

Plan Local de Mobilité de Rambouillet Territoires

Arrêté en Conseil Communautaire du 11 avril 2022

A. Préambule

p. 6

B. Diagnostic

p. 11

1. Contexte du territoire et pratiques de déplacement

p. 12

1.1 Un territoire peu dense structuré par son axe urbain

p. 13

1.2 Une motorisation des ménages globalement forte

p. 16

1.3 L'organisation spatiale de l'emploi sur Rambouillet Territoires

p. 17

1.4 Les pôles générateurs de flux de déplacement sur RT

p. 20

1.5 Les déplacements quotidiens sur Rambouillet Territoires

p. 21

Synthèse du contexte du territoire et pratiques de déplacement

p. 30

2. Organisation du réseau viaire et conditions de circulation

p. 31

2.1 Hiérarchisation du réseau viaire

p. 32

2.2 Le trafic sur Rambouillet Territoires

p. 36

2.3 Les intersections dangereuses

p. 40

2.4 Le trafic poids lourd

p. 42

2.5 Les circulations agricoles

p. 44

2.6 Les aménagements de voirie à l'échelle communale

p. 45

2.7 L'accidentologie sur Rambouillet Territoires

p. 46

Synthèse de l'organisation du réseau viaire et conditions de circulation

p. 49

3. Les transports collectifs

p. 50

3.1 Cadrage général

p. 51

3.2 L'offre de TC structurante

p. 52

3.3 La connexion des offres ferroviaires

p. 55

3.4 L'offre routière

p. 56

3.5 L'offre de transports urbains de Rambouillet

p. 57

3.6 L'offre de transports complémentaire

p. 60

3.7 L'évolution temporelle de la desserte

p. 66

3.8 La fréquentation des TC

p. 68

3.9 L'accessibilité aux TC sur Rambouillet Territoires

p. 69

3.10 Les conditions de rabattement

p. 70

3.11 La perception de l'offre TC à travers le questionnaire aux communes	p. 72
3.12 Les projet de TC sur Rambouillet Territoires	p. 73
3.13 Le pôle gare de Rambouillet	p. 74
3.14 Les conditions d'intermodalité sur Rambouillet Territoires	p. 77
3.15 Les points durs du réseau TC	p. 81
3.16 L'accessibilité pour tous	p. 84
Synthèse sur les transports collectifs	p. 87
4. Stationnement	p. 88
4.1 Le stationnement, outil au service de la mobilité durable	p. 89
4.2 Les politiques de stationnement sur Rambouillet Territoires	p. 94
4.3 Les difficultés de stationnement sur Rambouillet Territoires	p. 99
4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires	p. 100
4.5 Le stationnement des poids lourds sur Rambouillet Territoires	p. 116
4.6 Le stationnement privé sur Rambouillet Territoires	p. 117
4.7 Le covoiturage sur Rambouillet Territoires	p. 118
4.8 Les bornes IRVE sur Rambouillet Territoires	p. 120
Synthèse sur le stationnement	p. 121
5. Les modes actifs	p. 122
5.1 Caractéristiques générales des modes actifs	p. 123
5.2 Les aménagements cyclables sur Rambouillet Territoires	p. 126
5.3 La qualité des aménagements cyclables	p. 133
5.4 La qualité des aménagements piétons	p. 134
5.5 Le stationnement vélo sur Rambouillet Territoires	p. 135
5.6 L'accessibilité des gares à vélo	p. 137
5.7 Le jalonnement	p. 138
5.8 Les axes cyclables touristiques	p. 139
5.9 Les dispositifs d'écomobilité mis en place	p. 140
5.10 La perception des modes actifs à travers le questionnaire aux communes	p. 141
Synthèse sur les modes actifs	p. 142

6. Le transport de marchandises	p. 143
6.1 Cadrage général	p. 144
6.2 Rambouillet Territoires à l'écart du transport régional de marchandises	p. 146
6.3 Les sites d'activités économiques polarisés par l'axe urbain	p. 147
6.4 Zoom sur l'axe urbain	p. 148
6.5 Les données de l'IAU sur le transport de marchandises	p. 149
6.6 Les mouvements hebdomadaires à Rambouillet Territoires	p. 150
6.7 La réglementation du transport de marchandises	p. 151
Synthèse sur les livraisons et transports de marchandises	p. 152

C. Le Plan d'actions p. 153

ACTION 1 – Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification	p. 157
Action socle : Conforter la hiérarchisation du réseau viaire	p. 157
Action 1.1 - Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours	p. 162
Action 1.2 - Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités	p. 164
ACTION 2 – Affirmer la pratique des modes actifs	p. 170
Action 2.1 - Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs	p. 171
Action 2.2 - Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires	p. 175
Action 2.3 - La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM	p. 178
Action 2.4 - Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires	p. 181
Action 2.5 - Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable	p. 185
ACTION 3 – Rendre les transports en commun plus attractifs	p. 186
Action 3.1 - Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers	p. 187
Action 3.2 - Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges	p. 188
Action 3.3 - Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires	p. 192
Action 3.4 - Déployer des modes de mobilité innovants	p. 193

