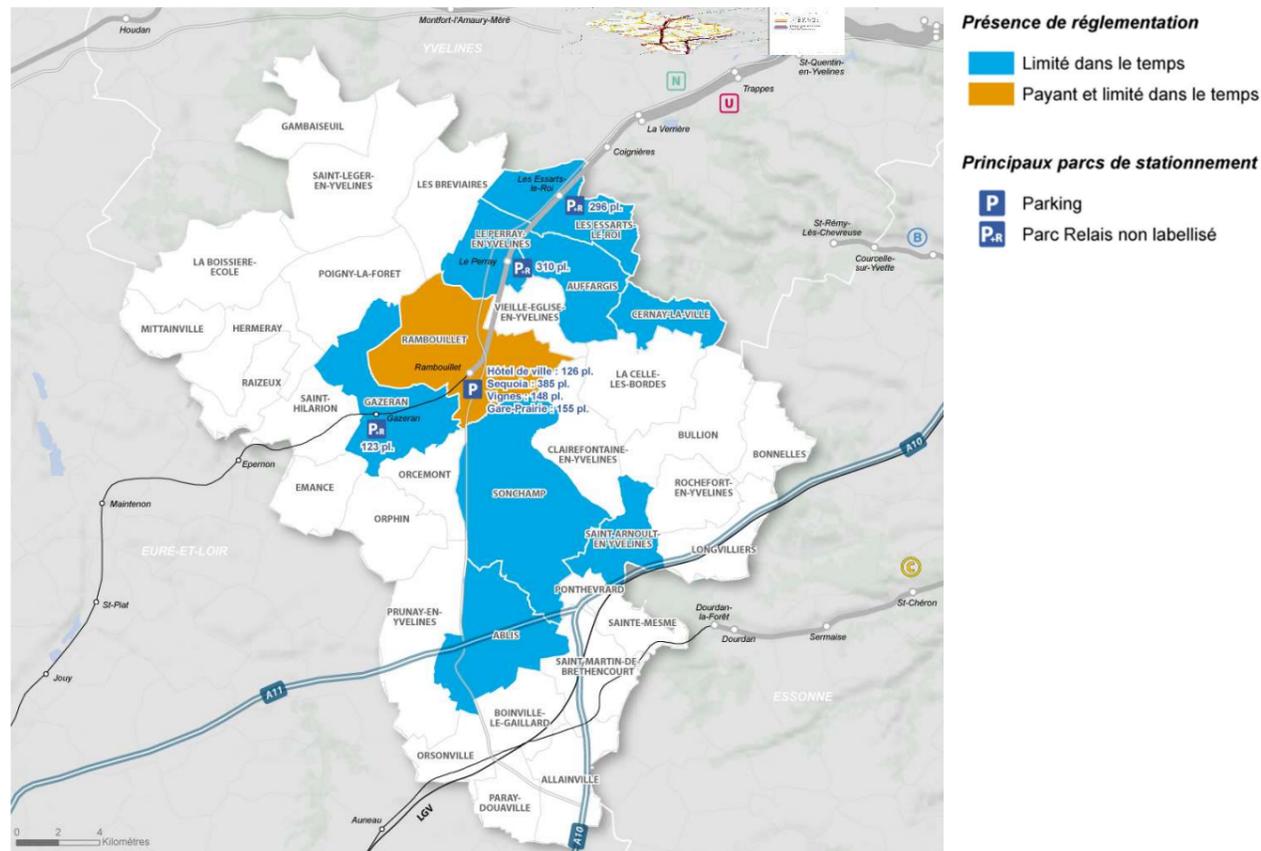
La problématique « Stationnement » ne concerne qu'un nombre limité de communes. Il n'y a pas de réelle problématique de congestion sur Rambouillet Territoires.

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 apparaît 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)



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.

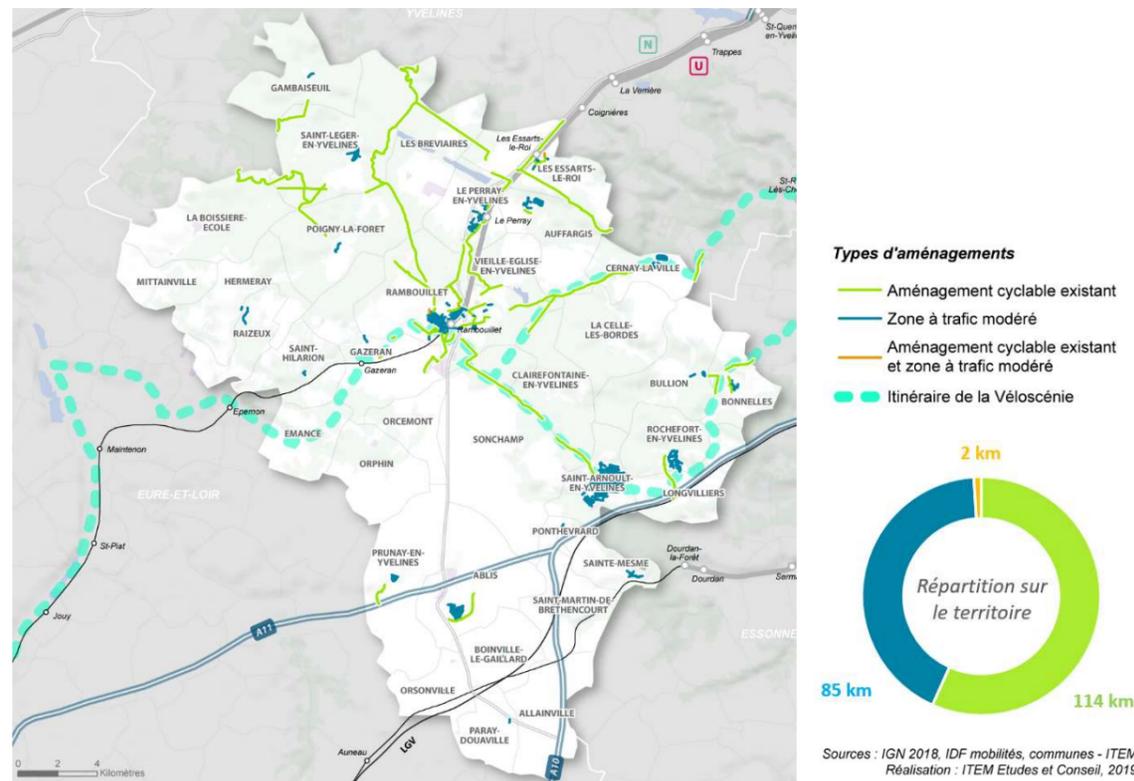
1.6 MODES ACTIFS

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 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 entraînant 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.

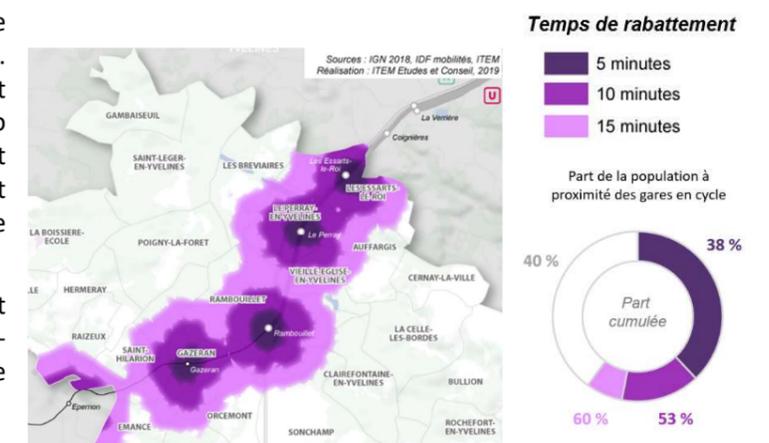
Trois communes disposent d'un pédibus pour desservir les écoles : Bonnelles, Le Perray-en-Yvelines et Gambaiseuil.

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).



2 LE PLM

2.1 LE CONTEXTE D'ÉLABORATION

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'ACTION 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

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 adaptations 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.

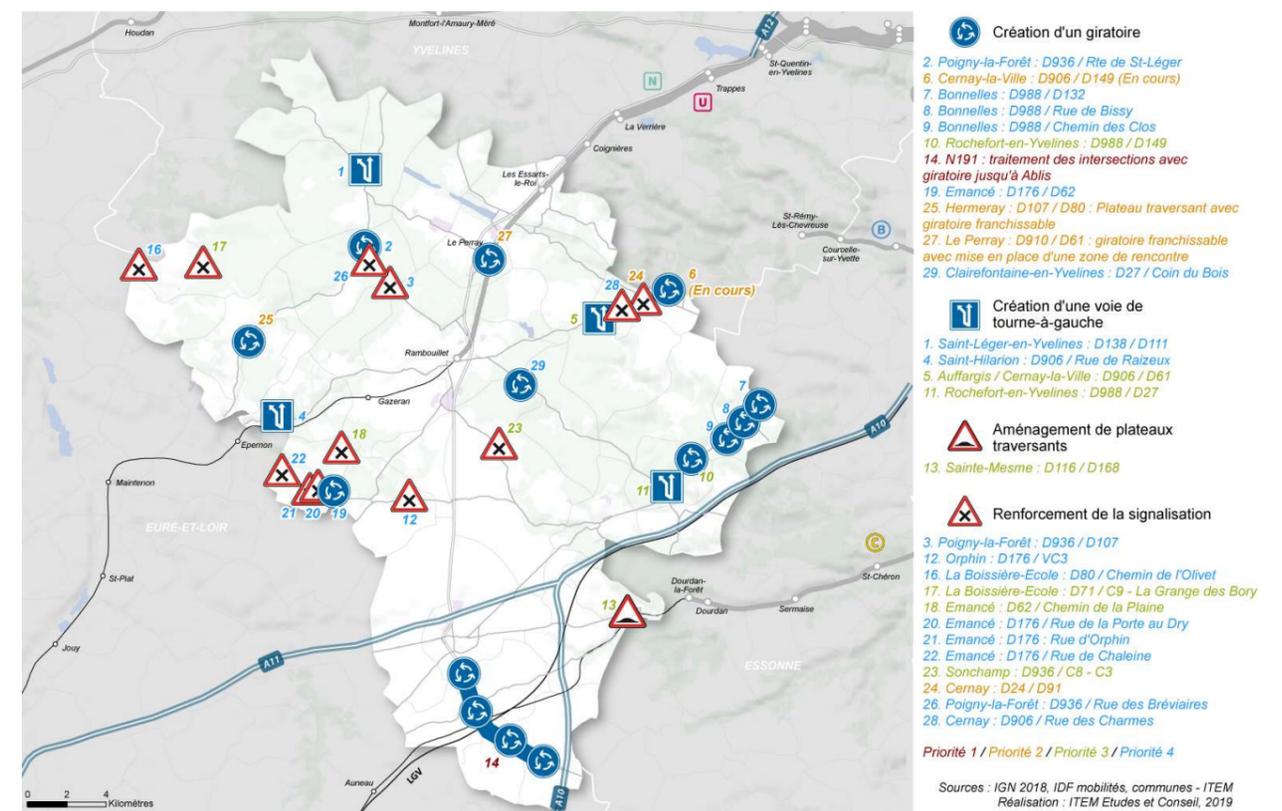
Les interventions sur voiries prévues par le PLM portent sur :

- 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 établie 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



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

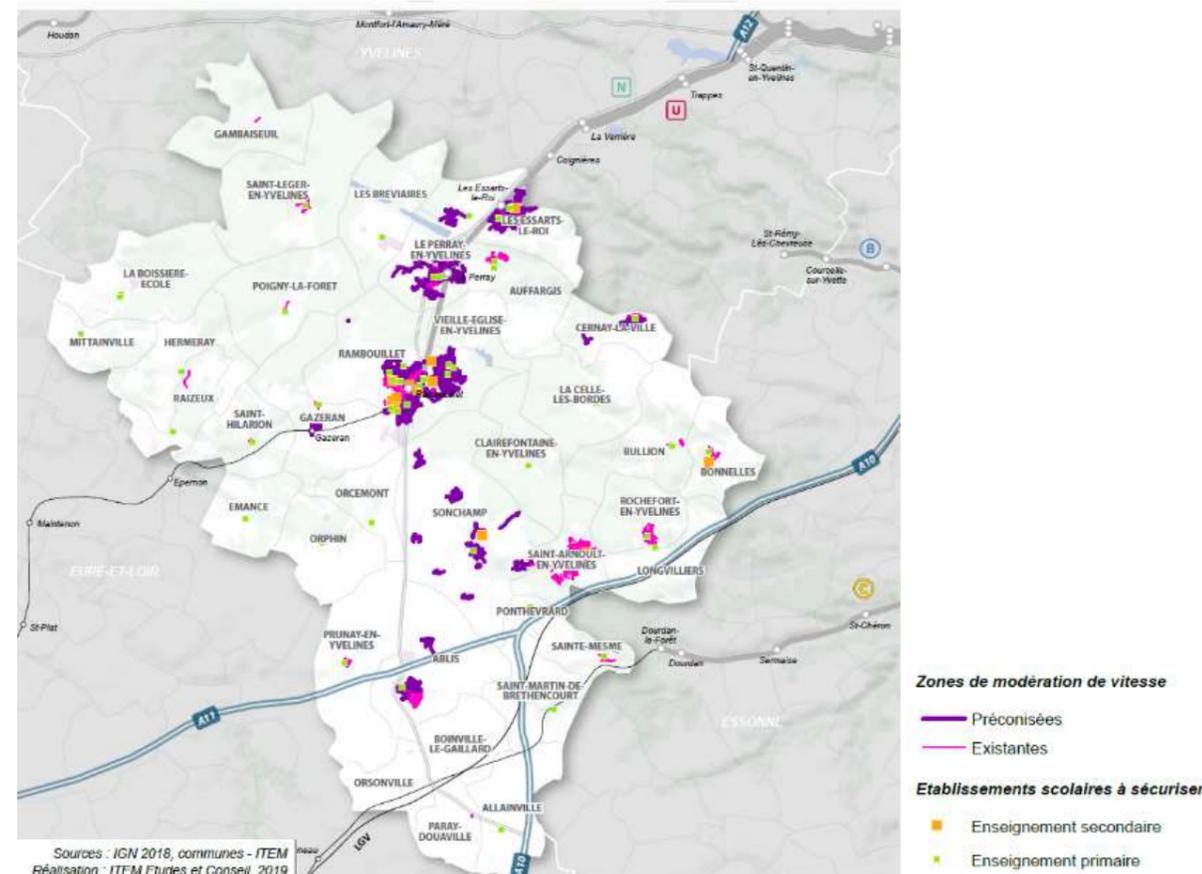
Les communes de Rambouillet Territoires ont déjà développé des voies limitées à 30 Km/h, des zones 30 ou des zones de rencontre. Plus de 150 Km sont déjà règlementés à 30 Km/h ou moins sur Rambouillet Territoires.

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).



Zone 30 : 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

Zone de rencontre :

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 réglementation 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.

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

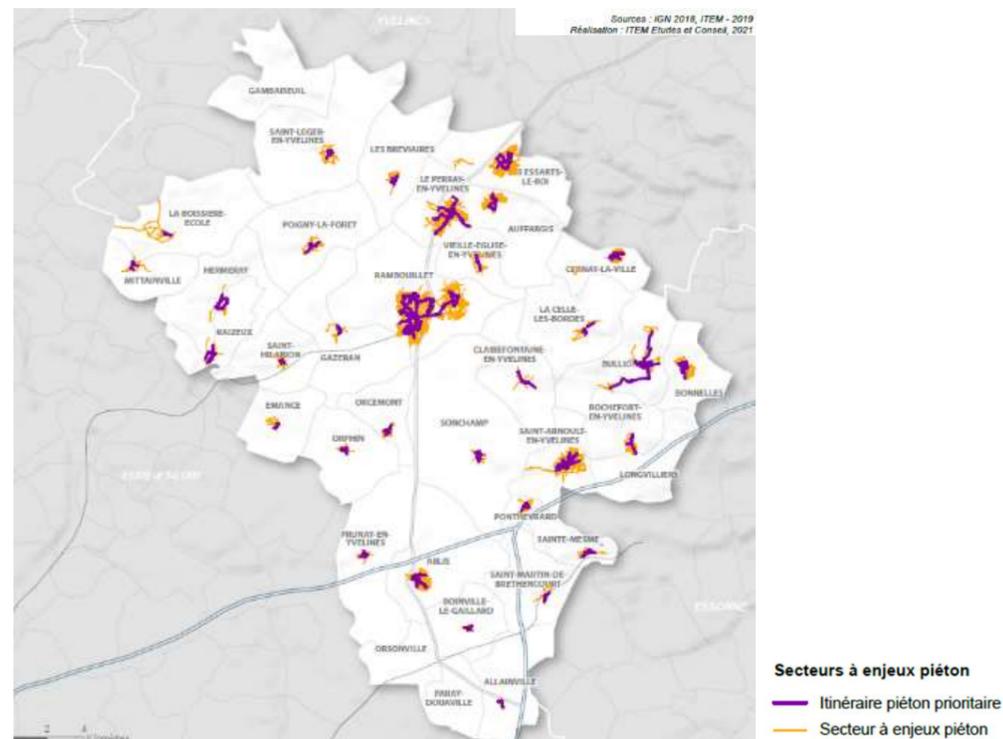
La plupart des communes sont concernées. **Les secteurs à enjeux piétons forts représentent 400km de voirie dont 128km à Rambouillet. Les itinéraires prioritaires à traiter représentent 71,8km de voiries dont 20,5km à Rambouillet.**

Il s'agit d'aménager des cheminements piétons de qualité aussi bien en termes d'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 piétons prioritaires et secteurs à enjeux piétons

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

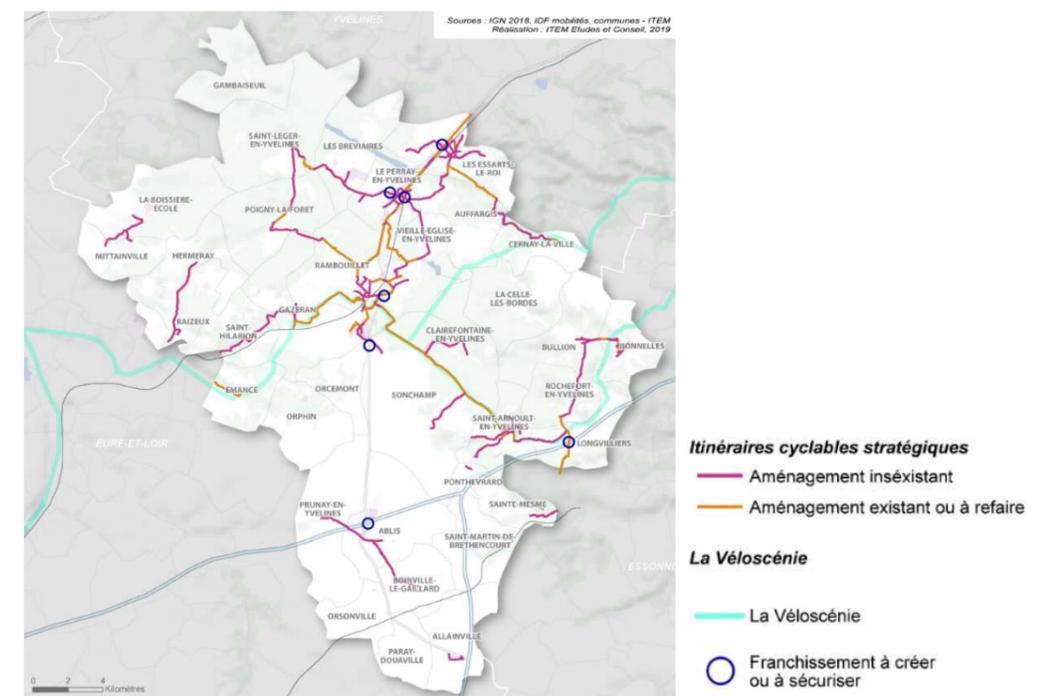
Mesure 2.3-Réalisation d'un schéma directeur cyclable/déploiement des aménagements au cours du PLM

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

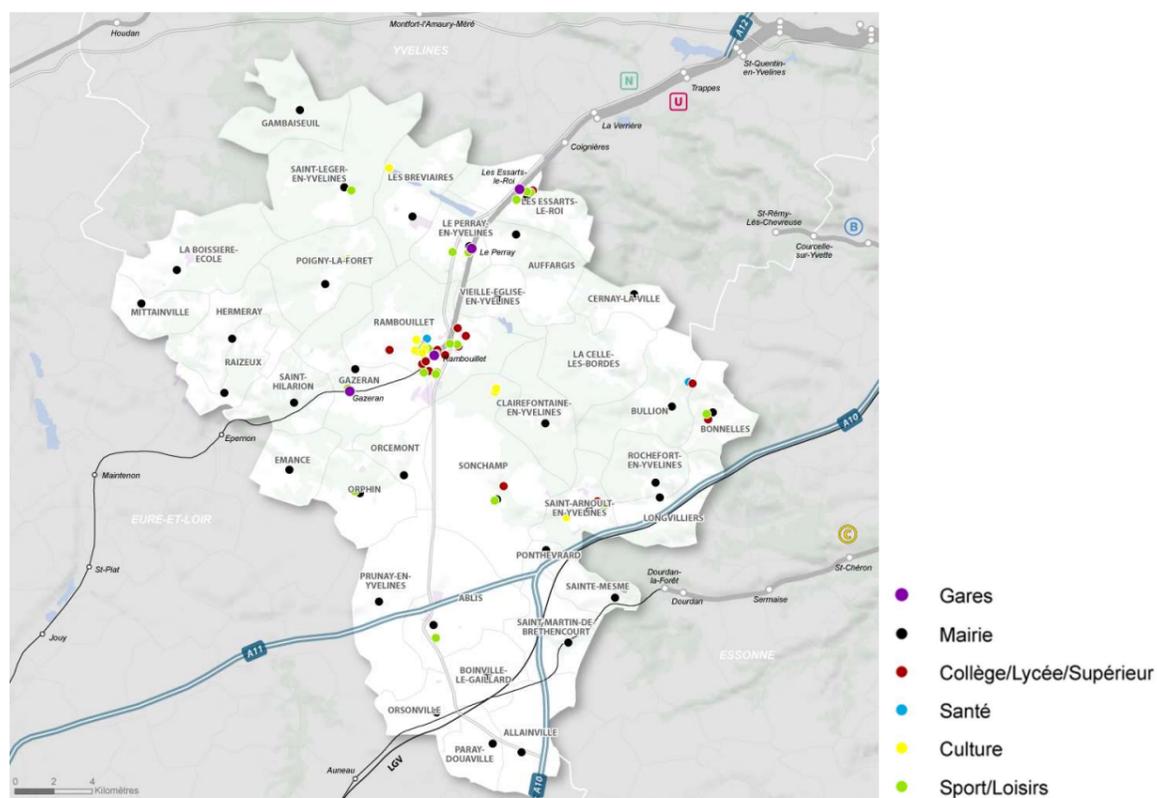
Mesure 2.4 - Augmentation du stationnement cycle sur Rambouillet Territoires

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 traversées 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 entraîner l'aménagement de voies vertes ou l'aménagement de voies de circulation existantes avec des effets d'emprise très localisés.

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 échange

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 milieu 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 voir 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'efficacité des pôles d'échange.

- En termes d'offre, les orientations n'entraînent 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.

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 le 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 commerçants. 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 réglementation,
- **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 réglementation 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 réglementation 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.

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

Il s'agit 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 trouvé 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.

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 apparaît 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 préconisées	2/3 des zones de modérations de vitesses préconisées 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 illégitime				
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

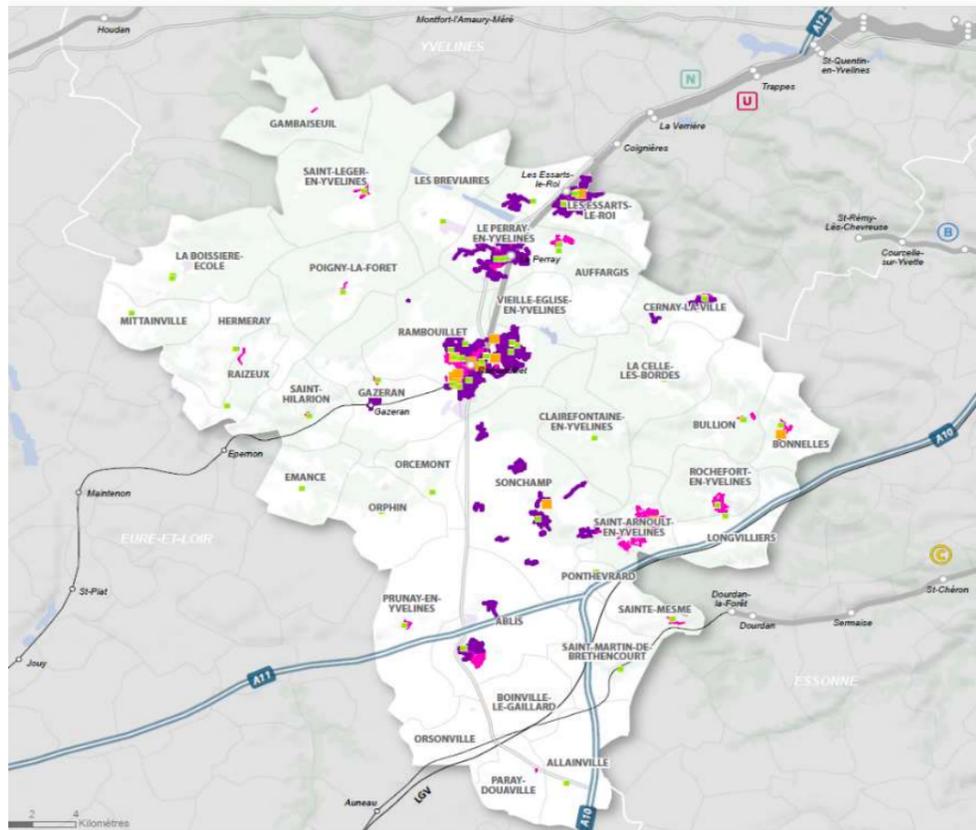
Actions	Réseau Viaire		Modes actifs				TC	Stationnement		PL	
	1.1	1.2	2.1	2.2	2.3	2.4		3.2	4.1	4.2	5.1
	Nb sites	Km	Km	Km	Km	Nb sites					
Ablis		9,2	2,5		4,7	2	X	X	X	X	X
Allainville			0,5		1,4	1					
Auffargis	1		1,8		4,5	1		X	X		
Boinville-le-Gaillard			0,7		2,6	1					
La Boissière-École	2		0,7		3,4	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-Douaiville						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

2.7 CRITERES D’EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

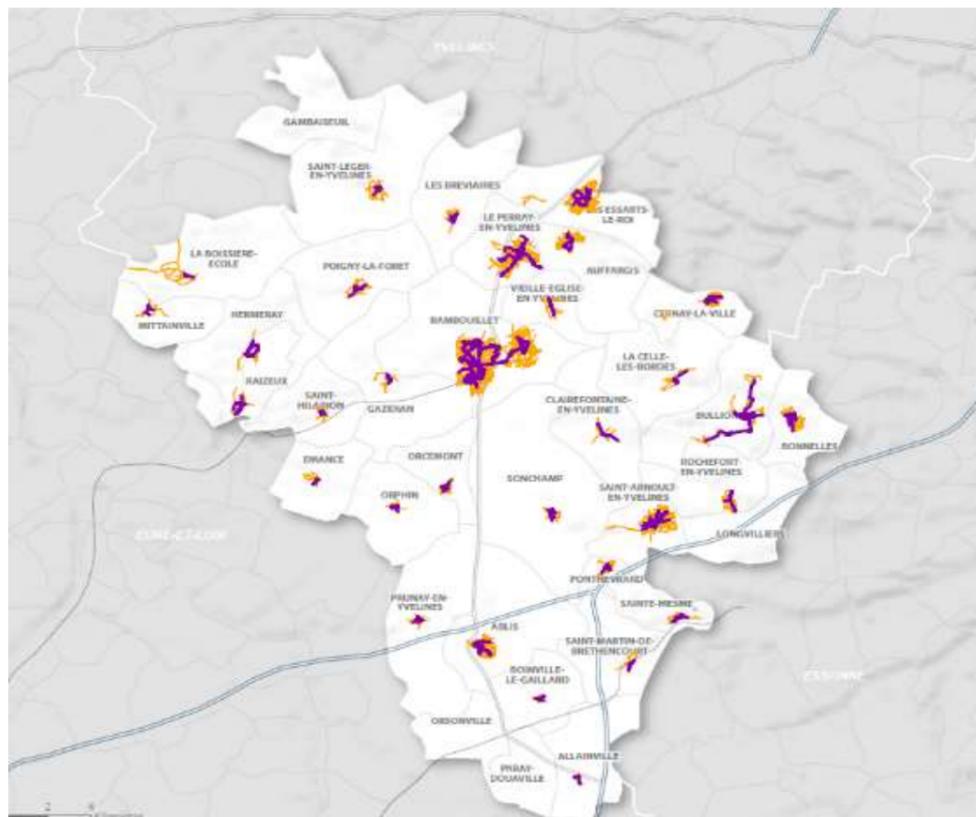
Sur le plan méthodologique, l’évaluation environnementale des actions du PLM a été menée sur les volets opérationnels selon 3 répartitions :