ACTION 4 – Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires

p. 194

Action 4.1 - Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux
p. 193

Action 4.2 - Mieux contrôler le stationnement

p. 197

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

p. 198

Action 4.4 - Encourager un nouveau rapport à la voiture

p. 200

ACTION 5 – Améliorer le transport et la livraison des marchandises

p. 201

Action 5.1 - Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds

p. 202

Action 5.2 - Optimiser les conditions de livraisons

p. 203

ACTION 6 – Communiquer, sensibiliser, observer

p. 204

Action Socle - Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires

p. 205

Action 6.1 - Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires

p. 206

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

p. 207

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

p. 208

D. Les annexes

p. 209

ANNEXE 1 – Estimation du plan de financement des actions

p. 211

ANNEXE 2 – L'échéancier des actions

p. 228

ANNEXE 3 – Zoom sur les propositions de traitements de carrefours

p. 232

ANNEXE 4 – Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les zones de modération de vitesse

p. 248

ANNEXE 5 – Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les secteurs à enjeux piétons et les itinéraires piétons prioritaires en vue de leur mise en accessibilité pour tous

p. 260

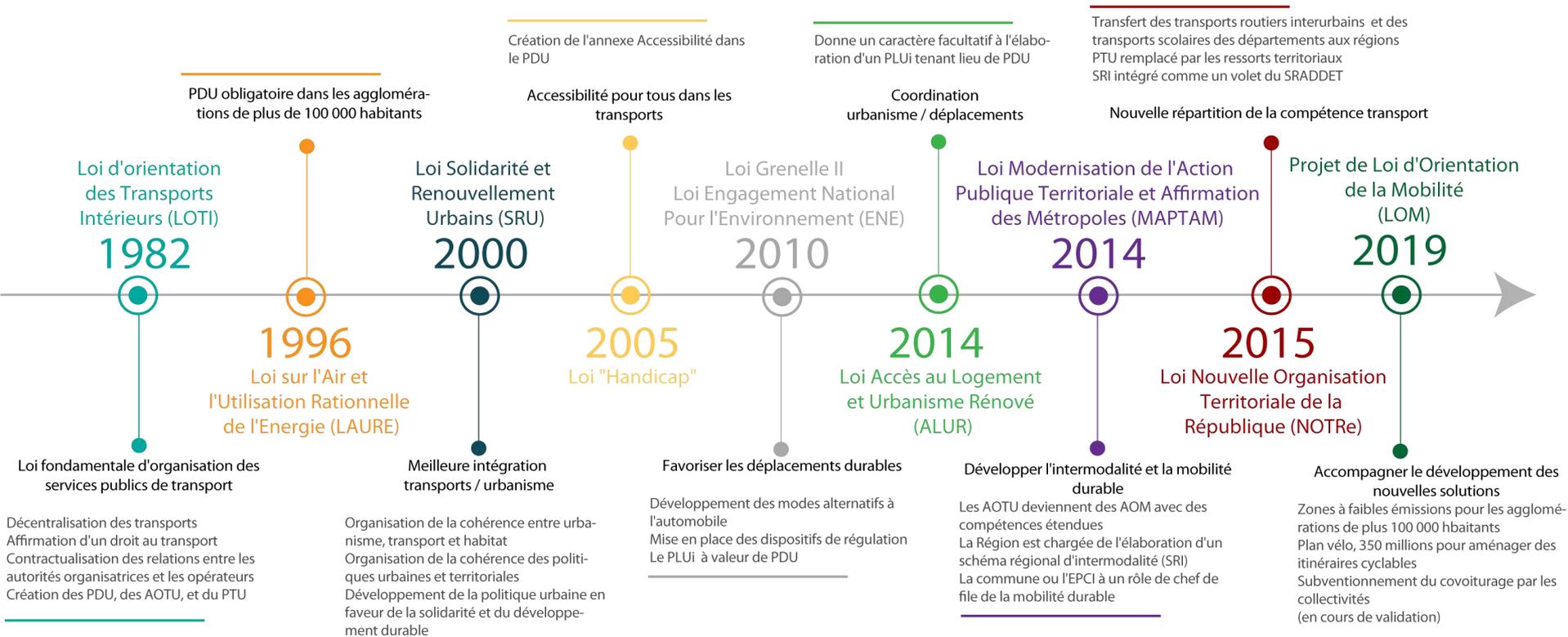
ANNEXE 6 – Glossaire

p. 296

A. Préambule

Les principales lois autour de la mobilité

Depuis 1982, différentes lois sont venues compléter la LOTI. Le PLM de Rambouillet Territoires s'inscrit dans ce cadre législatif.



Rambouillet Territoires

Rambouillet Territoires regroupe les EPCI : CC Plaines et forêts d'Yvelines, CC Contrée d'Ablis – Portes d'Yvelines, et CC des Etangs. Ce nouvel établissement compte aujourd'hui 36 communes, pour 78 000 habitants, répartis sur 630 km².

Un territoire qui dispose de plusieurs infrastructures remarquables, avec l'offre ferroviaire (*Transilien N et Ter Chartres-Paris*), les axes routiers et autoroutiers A10, A11 et RN10. Le territoire se caractérise par sa position aux franges de l'Île-de-France limitrophe de l'Eure-et-Loir et l'Essonne, et l'hétérogénéité de son tissu urbain. Avec des espaces de forêt traversés par les axes de transports et reliant les principales communes entre elles.

Le territoire est desservi en transports en commun par un axe ferroviaire structurant sur lequel 2 lignes se superposent (*Transilien N et Ter Chartres-Paris*), un réseau de bus express qui le relie avec l'ouest francilien et les gares extérieures. Un service de transport à la demande zonal est actuellement à l'étude à l'échelle du territoire.

Le Plan Local de Mobilité de Rambouillet Territoires

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

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

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



Château de Rambouillet



TER en gare de Gazeran



Voie verte à Bonnelles

Les grands enjeux du PDU IF

Ce Plan Local de Mobilité devra définir les solutions adaptées pour répondre aux besoins de mobilité des habitants et aux objectifs ambitieux du nouveau PDU à l'échelle régionale. Ce PLM doit également être en lien avec les différents documents de planification.

Concernant les enjeux du PDU IF et afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

- **une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;**
- **une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;**
- **une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés ;**

Cette diminution de l'usage des modes individuels motorisés est en nette rupture avec l'évolution tendancielle (hors mise en œuvre des mesures du PDUIF) qui conduirait à une hausse de 8% de ces déplacements.