- 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 efficacité du plan



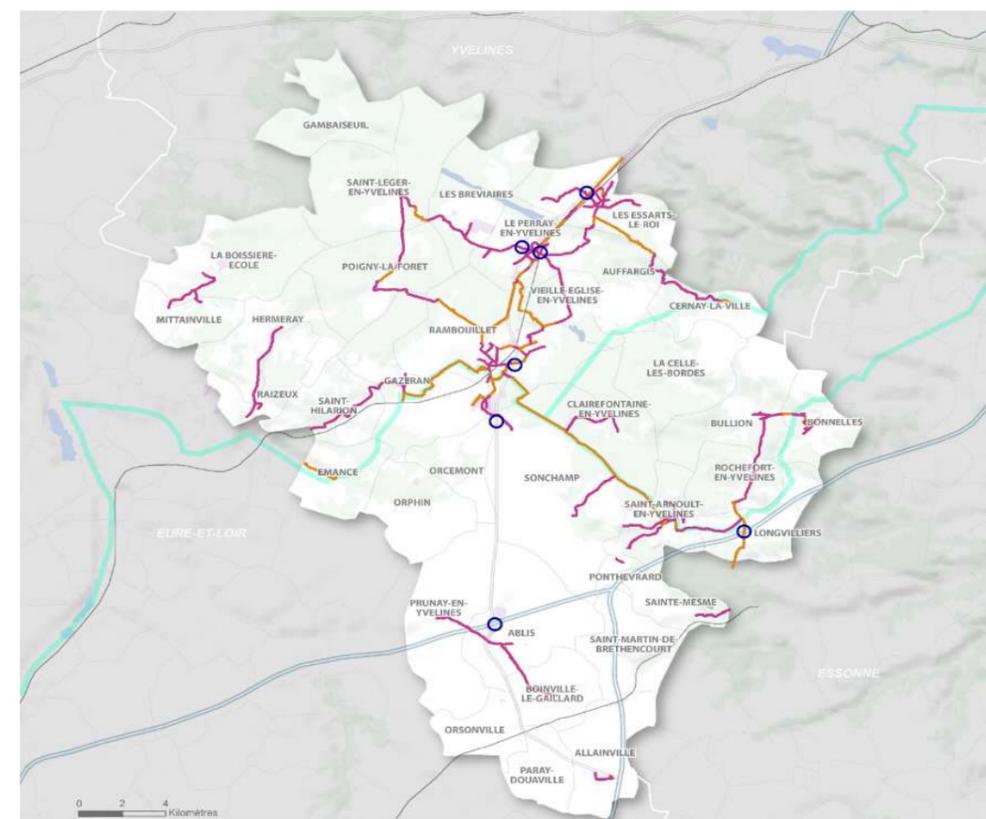
Sources : IGN 2018, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

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



Sources : IGN 2018, ITEM - 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2021

Titre



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

2 COMPATIBILITE ET ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

3.1 PRESENTATION GENERALE DU PDU ÎLE-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

3.2 BILAN 2021 DU PDU ÎLE-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.



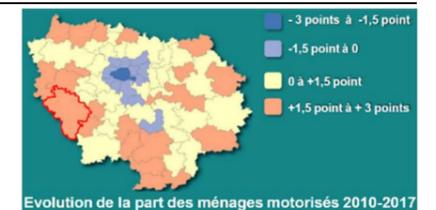
Sur la base des constats effectués, le PLM exploite les forces et faiblesses du PDU-IF révélées dans le cadre du bilan 2021 pour ajuster les mesures à mettre en œuvre sur Rambouillet Territoires et améliorer l’efficacité des actions du PLM sur la mobilité locale. Il est nécessaire pour cela d’évaluer 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Constat négatif en termes de congestion des flux : forte évolution à la hausse entre 2008 et 2017 des 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	<ul style="list-style-type: none"> 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.

	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Usage : L’objectif de +20% ambitionné par le PDU-IF n’a pas été atteint. Tendence 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 Apparaît comme un volet complexe et nécessitant de fortes dépenses (investissements, fonctionnement)
Modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Voie : 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	<ul style="list-style-type: none"> 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



EGT : Enquête Globale de Transport

Nota :

L’analyse des indicateurs chiffrés nécessite la prise en compte de facteurs extérieurs au plan d’actions. Il apparaît 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.)

3.3 RAMBOUILLET TERRITOIRES DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PDU ÎLE-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	<u>Sécurisation de la voirie</u> : Sur Rambouillet Territoires, de nombreux carrefours sont encore dangereux ou génèrent d'importantes difficultés de circulation. Enjeux prioritaires concentrés sur la N191
Voirie	<u>Amélioration de la voirie</u> : 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 <u>Réservation de voies pour les bus et taxis sur les autoroutes</u> : ne concerne aucune voirie de Rambouillet Territoires – (fig.2)
Usage des modes individuels motorisés	Proposés par le PDU-IF, la <u>réglementation du stationnement</u> et le <u>partage de la voirie plus favorable aux autres modes</u> sont applicables et adaptés aux communes les plus commerçantes de Rambouillet Territoires – essentiellement Rambouillet Deuxième axe du PDU-IF, le <u>développement de l'autopartage</u> et du <u>covoiturage</u> incontournable sont exploitables sur Rambouillet Territoires notamment à proximité des pôles d'échange
PL – Logistique et Livraisons	<u>Préservation de sites multimodaux existants et de leur potentiel de développement</u> : Concerne principalement Paris et la première couronne. Aucun site sur Rambouillet Territoires – (fig.14) <u>Report vers d'autres modes de transport (voies d'eau et transport ferroviaire)</u> : En l'absence de gare de fret et d'un réseau hydrographique, Rambouillet Territoires n'est pas concerné par cette mesure.
Stationnement	<u>Réforme du stationnement sur voirie</u> : 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 réglementation. La réglementation y est d'ailleurs obsolète et nécessite une mise à jour - (fig.13) <u>Respect des normes de stationnement pour les constructions neuves</u> : Comme toutes les collectivités, Rambouillet Territoires devra s'attacher au respect de ces normes

Transports collectifs	<p><u>Projets de transports collectifs</u> : 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)</p> <p><u>Trains-TER</u> : 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)</p> <p><u>Métro/Tramway</u> : ne concerne pas Rambouillet Territoires. La modernisation du métro et l'offre structurante de tramway se situe plus près de Paris.</p> <p><u>Bus</u> : 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 connaît depuis 2012 une hausse continue de sa fréquentation de 4,6%/an.</p> <p><u>Pôles d'échanges</u> : Leurs amélioration est annoncée comme effective dans le bilan 2021 mais aucune référence n'est faite à Rambouillet Territoires.</p>
Modes actifs	<p><u>Pacification de la voirie</u> : Moins impactée que la plupart des autres collectivités. Toutefois concernée par cette problématique malgré l'éloignement de Rambouillet Territoires à Paris - (fig.3)</p> <p><u>Coupures urbaines</u> : 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).</p> <p><u>Réseaux et aménagements cyclables</u> : 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).</p> <p><u>Développements du stationnement et des services</u> : 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.</p> <p><u>Zones de rencontre</u> : 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).</p>
Accessibilité	<p><u>Levée à 80% des situations bloquantes</u> : 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.</p> <p><u>Mise en œuvre du SD'Ap</u> : 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)</p>
Franciliens acteurs responsables de leurs déplacements	<p><u>Développer les usages partagés de la voiture</u> : 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.</p> <p><u>Transition énergétique du parc de voitures</u> : 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.</p> <p><u>Plan De Mobilité Employeur</u> : 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)</p>



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)

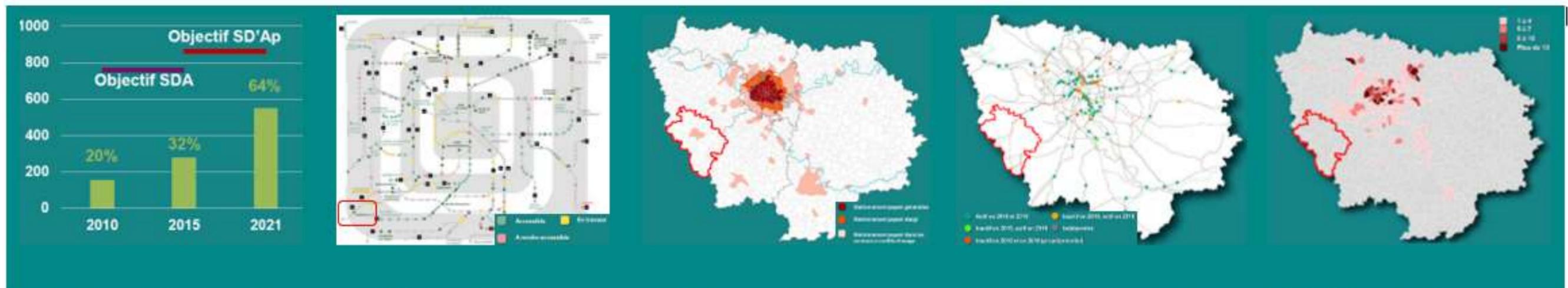


Fig.11 - Accessibilité des lignes de Bus

Fig.12 - Accessibilité des Gares

Fig.13 - Recommandations Stationnement

Fig.14 - Evolution sites à vocation logistique

Fig.15 - Nb Plans de mobilité par commune

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.

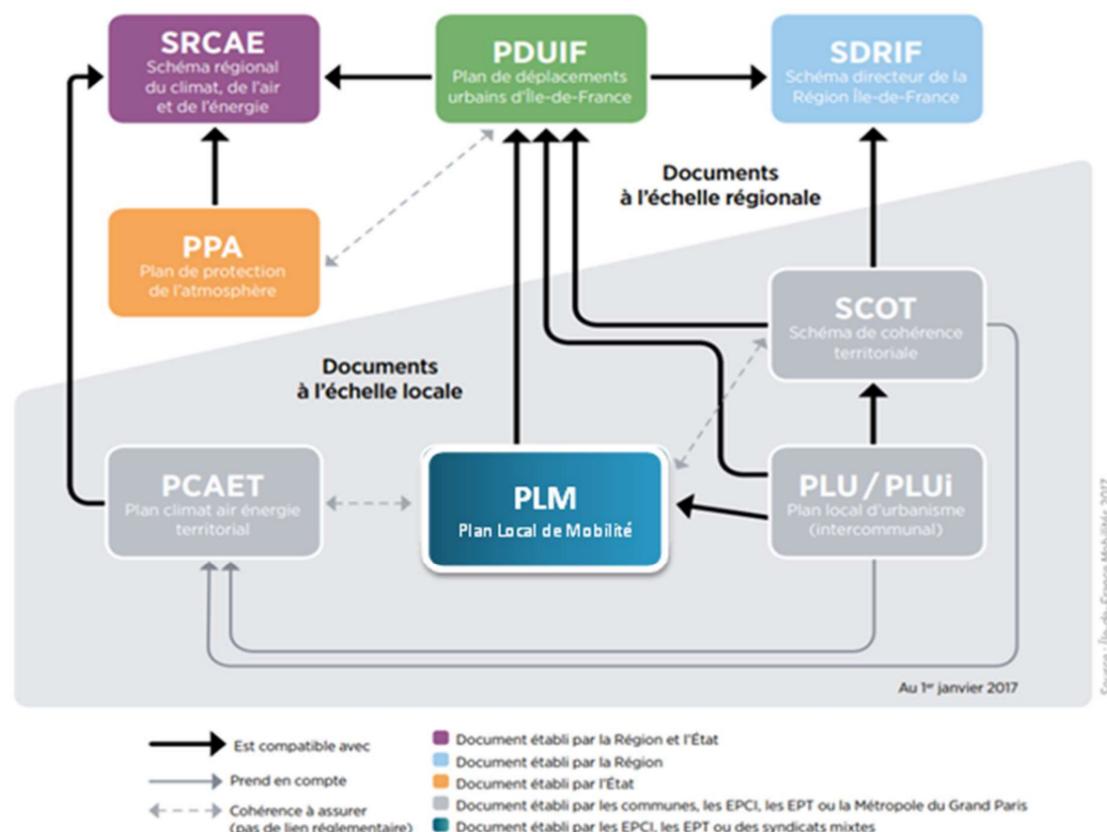
PDU-IF	Niveau d’intégration du PDU-IF et de son bilan 2021 dans le PLM	
Qualité de l’air Emissions de GES	  	<ul style="list-style-type: none"> - Le bilan 2021 montre que la baisse des émissions de GES propres à la mobilité s’est révélée en deçà des attentes. Le PLM doit faire de cette baisse des émissions 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		<ul style="list-style-type: none"> - 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		<ul style="list-style-type: none"> - 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	  	<ul style="list-style-type: none"> - 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 réglementation sur Rambouillet et la mise en place d’une réglementation sur Gazeran)
PL - Logistique et livraisons	   	<ul style="list-style-type: none"> - 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	   	<ul style="list-style-type: none"> - 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	  	<ul style="list-style-type: none"> - 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	   	<ul style="list-style-type: none"> - 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 voirie 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 traversées piétonnes exigible au 31 décembre 2026 par la généralisation d’un espace sanctuarisé de 5m en amont afin de permettre une bonne visibilité 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	 	<ul style="list-style-type: none"> - 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	   	<ul style="list-style-type: none"> - 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

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.

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'Orientations 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
Orientations	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

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	<ul style="list-style-type: none"> - Déployer les bornes électriques - Faire connaître les filiales locales B100 et GNV 	6.3
1.2 Faire évoluer l'offre de transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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.).