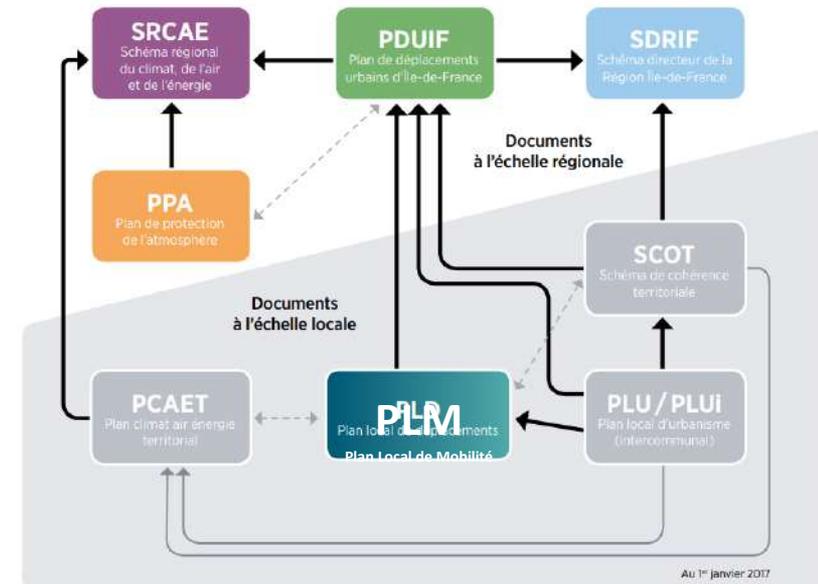
Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF a défini neuf défis à relever :

- Défi 1 :** Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo ;
- Défi 2 :** Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défi 3 :** Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement ;
- Défi 4 :** Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5 :** Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6 :** Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
- Défi 7 :** Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau ;
- Défi 8 :** Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF ;
- Défi 9 :** Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Le PDUIF est un PACTE pour la mobilité en Île-de-France qui nécessite l'implication de tous les acteurs concernés.

Le PDU IF & le PLM

- 12 actions socles du PDU IF qui doivent être déclinées dans un PLM
- Des actions à la carte possible dans un PLM
- Un caractère pré-opérationnel recherché dans un PLM



- Est compatible avec
- Prend en compte
- ↔ Cohérence à assurer (pas de lien réglementaire)
- Document établi par la Région et l'État
- Document établi par la Région
- Document établi par l'État
- Document établi par les communes, les EPCI, les EPT ou la Métropole du Grand Paris
- Document établi par les EPCI, les EPT ou des syndicats mixtes

L'élaboration du diagnostic s'est appuyé sur 3 principales sources d'informations :

Un questionnaire interactif pour recueillir les attentes des communes

- ✓ Un questionnaire en ligne a été transmis aux 36 communes du territoire afin d'échanger sur leurs attentes vis-à-vis du PLM, les problématiques de la commune et les éventuels projets d'envergure.
- ✓ Les informations collectées lors de ces questionnaires constituent une base d'informations qualitatives permettant de connaître plus finement la mobilité à l'échelle communale et de mieux cerner des attentes des élus en termes de mobilité.

Des relevés de terrain

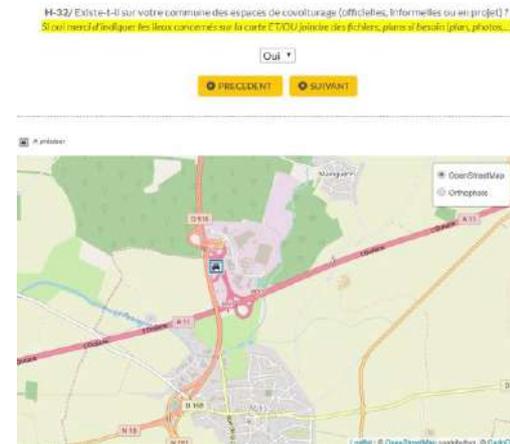
- ✓ Des investigations de terrain ont été réalisées afin de bien appréhender les difficultés que peuvent rencontrer les habitants du territoire au cours de leurs déplacements. Ces différents relevés sont intervenues sur des points stratégiques : centres-villes, pôles générateurs de flux, gares, zones d'activités et commerciales.
- ✓ Pour mieux rendre compte des dysfonctionnements observés et afin d'étayer certains constats dans le diagnostic et préparer la phase action, un reportage photographique a été réalisé lors de ces relevés.

Des entretiens téléphoniques avec les acteurs du territoire

- ✓ Des entretiens téléphoniques ont été organisés avec les principaux acteurs du territoire en lien avec la mobilité : DRIF, Région Ile-de-France, Département des Yvelines, Ile-de-France Mobilité, Ville de Rambouillet, Ville de Saint-Arnoult-en-Yvelines, les transporteurs (*Transdev et SAVAC*).
- ✓ Ces entretiens ont abordé notamment les thématiques suivantes :
 - Le fonctionnement du territoire et relation avec l'extérieur ;
 - L'analyse de l'offre et de la demande de transport tous modes ;
 - Les points noirs identifiés, dysfonctionnements actuels ;
 - Les attentes de chacun sur le PLM, les orientations, les actions... ;
 - Les données et documents disponibles ;
 - Les projets impactant les déplacements sur le territoire.