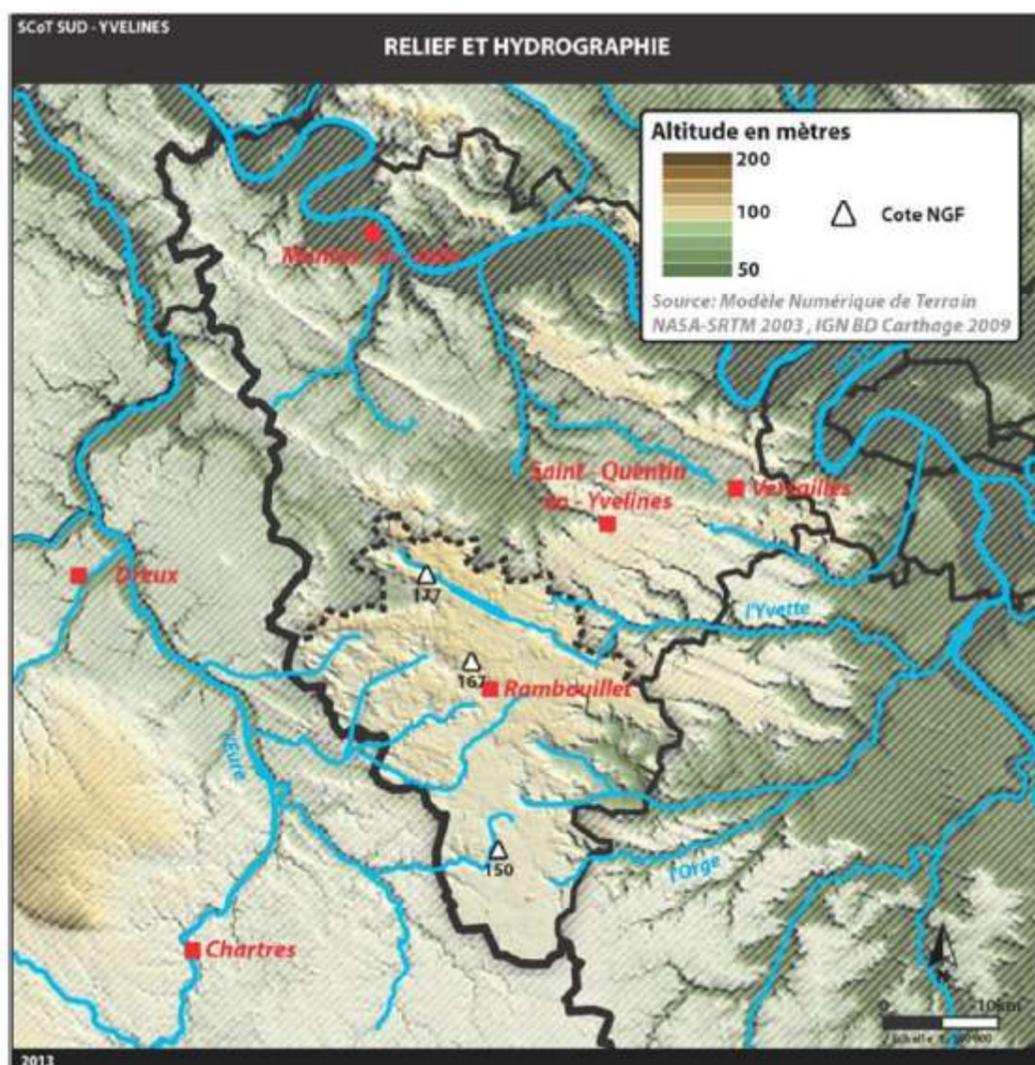
PARTIE 3 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT



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 (Limon 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 soumises 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.

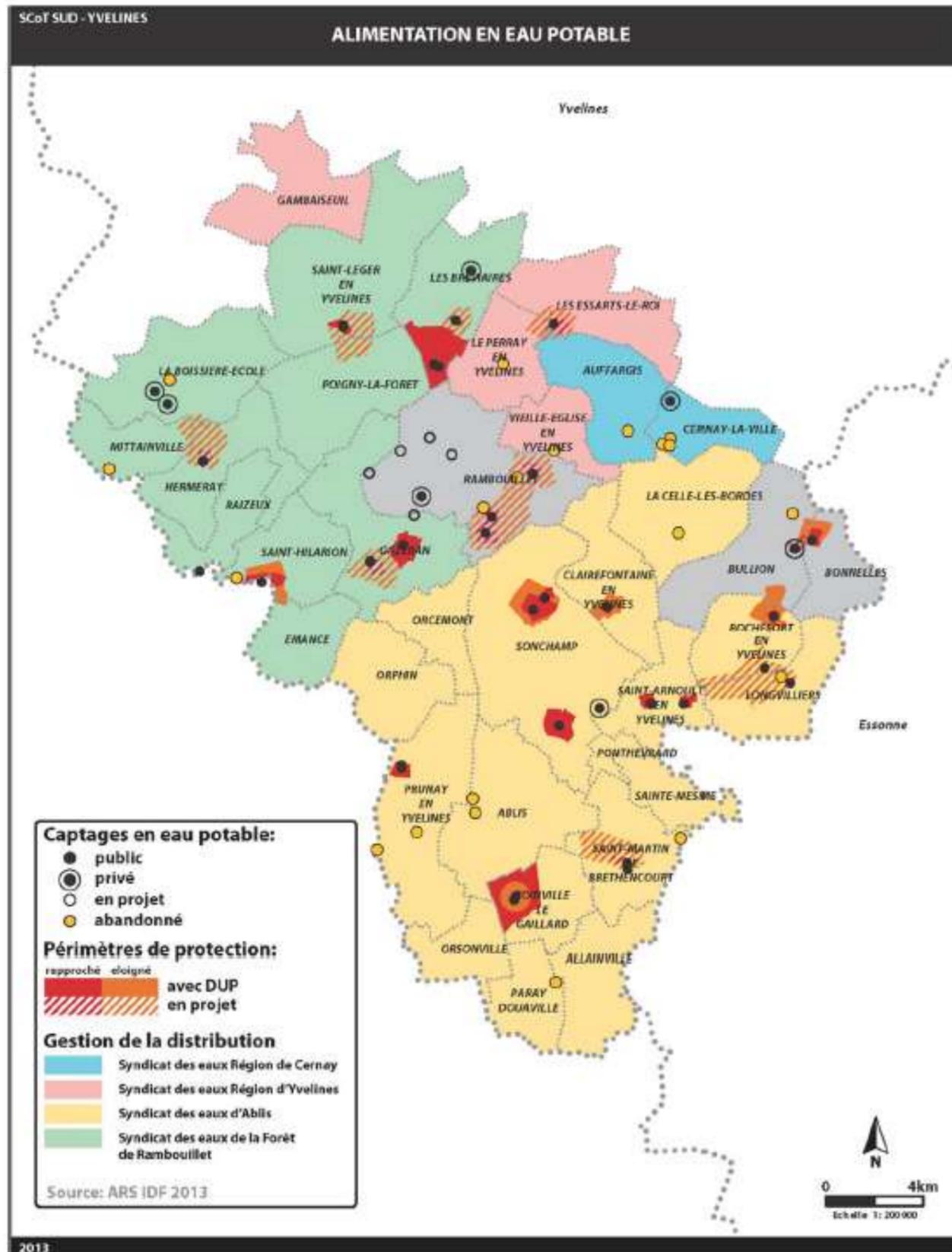
Le principal aquifère a la forme d'un dôme centré sur le Perray-en-Yvelines à partir duquel les écoulements divergents sont fortement influencés par le drainage des vallées (Mauldre, Yvette, Rémarde et ses affluents). La nappe se déverse dans ces vallées, soit par ligne de source, soit par l'intermédiaire 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 analyses de 2011 montrent qu'il n'y a aucun dépassement des seuils réglementaires (> 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.



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'emboîtement 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'explique 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 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.

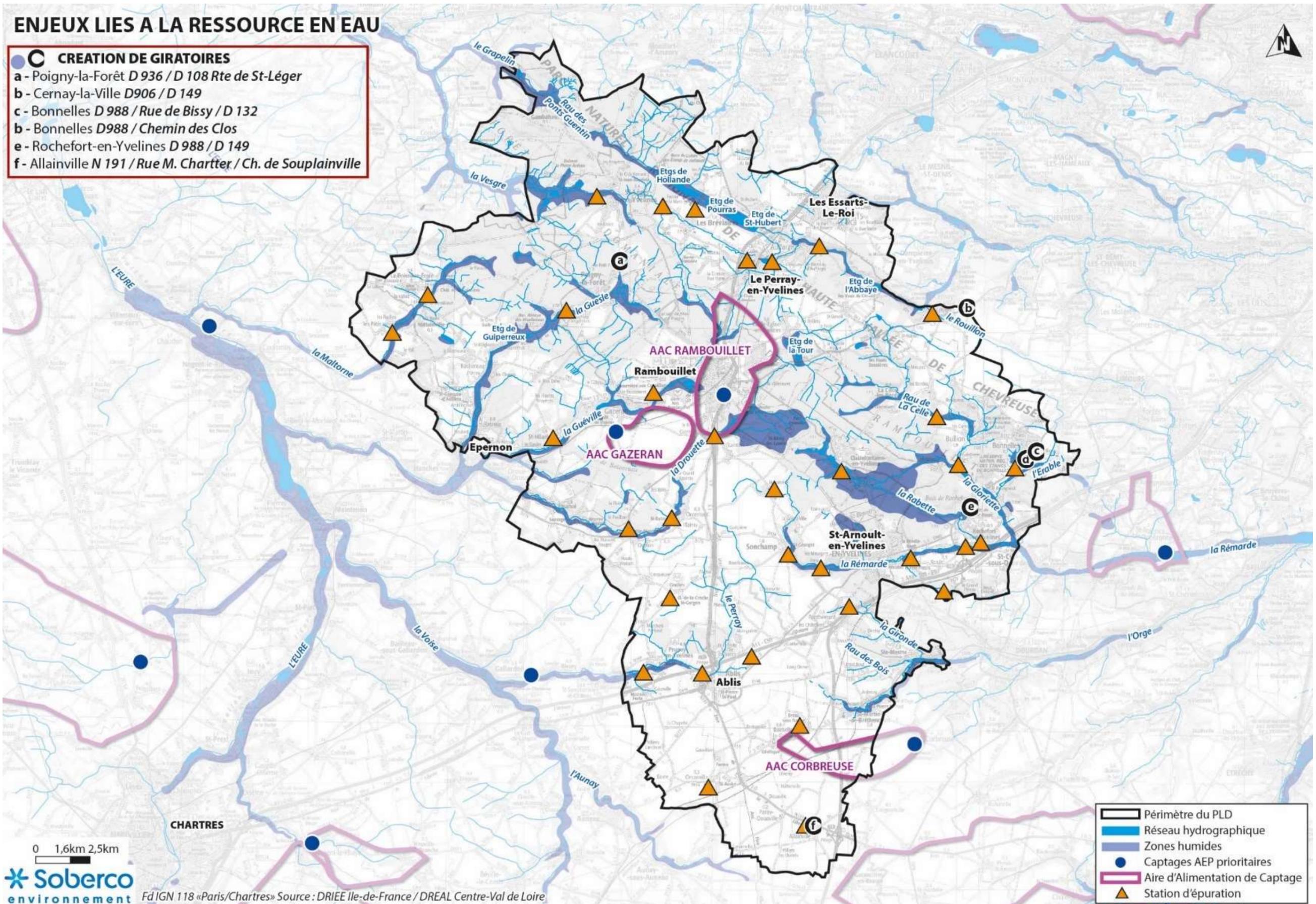
Le réseau d'assainissement de Rambouillet Territoires est composé en majeure partie d'un réseau séparatif. En effet, le territoire de l'agglomération est desservi par 372 km de réseaux d'eaux usées, 308 km de réseau d'eau pluviale et seulement 72 km de réseau unitaire.

1.4 LE CLIMAT

Les enjeux climatiques relatifs 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.



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.

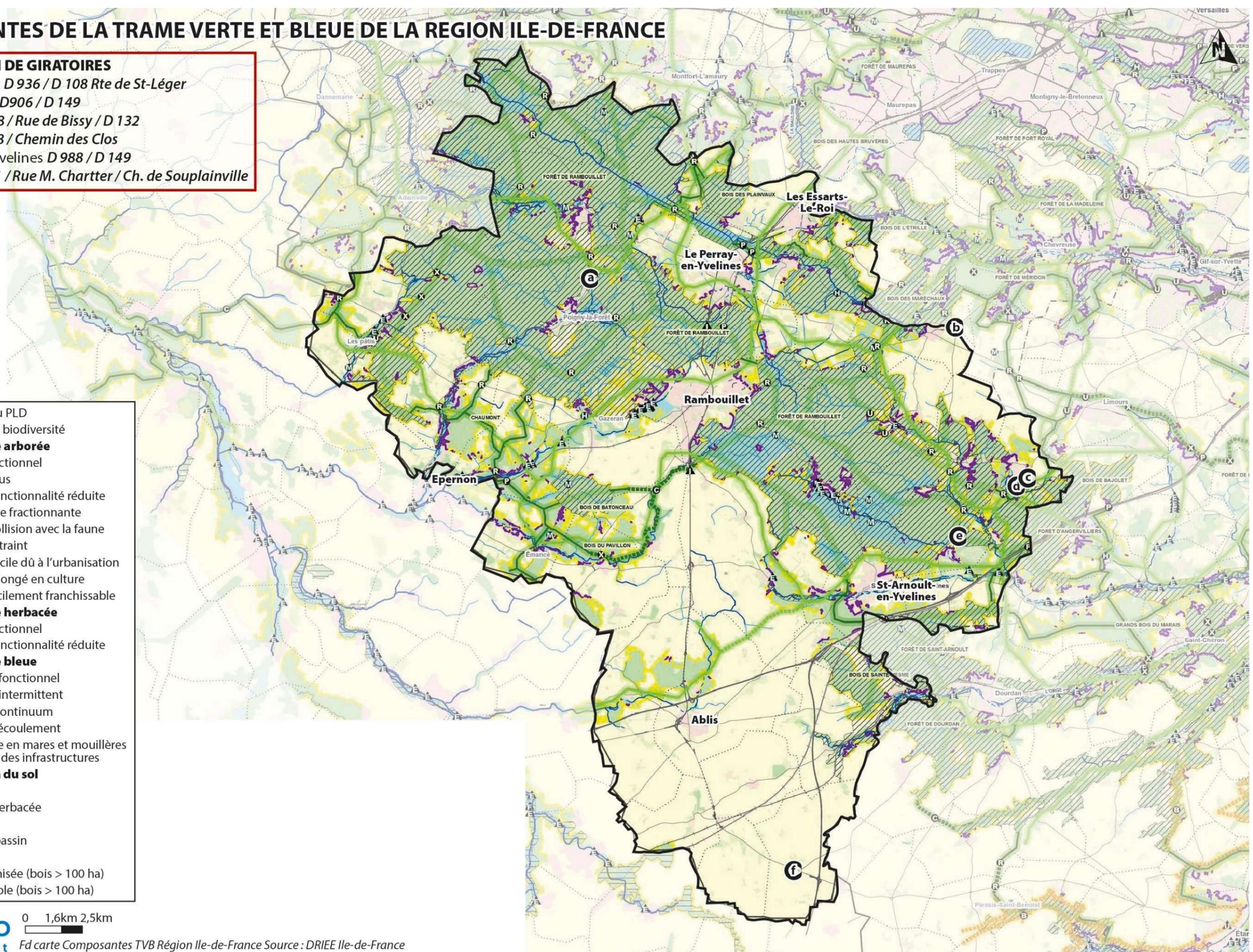
Il fait notamment partie d'une grande trame verte de l'ouest parisien composée par les forêts de Saint-Germain et Marly, vallées de l'Yvette et de la Bièvre. Il participe également à la continuité d'un axe majeur de biodiversité au sud de l'Île-de-France. En effet, malgré les fragmentations liées au 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.

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
	Infrastructure fractionnante
	Risque de collision avec la faune
	Passage contraint
	Passage difficile dû à l'urbanisation
	Passage prolongé en culture
	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
	Obstacle à l'écoulement
	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)



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 régi 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

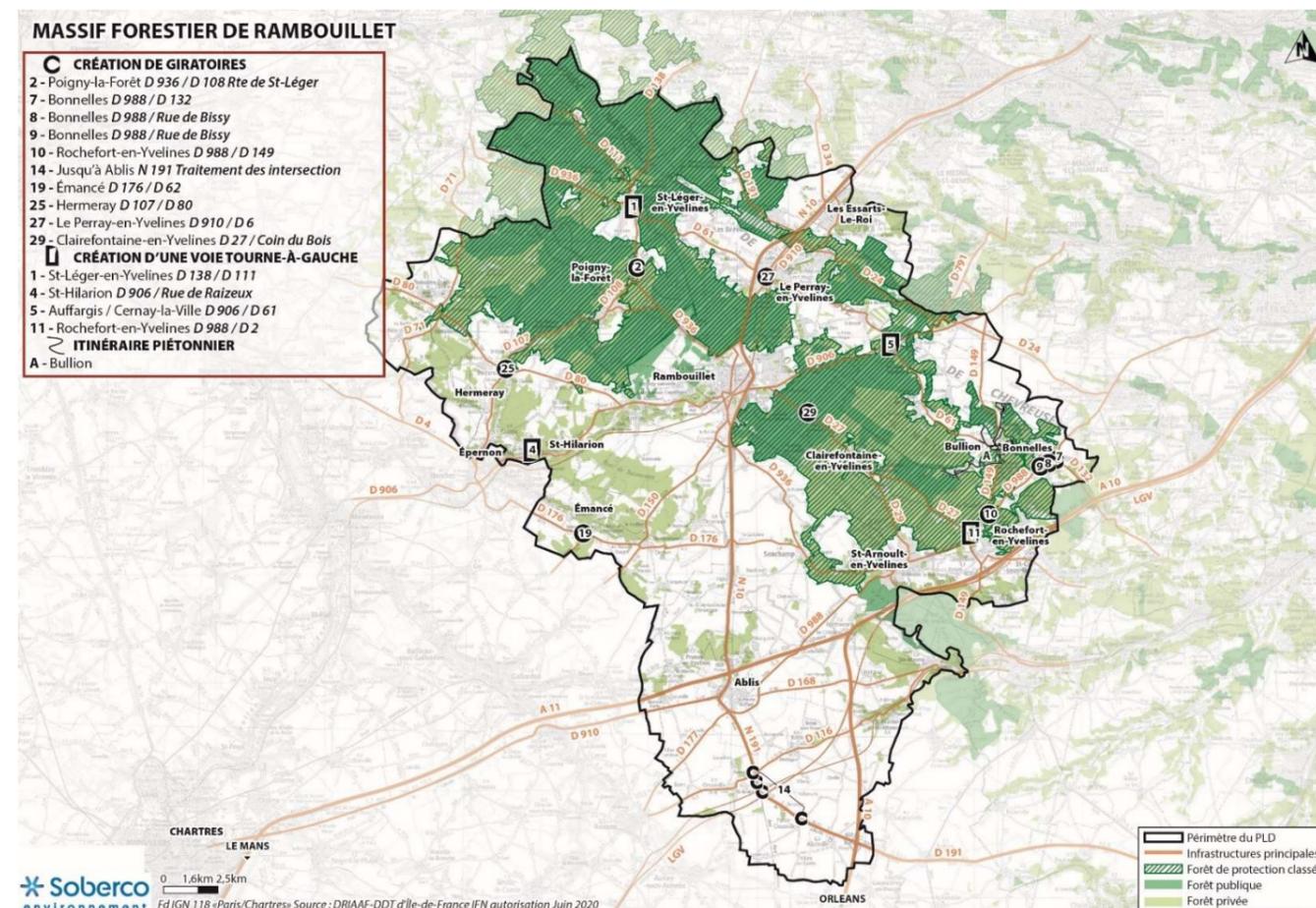
L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), initié en 1982, a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

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 inscrits, 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)

2.3 SITE 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 menacés 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.

- 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 ZNIEFF 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.

espèces	statut	répartition		remarques
		site FR1100796	site FR1100803	
➤ Flore				
<i>Luronium natans</i>	A.II, P.N., Det. Znieff	✓	✓	
➤ Faune				
<i>Coenagrion mercuriale</i>	A.II, P.N., Det. Znieff	✓		
<i>Leucorrhinia pectoralis</i>	A.II, A.IV, P.N.		✓	
<i>Callimorpha quadripunctaria</i>	A.II prioritaire	✓	✓	
<i>Lucanus cervus</i>	A.II		✓	
<i>Lampetra planeri</i>	A.II, P.N., Det. Znieff	✓	✓	
<i>Cottus gobio</i>	A.II	✓		
<i>Triturus cristatus</i>	A.II, A.IV, P.N.	✓	✓	
<i>Myotis myotis</i>	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff	✓		
<i>Myotis emarginatus</i>	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff		✓	
<i>Barbastella barbastellus</i>	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff	✓		
<i>Myotis bechsteini</i>	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff			Hors Natura 2000
<i>Rhinolophus hipposideros</i>	A.II, A.IV, P.N., Det. Znieff			Hors Natura 2000
<i>Euphydryas aurinia</i>	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.

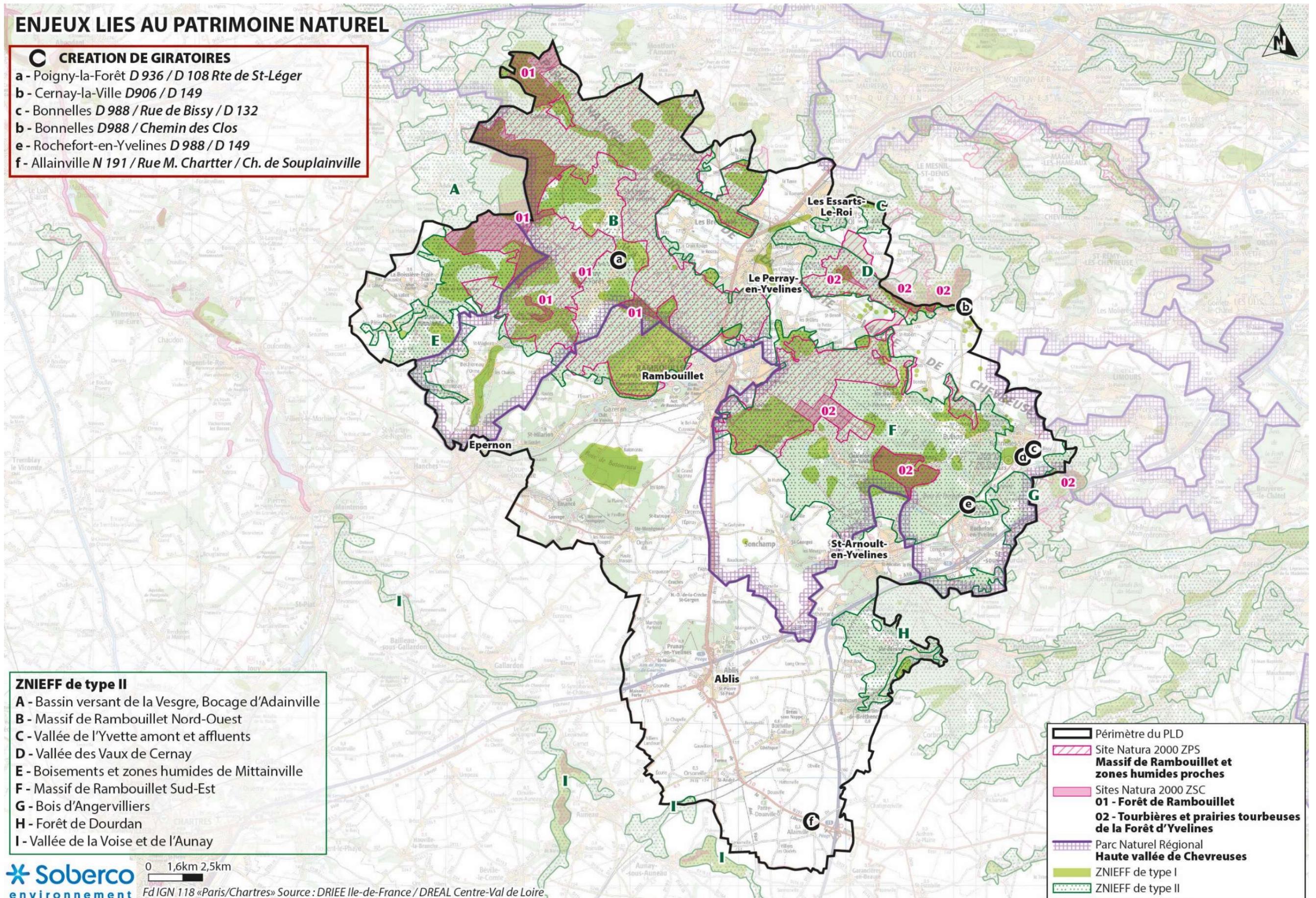
Une cinquantaine d'espèces relevant de l'Annexe I de la Directive Oiseaux ont été observées au sein de la ZPS entre 1995 et 2011. La majorité de ces espèces sont des oiseaux migrants s'établissant sur la chaîne des étangs d'Hollande. Parmi ces 50 espèces, 13 espèces ont été définies comme « espèces cibles » 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		Statut de conservation à l'issue de l'inventaire (2)
				Habitat de l'espèce		
<i>Lullula arborea</i>	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
<i>Sylvia undata</i>	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
<i>Circus cyaneus</i>	Busard Saint-Martin	A 082	Données ponctuelles sur la ZPS	Migreur 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
<i>Caprimulgus europaeus</i>	Engoulevent d'Europe	A 224	140 couples environ	Migreur, 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
<i>Dryocopus martius</i>	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
<i>Dendrocops medius</i>	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
<i>Pernis apivorus</i>	Bondrée apivore	A 072	14 à 15 couples (comptage rapaces 2009)	Migreur, nicheur Population stable depuis 40 ans Habitat : massifs forestiers, étangs de St Hubert		favorable
<i>Ixobrychus minutus</i>	Blongios nain	A 022	1 à 3 couples aux étangs de Hollande	Migreur, 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
<i>Pandion haliaetus</i>	Balibuzard pêcheur	A 094	1 ou 2 individus en estivage	Migreur, 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
<i>Circus aeruginosus</i>	Busard des roseaux	A 081	Quelques oiseaux de passage régulier	Migreur, non nicheur, hivernant occasionnel Halte migratoire au dessus des roselières des étangs de Hollande, à l'étang des Noës.		inconnu
<i>Botaurus stellaris</i>	Butor étoilé	A 021	1 ou 2 hivernants	Migreur non nicheur, hivernant Evolution des populations inconnue. Présence régulière d'individus en hivernage (1 ou 2 oiseaux). Espèce cantonnée aux phragmitaies des étangs		inconnu
<i>Alcedo atthis</i>	Martin pêcheur	A 229	Peu fréquent	Nicheur, migreur et hivernant peu commun En régression (hiver rigoureux) Observé sur les étangs (pêche), peu d'habitats potentiels pour sa nidification		défavorable
<i>Sterna hirundo</i>	Sterne pierregarin	A193	Migreur réguliers, Effectif maximum 17	Migreur, non nicheur Habitat : eaux libres des étangs de Hollande, mais aussi à l'étang des Noës, l'étang de la Tour		favorable

ENJEUX LIES AU PATRIMOINE NATUREL

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



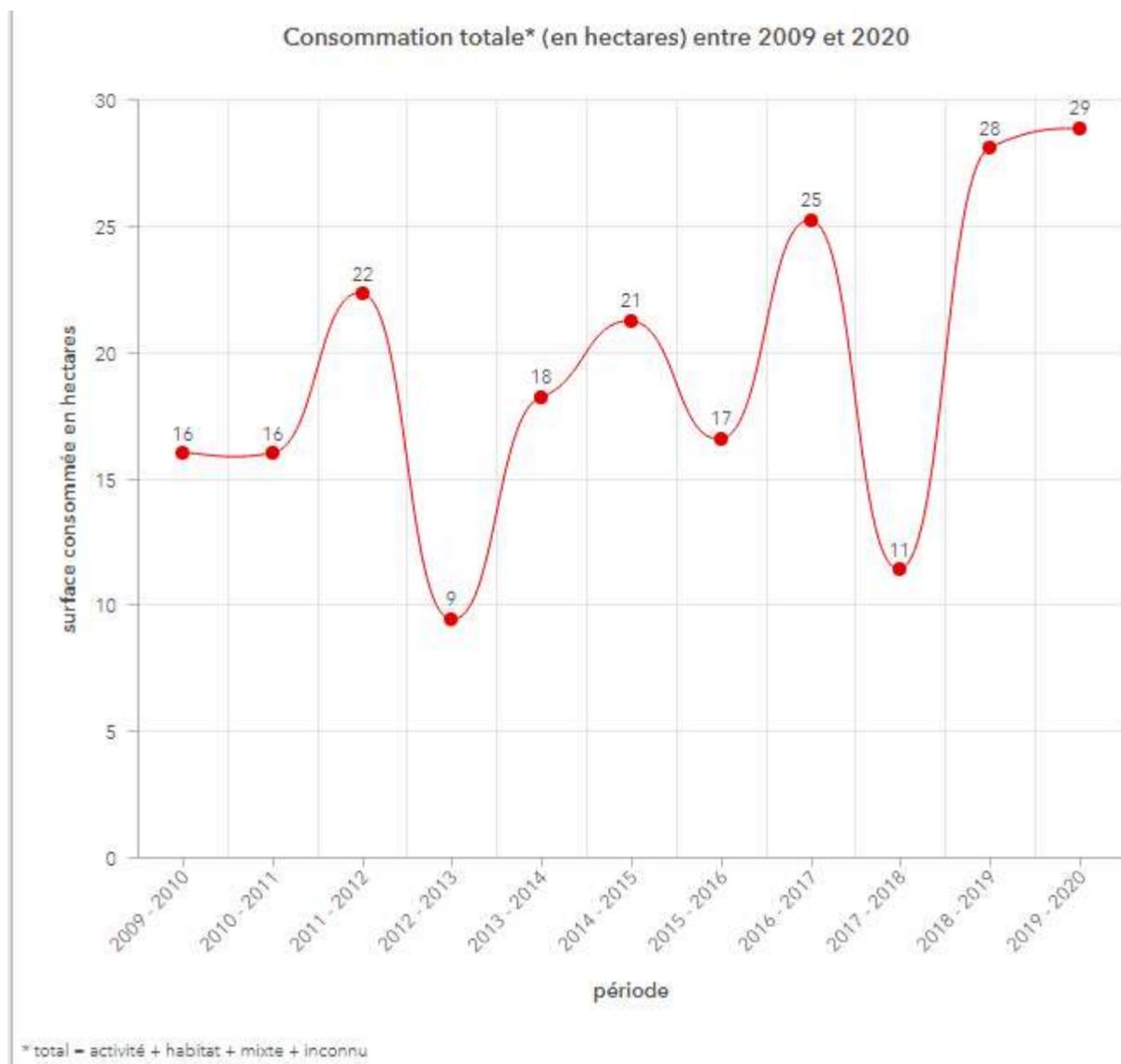
ZNIEFF de type II

- 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
- ▨ 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

2.4 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 a 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 entraîne une consommation d’espaces.