Les données INSEE de 2015, source d'informations pour le cadrage du territoire :

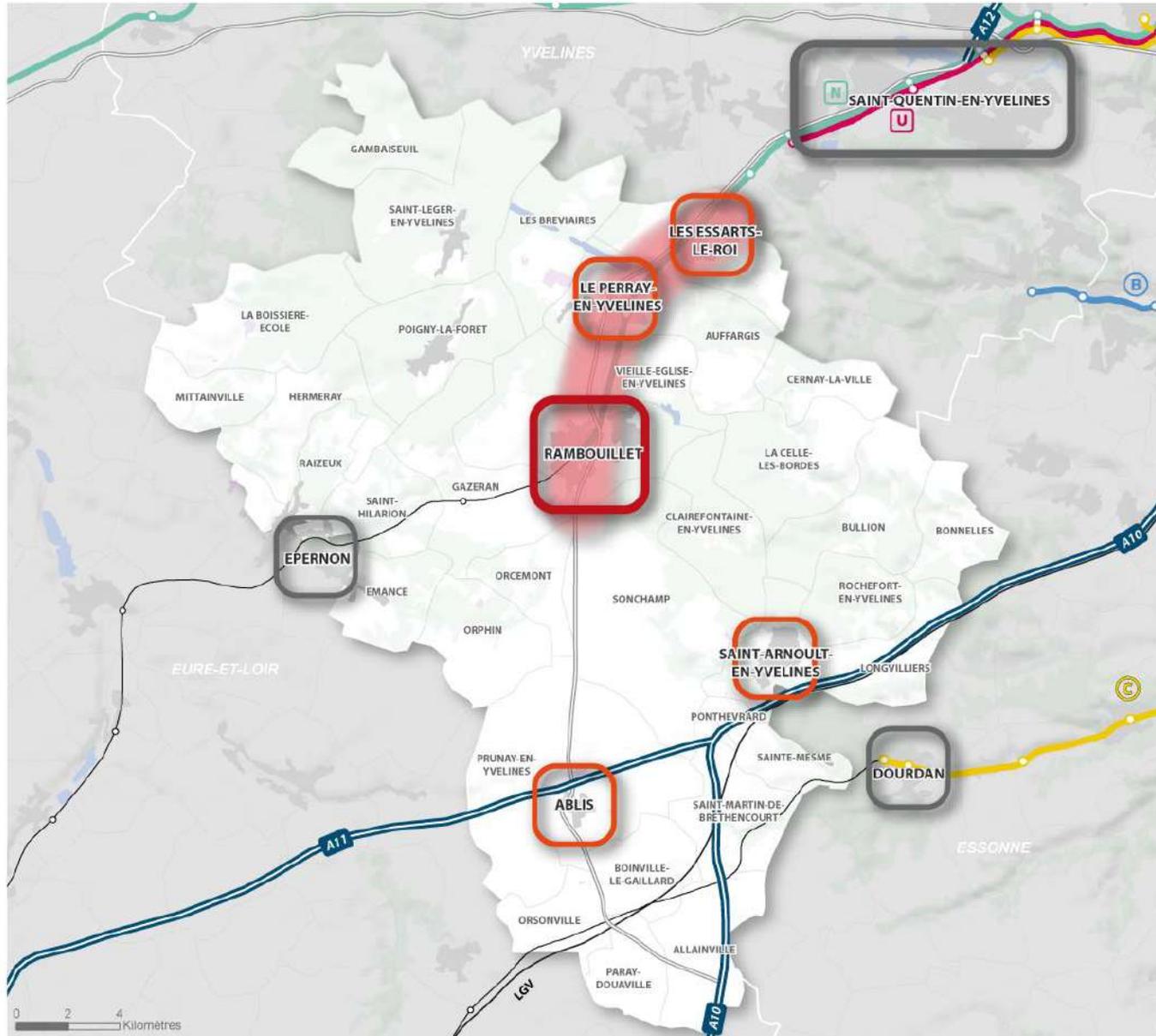
- ✓ La démographie (population, répartition par âge...)
- ✓ La motorisation des ménages
- ✓ Les répartitions modales pour les déplacements domicile-travail
- ✓ Les flux de déplacements d'actifs et de scolaires



B. Diagnostic

1

- Le contexte du territoire et les pratiques de déplacement



Armature urbaine de Rambouillet Territoires

Structuration territoriale

-  Rambouillet : pôle structurant
-  4 pôles d'appui
-  Axe urbain structurant de Rambouillet Territoires
-  Pôle extérieur

- ✓ **Un axe urbain structurant**, dominé par Rambouillet et desservi par le Transilien, qui concentre l'essentiel de l'activité et des services.
- ✓ **Des pôles d'appui** qui regroupent un panel de commerces, d'équipements et de services, mais insuffisants pour répondre à l'ensemble des besoins.
- ✓ **Le reste du territoire, dominé par la forêt**, peu équipé et à l'habitat diffus, où le recours à l'automobile est plus systématique avec une offre alternative moins concurrentielle.

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

36 communes du Sud-Yvelines

- ✓ **Rambouillet Territoires** est composé de **36 communes**.
- ✓ C'est un territoire périurbain et semi-rural, aux franges de l'Ile-de-France, à proximité de l'Eure-et-Loir et de l'Essonne, dont Rambouillet est la ville-centre et sous-préfecture des Yvelines.

Près de 78 000 habitants mais de fortes disparités spatiales

- ✓ Rambouillet, ville-centre du territoire, regroupe 32 % de la population, soit 25 500 habitants.
- ✓ Les 4 pôles d'appui comptent plus de 3 000 habitants et regroupent 30 % de la population.
- ✓ Les autres communes comptent moins de 2 000 habitants, dont 23 moins de 1 000 habitants.

Une période de stagnation démographique depuis 2010

- ✓ **La tendance démographique récente est à une relative stagnation**, avec un recul de 0,04 %/an en moyenne entre 2010 et 2015, contrastant avec l'évolution positive à l'échelle départementale (+0,26 %/an) et régionale (+0,50 %/an). La **période actuelle suit une période croissance démographique entre 1999 et 2010** (+0,69 %/an) lors de laquelle le territoire a gagné 5 669 habitants.
- ✓ **Les pôles structurants du territoire connaissent des situations contrastées** : un taux de croissance important à Ablis, au Perray-en-Yvelines et aux Essarts-le-Roi, ces 3 pôles concentrant l'essentiel de la croissance démographique du territoire, mais un recul à Rambouillet et Saint-Arnoult-en-Yvelines.