3. LES NUISANCES

L'objectif 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 urbains 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 :

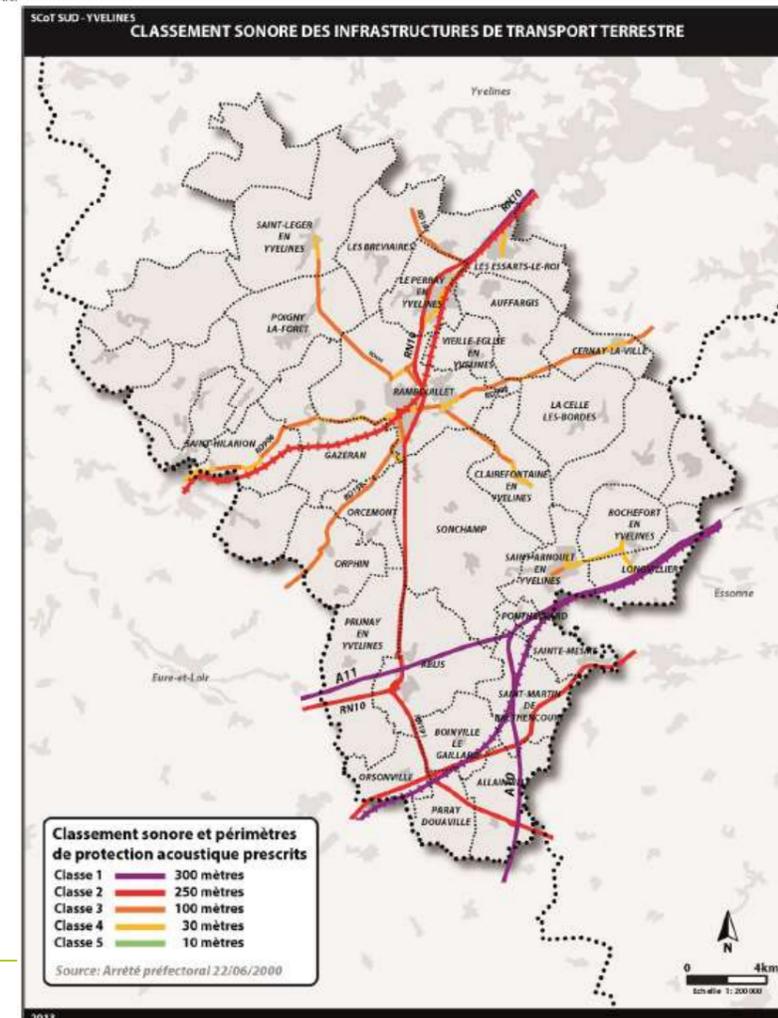
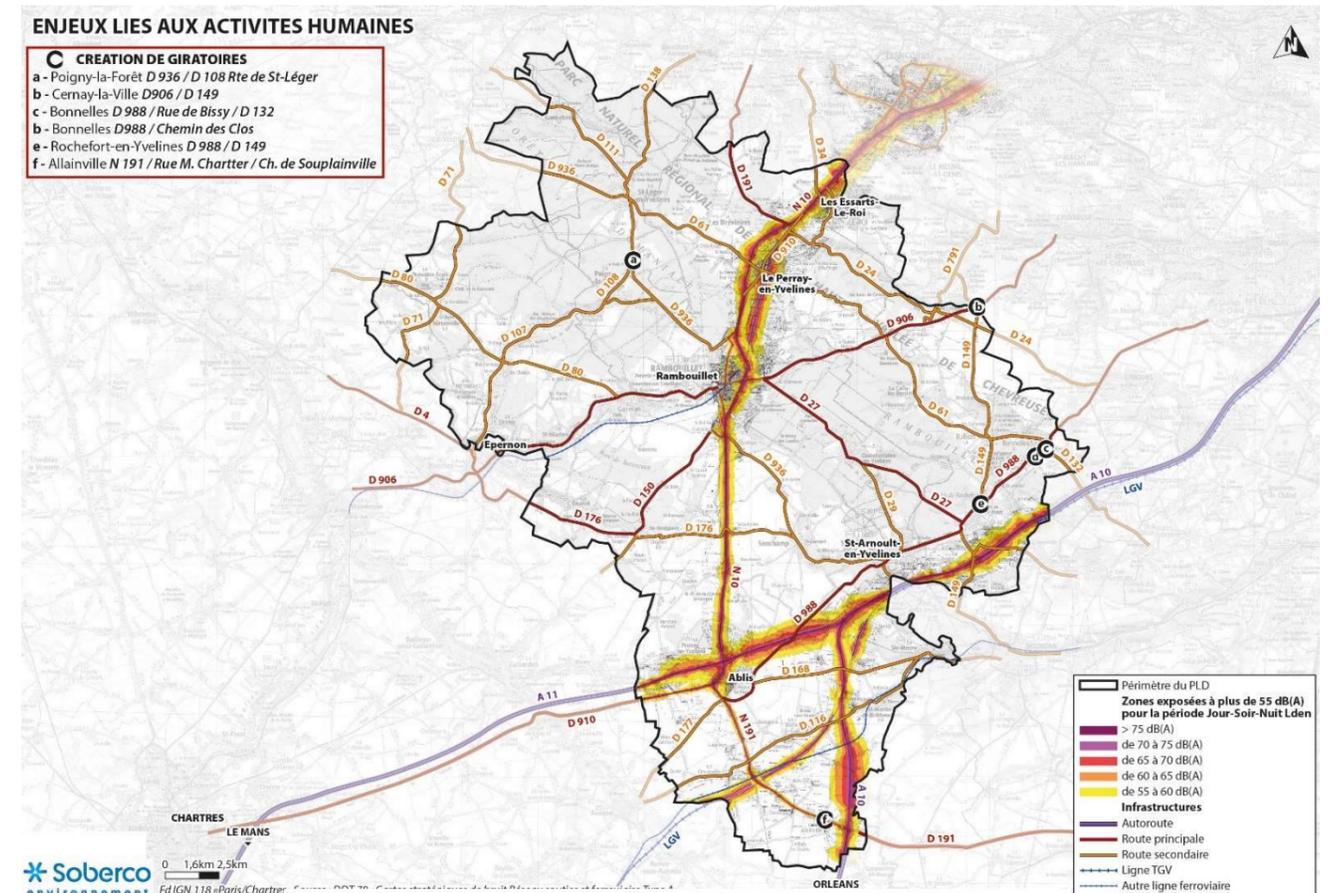
- De 300 mètres le long des infrastructures de classe 1 : A10 et A11, voie LGV
- De 250 mètres le long des infrastructures de classe 2 : RN10, RD116, voie ferrée au Nord
- De 100 mètres le long des infrastructures de classe 3 : RD906, RD936, RD150, RD191, RD1988, RD988
- De 30 mètres le long des infrastructures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



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 entraîner 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.

ZONES INONDABLES

Ⓢ CRÉATION DE GIRATOIRES

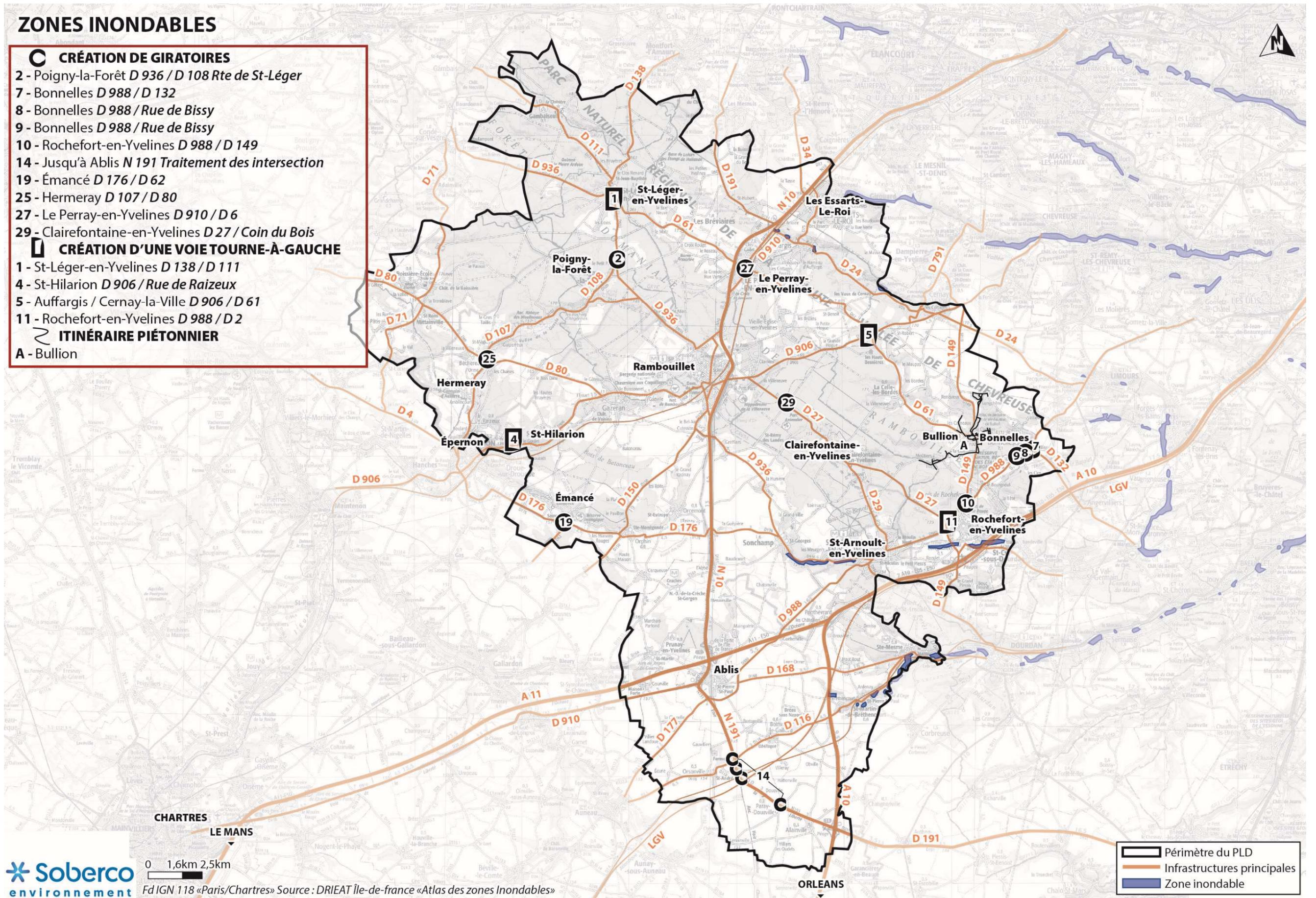
- 2 - Poigny-la-Forêt D 936 / D 108 Rte de St-Léger
- 7 - Bonnelles D 988 / D 132
- 8 - Bonnelles D 988 / Rue de Bissy
- 9 - Bonnelles D 988 / Rue de Bissy
- 10 - Rochefort-en-Yvelines D 988 / D 149
- 14 - Jusqu'à Ablis N 191 Traitement des intersection
- 19 - Émancé D 176 / D 62
- 25 - Hermeray D 107 / 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



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 agricole 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.

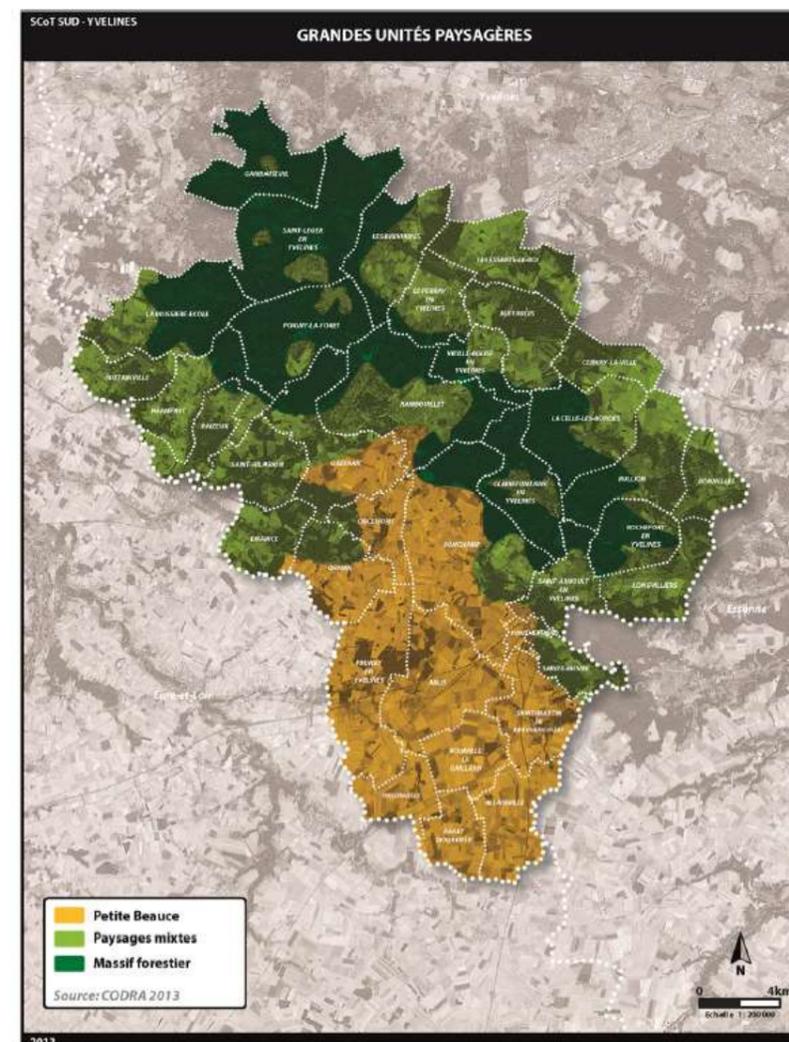
En se dirigeant plus au nord, ces vastes étendues se referment peu à peu avec les boisements qui marquent une ligne d'arrêt dans le paysage de Beauce.

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.



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 l’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 du 13 décembre 1983
Clairefontaine-en-Yvelines	La perspective du château de Saint-Rémy-des-Landes et les sources de la Rabbette	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	CI MH par arrêté du 22 septembre 1987
Bonnelles	Château de Bonnelles	ISMH par arrêté du 08 avril septembre 2010
La Celle-les-Bordes	Château	CI MH par arrêté du 12 janvier 1966
Longvilliers	Château	ISMH en 1965
Rambouillet	Château	CI MH par arrêtés du 23 mars 1896 et 14 mars 1944
Sainte-Mesme	Château	CI MH par arrêté du 27 juillet 1987
Saint-Hilarion	Château de Voisins	CI 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	CI MH par arrêté du 22 septembre 1987
Bullion	Eglise paroissiale Saint-Vincent, Saint-Sébastien	CI MH en 1962
Cernay-la-Ville et Auffargis	Domaine de l’ancienne abbaye des Vaux de Cernay	CI 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

Orsonville	Église	ISMH par arrêté du 31 mai 1939
Prunay-en-Yvelines	Église	CI 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	CI 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 attenants 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	CI MH par arrêté du 29 août 1977
Rambouillet	Anciennes écuries du comte de Toulouse	CI 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	CI MH par arrêté du 17 septembre 1952
Saint-Léger-en-Yvelines	Dolmen dit « Pierre-Ardoue »	CI 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, ...).

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



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 subsistances.

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



1 ANALYSE PAR ACTION

1.1 VOLET VOIRIE

VOIRIE	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
VOI-1.0																			
VOI-1.1																			
VOI-1.2																			

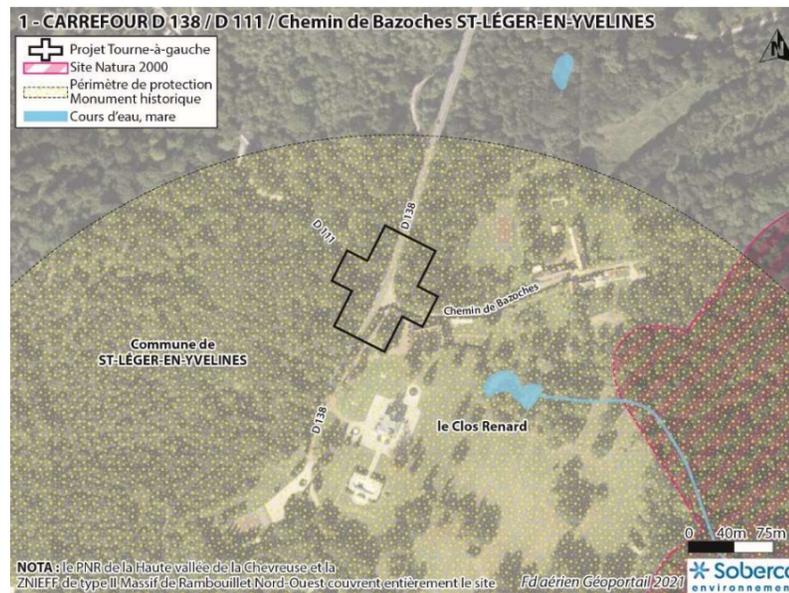


- Vigilance
- Sans effet notable
- Tendance positive
- Très positif

Détail des impacts

Actions	Incidence environnementale
<p>VOI-1.0 : Actions visant à conforter la hiérarchisation du réseau viaire</p> <p>VOI-1.1 : Actions visant à agir sur une meilleure sécurisation des carrefours</p> <p>VOI-1.2 : Actions visant à développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités</p>	<p>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).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 entraînant 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).

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



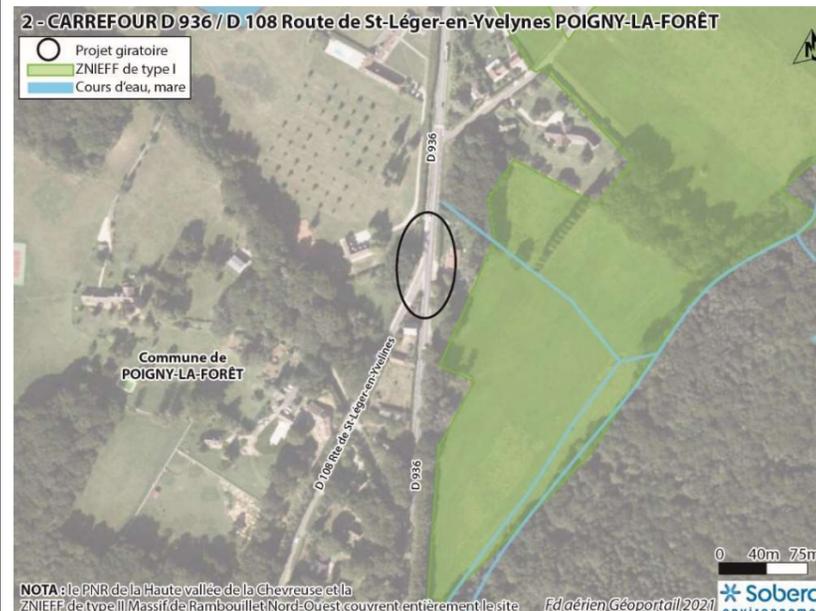
L'aménagement du carrefour n°1 nécessite la création d'une nouvelle voie afin de réaliser un Tourne-à-gauche. Aux vues de la disposition du croisement, une surface de boisement se trouvant au Sud-Ouest de l'intersection d'environ 200m² est potentiellement menacée par la réalisation de cet aménagement. 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 chiroptères 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 entraîner une artificialisation des sols augmentant ainsi le ruissellement et entraînant 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.

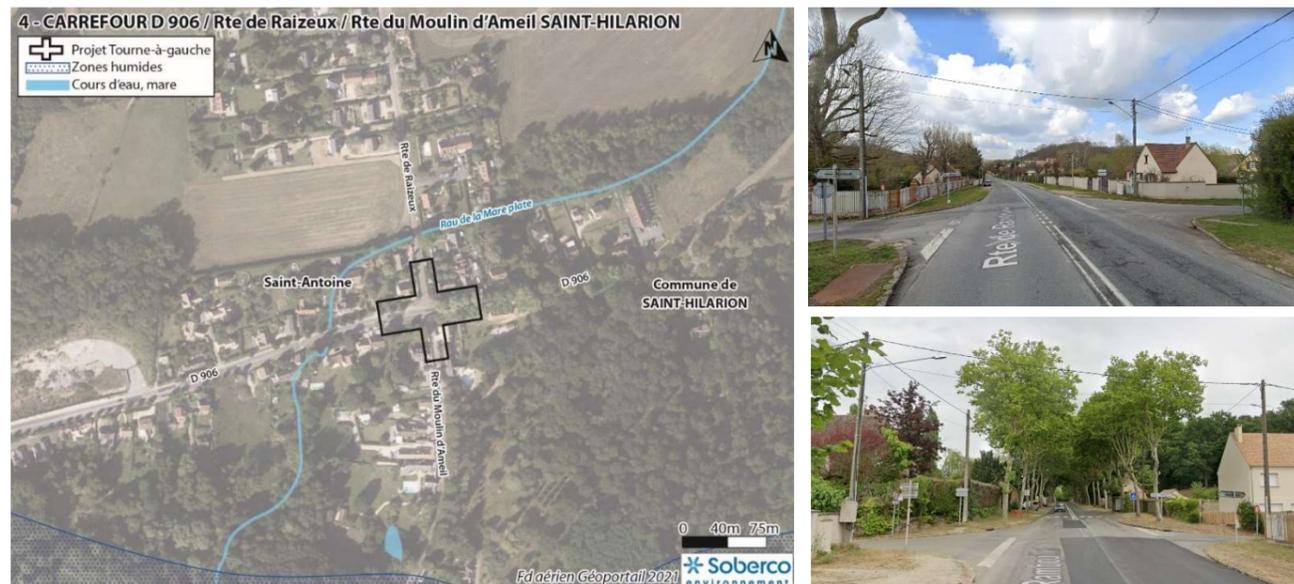
Des mesures ERC seront à définir :

- 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).

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, maintien 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.

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 alétiérée par des plantations
- **Compenser** : Favoriser la continuité écologique 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 les 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 entraîner 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 en périphérie de milieu urbain dans un espace très anthropisé

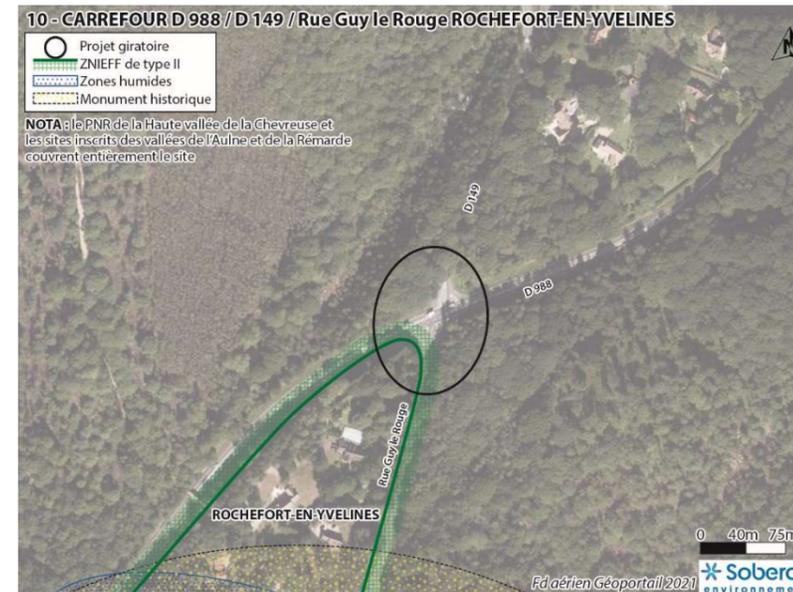


Le carrefour n°9 est le dernier carrefour permettant de relier Bonnelles à son contournement. Cet aménagement se situe dans le périmètre du site naturel inscrit de « la vallée de l'Aulne ». Aux vues du carrefour actuel, l'impact sur le milieu naturel et agricole sera très faible, seule l'allée de platane présente le long du Chemin du Clos de part et d'autre de la D988 pourra potentiellement être impactée ainsi qu'une surface minimale 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 entraîner 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 entraîner 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.

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 modifications de voiries seront nécessaires afin d'assurer leur bon fonctionnement.

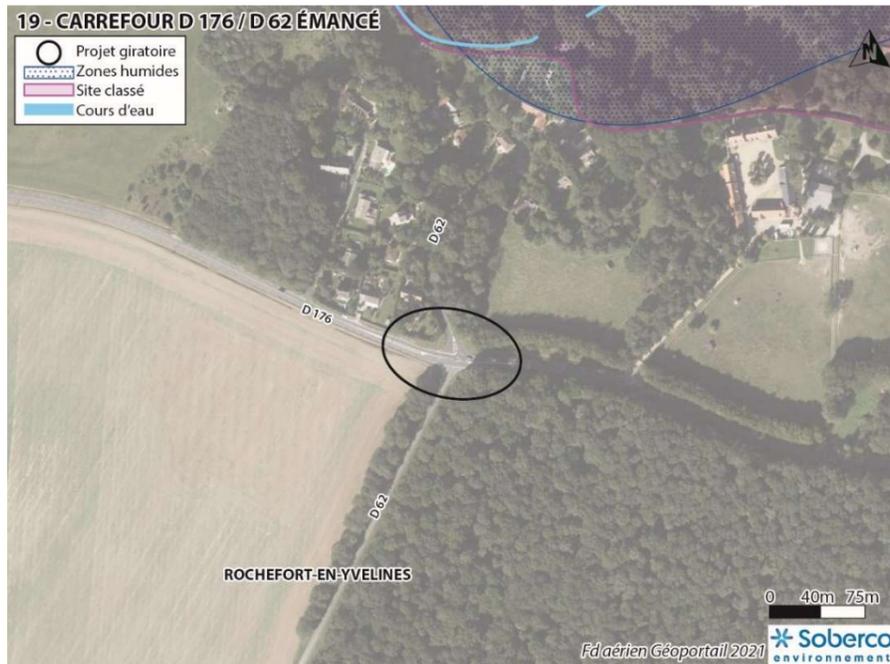
L'aménagement de ces giratoires entrainera donc une consommation d'espaces naturels et forestiers importante. Même si ces carrefours se situent dans la petite Beauce (agriculture intensive), ils concernent des espaces végétalisés boisés qui présentent un intérêt singulier dans un contexte très pauvre. En effet, n'étant pas exploités, les délaissés routiers accueillent aujourd'hui des strates herbacée, arbustive et/ou arborée et forment des zones refuges pour la biodiversité. 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 (Essonne) et la forêt de Rambouillet. Lors de l'aménagement des giratoires, il est essentiel de préserver voir de développer 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.

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



Création d'un giratoire en milieu urbain



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 accentuer 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.

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.

Création d'un giratoire en milieu urbain



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



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 entraîner une désartificialisation des sols avec la création de nouveaux 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 entraîner 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).

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

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.