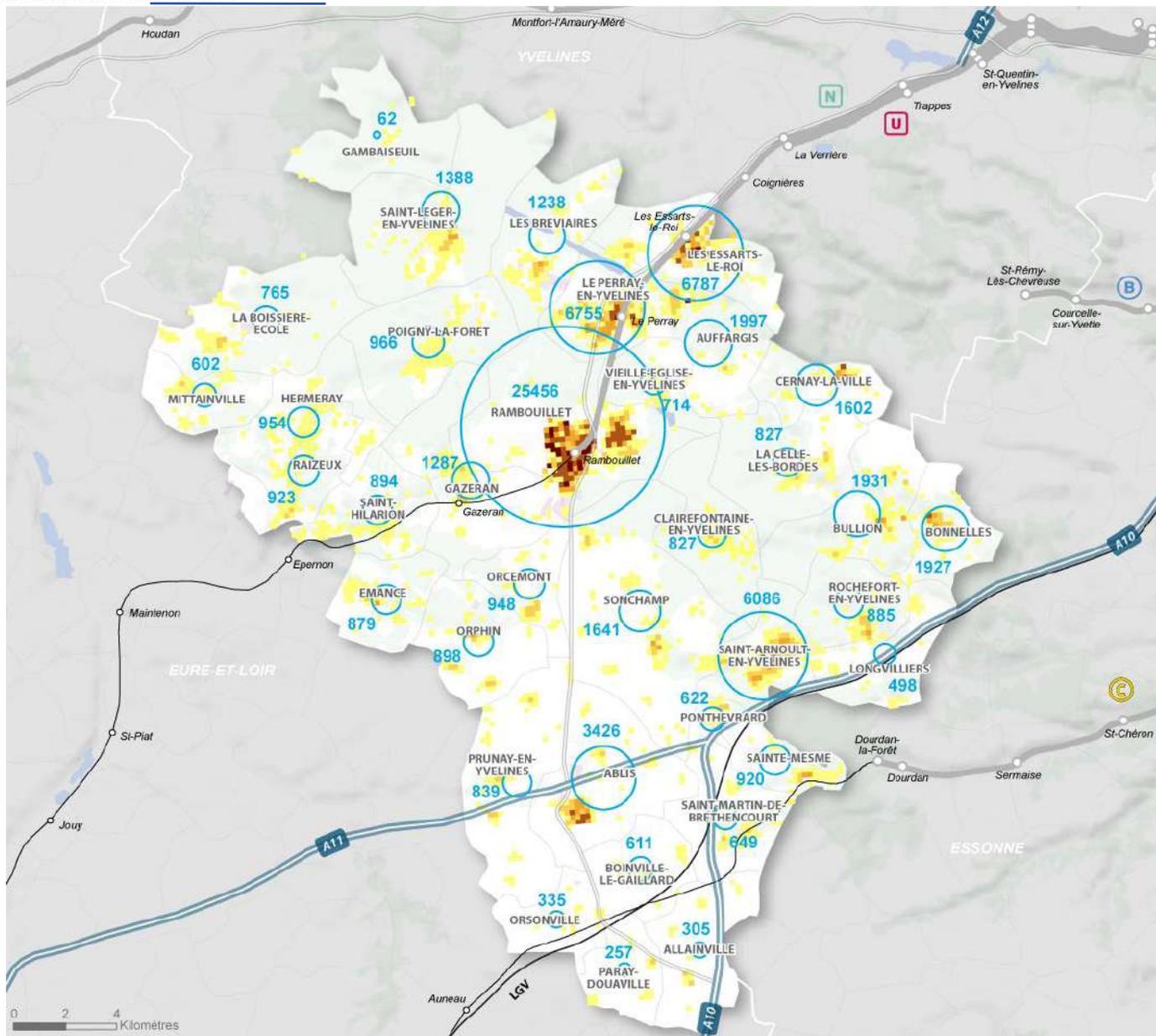
Commune	Population 2015 (INSEE)	Taux de croissance annuel moyen	
		1999-2010	2010-2015
Rambouillet	25 456	+ 0,50 %/an	- 0,54 %/an
Les Essarts-le-Roi	6 787	+ 0,28 %/an	+ 1,44 %/an
Le Perray-en-Yvelines	6 755	+ 1,14 %/an	+ 0,47 %/an
Saint-Arnoult-en-Yvelines	6 086	+ 0,74 %/an	- 0,21 %/an
Ablis	3 426	+ 1,79 %/an	+ 0,83 %/an
Rambouillet Territoires	77 701	+ 0,69 %/an	- 0,04 %/an

Un territoire globalement peu dense

- **Rambouillet Territoires** représente **27,5 %** de la superficie du département des Yvelines, mais seulement **5 %** de sa population.
- Sa **densité** de population est de **124 hab/km²**, contre **625 hab/km²** en Yvelines et **1 006 hab/km²** en Ile-de-France.

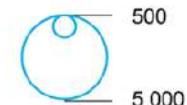
Un niveau de vie supérieur à la moyenne

- Le revenu médian disponible (INSEE 2014) :
Rambouillet Territoires : env. 26 200 €
Yvelines : 25 550 €
Ile-de-France : 22 522 €
Métropole : 20 369 €
- Un territoire au **niveau de vie élevé** où le **coût** lié à la **mobilité** et à l'usage de la voiture pèse proportionnellement **moins** dans le **budget des ménages**.