1.2 VOLET MODES ACTIFS

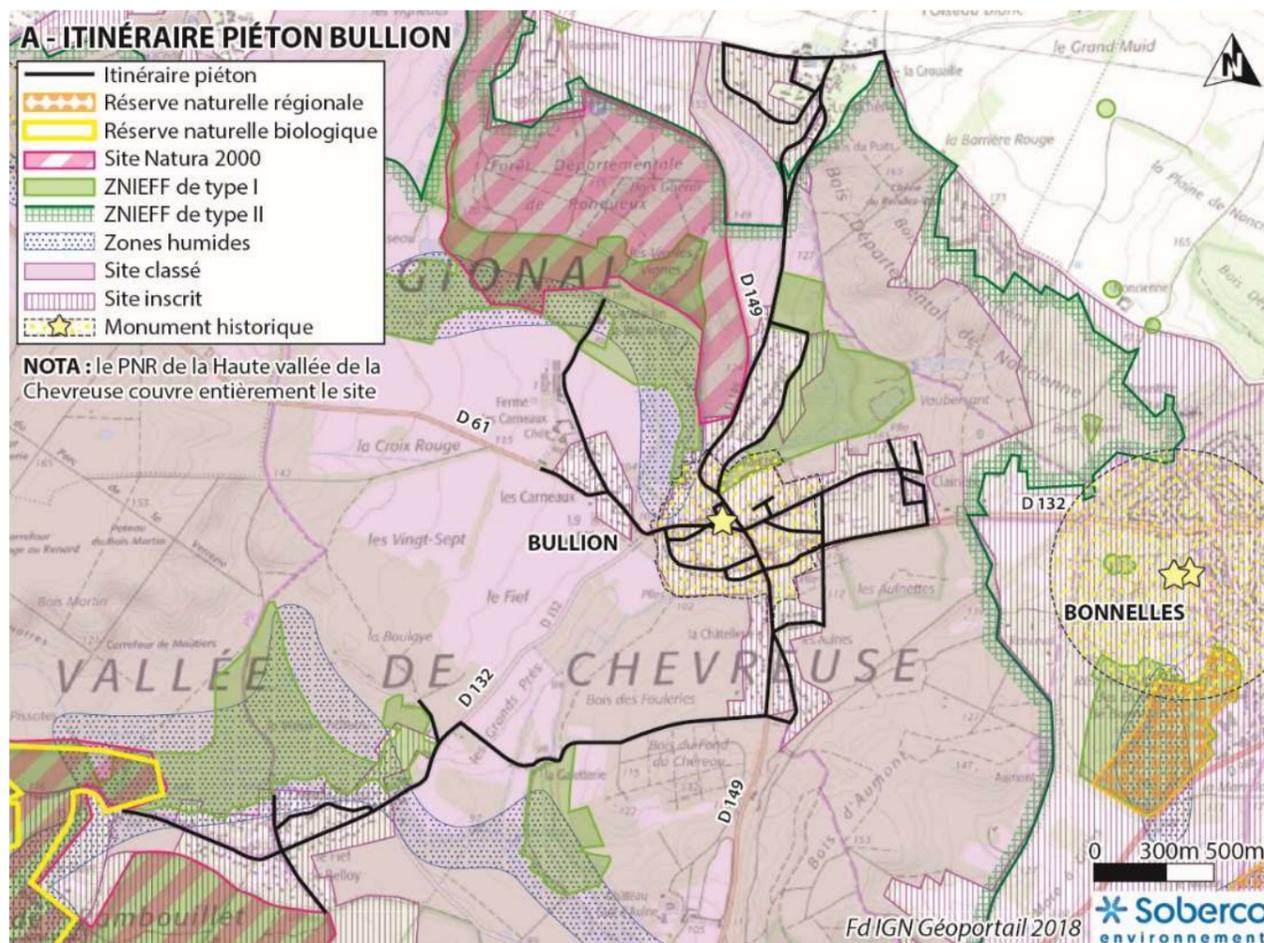
MODES ACTIFS	MILIEU PHYSIQUE						MILIEU NATUREL		MILIEU HUMAIN										
	Emissions de GES	Ressources non renouvelables	Sols	Ressource en eaux	Gestion de l' eau	Risques naturels	Trame Verte et Bleue	Faune/Flore Biodiversité Habitat naturel	Santé	Sécurité	Social Activité humaine	Qualité de l' Air	Ambiance acoustique	Autres nuisances	Espace Public Urbanisme Conso Espace	ICU / Matériaux	Paysage	Patrimoine	Déchets
MoAc-2.1																			
MoAc-2.2																			
MoAc-2.3																			
MoAc-2.4																			
MoAc-2.5																			

■ Vigilance
■ Sans effet notable
■ Tendance positive
■ Très positif

Détail des impacts

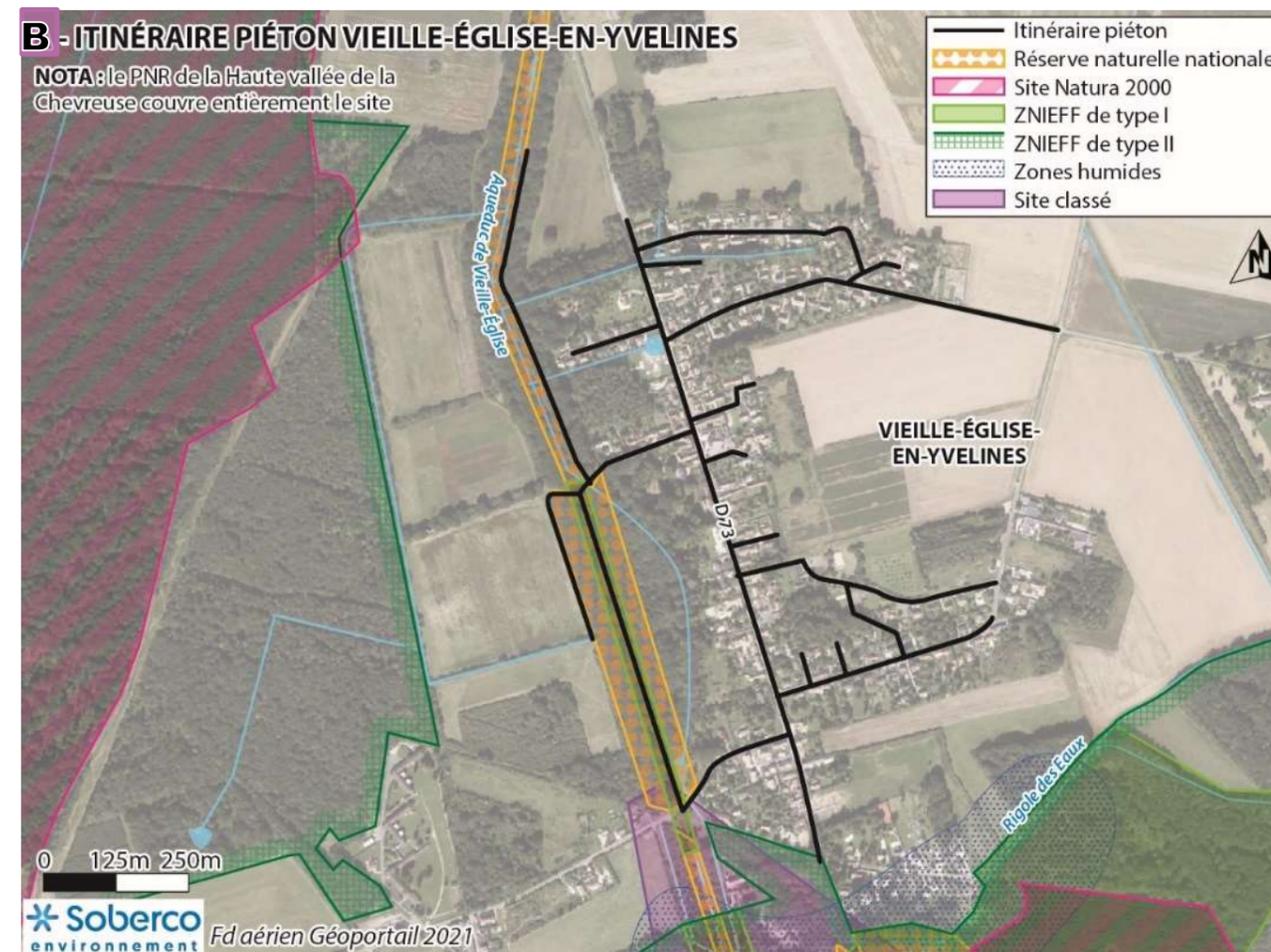
Actions	Incidence environnementale
<p>MoAc-2.1 : Actions visant à accentuer la pratique de la marche avec itinéraires qualitatifs</p> <p>MoAc-2.2 : Actions visant à garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires</p> <p>MoAc-2.3 : Actions visant à réaliser un schéma directeur cyclable et à déployer les aménagements induits</p> <p>MoAc-2.4 : Actions visant à augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires</p> <p>MoAc-2.5 : Actions visant à développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable</p>	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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.

- 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, entraîne 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 piétons se trouve inscrit dans le périmètre de sites inscrits ou classés et nécessiteront une validation des ABF pour la modification de l'espace public.



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).



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.

Mesures correctrices des points de vigilance

Évitement

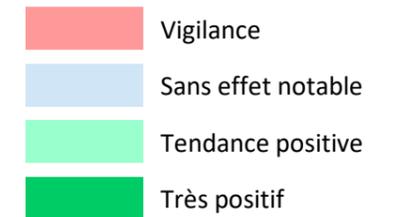
- Prévoir un design adapté au milieu dans lequel va s'insérer l'aménagement afin qu'il ne dénote pas sur le paysage urbain notamment en ce qui concerne le mobilier urbain.
- Bien identifier les espaces dédiés aux différents modes de déplacements pour éviter les conflits d'usages

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.

1.3 VOLET TRANSPORTS COLLECTIFS

TRANSPORTS COLLECTIFS	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
TC-3.1	Red	Green	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Green	Blue	Green	Red	Green	Blue	Blue	Red	Blue	Blue	Blue
TC-3.2	Green	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Blue	Red	Red	Red	Blue	Blue
TC-3.3	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Green	Green	Green	Blue	Blue	Blue	Green	Blue	Blue	Blue	Blue
TC-3.4	Green	Green	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Red	Blue	Green	Green	Green	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue



Détail des impacts

Actions	Incidence environnementale
<p>TC-3.1 : Actions visant à renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers</p> <p>TC-3.2 : Actions visant à faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges</p> <p>TC-3.3 : Actions visant à poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires</p> <p>TC-3.4 : Actions visant à déployer des modes de mobilité innovants</p>	<p>Ce volet vise essentiellement à faciliter l'accès aux transports collectifs afin de diminuer l'usage de la voiture sur le territoire.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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'entraîner 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 entraîner 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 entraîner 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, entraîner 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.

1.4 VOLET STATIONNEMENT

STATIONNEMENT	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
STA-4.1																			
STA-4.2																			
STA-4.3																			
STA-4.4																			

Vigilance
Sans effet notable
Tendance positive
Très positif

Détail des impacts

Actions	Incidence environnementale
<p>STA-4.1 : Actions visant à poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux</p> <p>STA-4.2 : Actions visant à mieux contrôler le stationnement</p> <p>STA-4.3 : Actions visant à améliorer l'offre de stationnement privé et à favoriser une mutualisation du stationnement</p> <p>STA-4.4 : Actions visant à encourager un nouveau rapport à la voiture</p>	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 résidents 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'entraîner 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

1.5 VOLET TRANSPORTS & LIVRAISONS DE MARCHANDISES

TRANSPORTS & LIVRAISONS DE MARCHANDISES	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
PL-5.1			Vigilance		Vigilance		Vigilance		Tendance positive	Tendance positive		Tendance positive			Vigilance		Tendance positive		
PL-5.2	Tendance positive		Vigilance		Vigilance		Vigilance		Tendance positive	Très positif	Tendance positive				Vigilance				

■ Vigilance

■ Sans effet notable

■ Tendance positive

■ Très positif

Détail des impacts

Actions	Incidence environnementale
<p>PL-5.1 : Actions visant à mieux prendre en compte la circulation des poids lourds</p> <p>PL-5.2 : Actions visant à optimiser les conditions de livraisons</p>	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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'entraîner consommation d'espaces naturels, agricole et forestier ainsi qu'une artificialisation et une imperméabilisation de ces espaces entraînant 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.



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 entraîne 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,...).

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
<p>COM-6.0 : Actions visant à assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires</p> <p>COM-6.1 : Actions visant à mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires</p> <p>COM-6.2 : Actions visant à favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire</p> <p>COM-6.3 : Actions visant à encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles</p>	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 entraînant 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 CO2 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 entraîne une consommation d'espace importante ainsi qu'une altération des paysages.

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.

1.7 SYNTHÈSE

	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
ACTION 1 – Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification																			
VOI-1.0	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VOI-1.1	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VOI-1.2	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ACTION 2 – Affirmer la pratique des modes actifs																			
MoAc-2.1	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MoAc-2.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MoAc-2.3	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MoAc-2.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MoAc-2.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ACTION 3 – Rendre les transports en commun plus attractifs																			
TC-3.1	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TC-3.2	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TC-3.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TC-3.4	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ACTION 4 – Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires																			
STA-4.1	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STA-4.2	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STA-4.3	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STA-4.4	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ACTION 5 – Améliorer le transport et la livraison des marchandises																			
PL-5.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PL-5.2	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ACTION 6 – Communiquer, sensibiliser, observer																			
COM-6.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
COM-6.1	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
COM-6.2	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
COM-6.3	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

2 SYNTHÈSE PAR THÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

2.1 LIMITATIONS DES ÉMISSIONS 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 importantes qu'une circulation fluide. En effet, la faible vitesse (inférieure 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 entraîner 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 minimales et bien inférieures au gain réalisé par la mise en place de ce PLM.

2.2 RESSOURCES NON RENOUVELABLES : PRÉSERVER 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 : PRÉSERVER 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 entraîner 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 limité 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'entraînera aucun impact négatif sur les sols. Au contraire, par la création d'itinéraire piéton qualitatif le PLM va possiblement entraîner 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 : PRÉSERVATION 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 entraînant 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 entraînera 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 augmentée par les projets d'envergures tels que le pôle d'Ablis et le centre routier pouvant entraîner 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 DIVERSITÉ 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 entraîne une perte d'habitats pouvant entraîner localement la disparition d'une population. Ainsi toutes les actions entraînant 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 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 maintenus végétalisés et être préservés.

2.8 SANTÉ

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 engendrées par la mobilité.

2.9 SÉCURITÉ

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 attractifs.

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 généreront 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) entraîneront 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 entraîneront 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 entraîner une détérioration de l'ambiance acoustique.

2.13 AUTRES NUISANCES

La surabondance de la signalisation peut localement engendrer des nuisances visuelles entraînant 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 entraîner des gênes. De plus, le jalonnement des itinéraires modes actifs par la mise en place de potelets peut également entraîner 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 entraîner 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 liée 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.

PARTIE 6

INCIDENCE NATURA 2000



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.

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 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.

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

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)
<i>Lullula arborea</i>	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
<i>Sylvia undata</i>	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
<i>Circus cyaneus</i>	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
<i>Caprimulgus europaeus</i>	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
<i>Dryocopus martius</i>	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
<i>Dendrocops medius</i>	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
<i>Pernis apivorus</i>	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
<i>Ixobrychus minutus</i>	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
<i>Pandion haliaetus</i>	Balbusard 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
<i>Circus aeruginosus</i>	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
<i>Botaurus stellaris</i>	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
<i>Alcedo atthis</i>	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
<i>Sterna hirundo</i>	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 modifie 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 sera positif 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 identifié 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 opérationnelles 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 entraîne des incidences directes d'emprise, de fragmentation et d'imperméabilisation. Il a été estimé que pour un giratoire de 25m de diamètre, il sera nécessaire de déboiser et d'artificialiser environ 1600 m² d'espace naturel. Au vu de ces surfaces, 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 (FR112011). 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 (FR112011). En cas de réalisation du projet, des incidences directes d'emprise et de fragmentation du site Natura 2000 pourraient 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 (FR112011). L'enveloppe Natura 2000 comprend uniquement la forêt domaniale ainsi le

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 présent au sein de l'agglomération de Rambouillet Territoires.

La mise en place d'itinéraire cyclable et piéton, même s'ils ne génèrent pas d'incidences directes 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'accroître, 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'itinéraire de déplacement à proximité de ces sites.

2.2 MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION DES INCIDENCES SUR LES SITES ET LE RÉSEAU 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 trouver 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 constituent également une mesure permettant d'éviter la fréquentation depuis ceux-ci.

PARTIE 7
SYNTHESE DU SUIVI
ENVIRONNEMENTAL DU PLM



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'entraînant 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 défini par le PLM s'intéresse à l'évolution des déplacements engendrée par la mise en place de 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'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 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).

 **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