Des densités de population très inégales

Population communale 2015



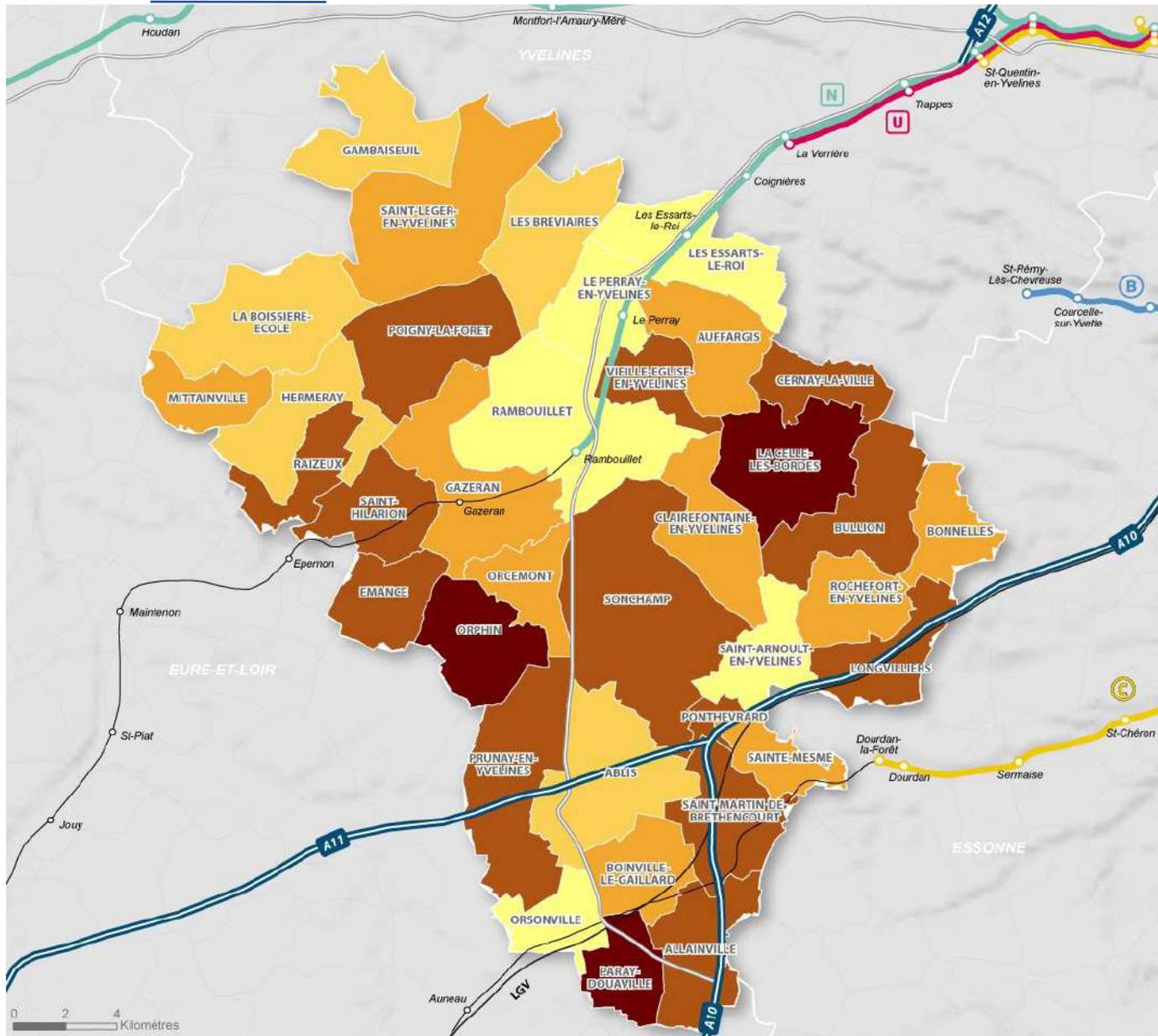
Population carroyée 200m



Les données carroyées permettent de faire apparaître les tâches urbaines et les logiques d'urbanisation.

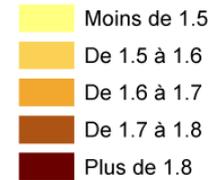
- ✓ Rambouillet concentre 32 % de la population
- ✓ Des pôles de densité situés le long de la RN10
- ✓ Une partie sud du territoire plus dense au niveau des échangeurs autoroutiers, avec Saint-Arnoult-en-Yvelines 484 habitants/km².
- ✓ Une partie nord-ouest du territoire plus rurale avec 47 habitants par km² en moyenne

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019



Un taux d'équipement des ménages élevé, ne favorisant pas les modes alternatifs

Taux de motorisation



- ✓ **Le taux de motorisation est 1,42 sur le territoire** supérieur à celui du département des Yvelines (1,26) et de la Région Ile-de-France (0,91). A titre de comparaison sur la CC Etampois Sud Essonne voisine le taux de motorisation est de 1,33.
- ✓ **3 179 ménages ne possèdent pas de voiture (10 % des ménages)**. Ce sont des foyers qui sont captifs de solutions alternatives pour se déplacer, notamment des transports en commun.
- ✓ **44% des ménages du territoire sont multi-motorisés (2 voitures ou plus)**. Ce niveau d'équipement représente un seuil à partir duquel les déplacements du ménage sont effectués presque exclusivement en voiture.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

24 632 emplois sur le territoire, 1 emploi sur 2 se trouve sur la commune de Rambouillet

- ✓ **Rambouillet concentre la moitié des emplois du territoire (12 540).** C'est également la seule commune avec plus d'emplois que d'actifs, donc une commune attractive.
- ✓ **4 autres communes dépassent les 1 000 emplois,** à savoir : Le Perray-en-Yvelines (2 216 emplois), Les Essarts-le-Roi (1 356), Saint-Arnoult-en-Yvelines (1 428) et Ablis (1 224). Des pôles secondaires situés aux croisements des axes de transport majeurs. Le long du réseau transilien pour Le Perray-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi et au niveau des échangeurs autoroutiers pour Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines.

Un taux d'activité élevé et homogène sur le territoire

- ✓ **Le taux d'activité de Rambouillet Territoires est de 91,8%.** Une valeur supérieure à celle observée en Ile-de-France (87,2%) et dans les Yvelines (89,5%). A titre de comparaison le taux d'activité de CC Etampois Sud Essonne voisine est de 87,6%.
- ✓ **Le taux d'activité est homogène sur le territoire** avec des valeurs comprises entre 89,3% au minimum à Allainville à 96% au maximum à Gambaiseuil. Rambouillet commune qui accueille le plus d'emplois affiche un taux d'activité de 90,5%.
- ✓ Les taux de chômage communaux sont logiquement assez faibles variant de 4% à 11% au maximum, et un taux moyen de 8,2% pour la communauté d'agglomération.

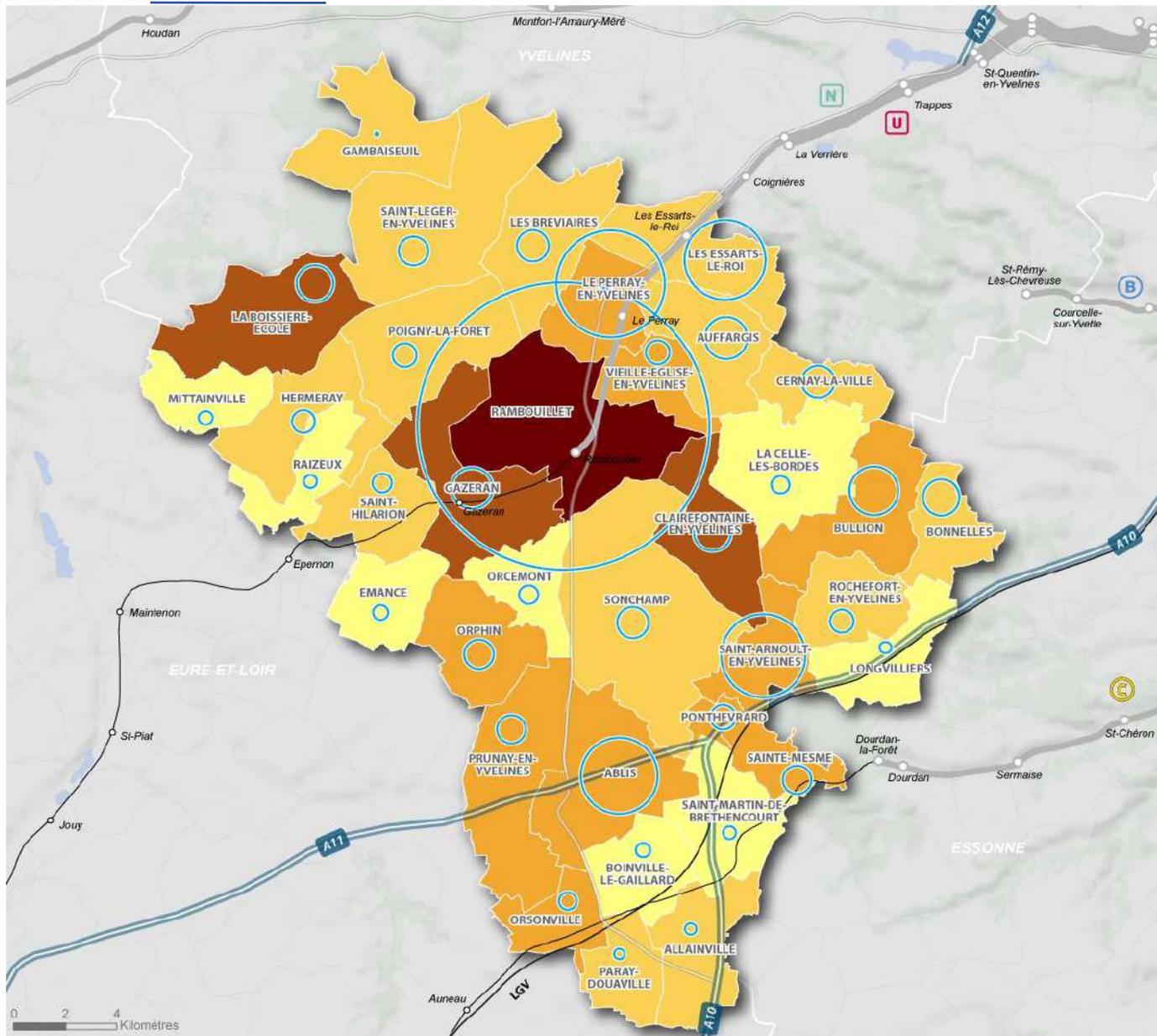
Communes ou EPCI	Actifs	Actifs occupés	Taux d'activité (%)	Emplois
Rambouillet Territoires	38 170	35 035	91,8%	24 632
Rambouillet	12 300	11 126	90,5%	12 540
Le Perray-en-Yvelines	3 430	3 168	92,4%	2 213
Les Essarts-le-Roi	3 346	3 068	91,7%	1 356
Saint-Arnoult-en-Yvelines	2 886	2 645	91,6%	1 428
Ablis	1 835	1 707	93%	1 224

10 zones d'activité sur le territoire

- Réparties sur les communes de Rambouillet, Saint-Arnoult-en-Yvelines, Ablis, Les Essarts-le-Roi, Le Perray-en-Yvelines et Gazeran.
- Essentiellement situées autour de la RN10 et près des échangeurs des autoroutes A10 et A11, les ZA sont des pôles générateurs de déplacements.

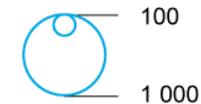
Les principaux employeurs

Employeur	Commune	Effectif
Centre hospitalier Rambouillet	Rambouillet	1 200
Continental	Rambouillet	366
EBP Informatique	Gazeran	260
Hôpital pédiatrique	Bullion	250
Frapogi (L'Oréal)	Rambouillet	250
Cofiroute	Ponthévrard	201
Recocash	Rambouillet	200
Distri Sécurité	Les Essarts-le-Roi	200
Schucho International	Le Perray-en-Yvelines	200
Guerlain	Orphin	180
Fromagerie Rambol	Saint-Arnoult-en-Yvelines	174
Transdev IDF	Rambouillet	155
Snef	Rambouillet	147

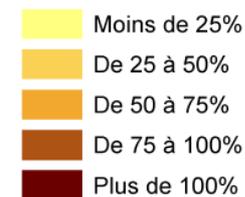


Un territoire en déficit d'emplois

Nombre d'emplois en 2015



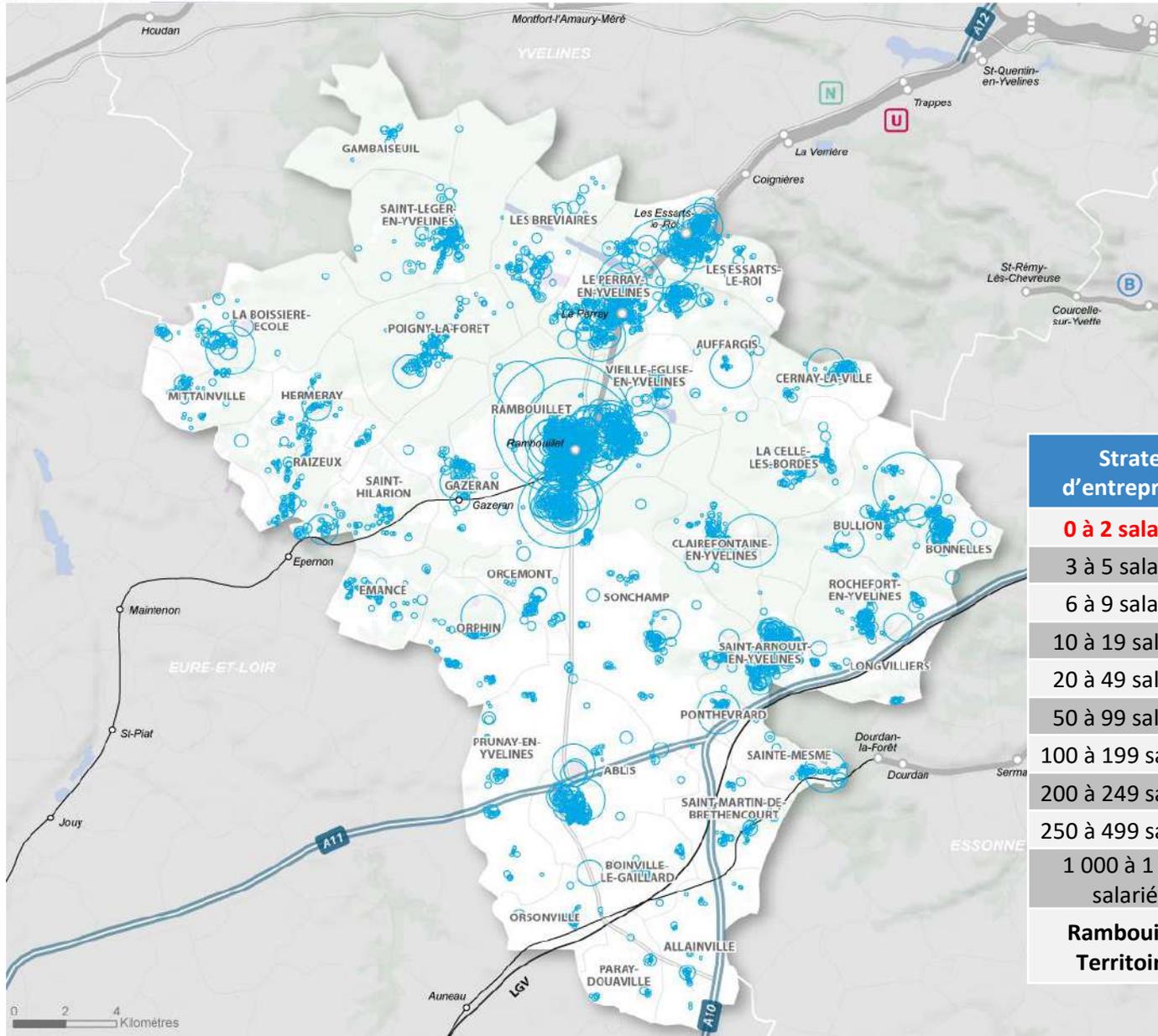
Emplois/actifs occupés



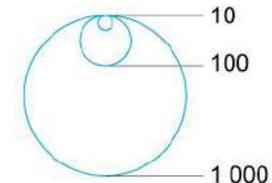
- ✓ Le ratio emploi par actif occupé du territoire est de **0,7** marquant un fort déficit d'emplois.
- ✓ Rambouillet est la **commune la plus attractive du territoire** et la seule avec plus d'emplois que d'actifs occupés (*ratio de 1,13*).
- ✓ Le caractère « dortoir » d'une partie du territoire : 22 des 36 communes ont un ratio emploi par actif occupé inférieur à 0,5. Cela implique une forte mobilité des actifs vers l'extérieur de l'agglomération.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

65 % des emplois sur l'axe urbain Rambouillet / Le Perray-en-Yvelines / Les Essarts-le-Roi



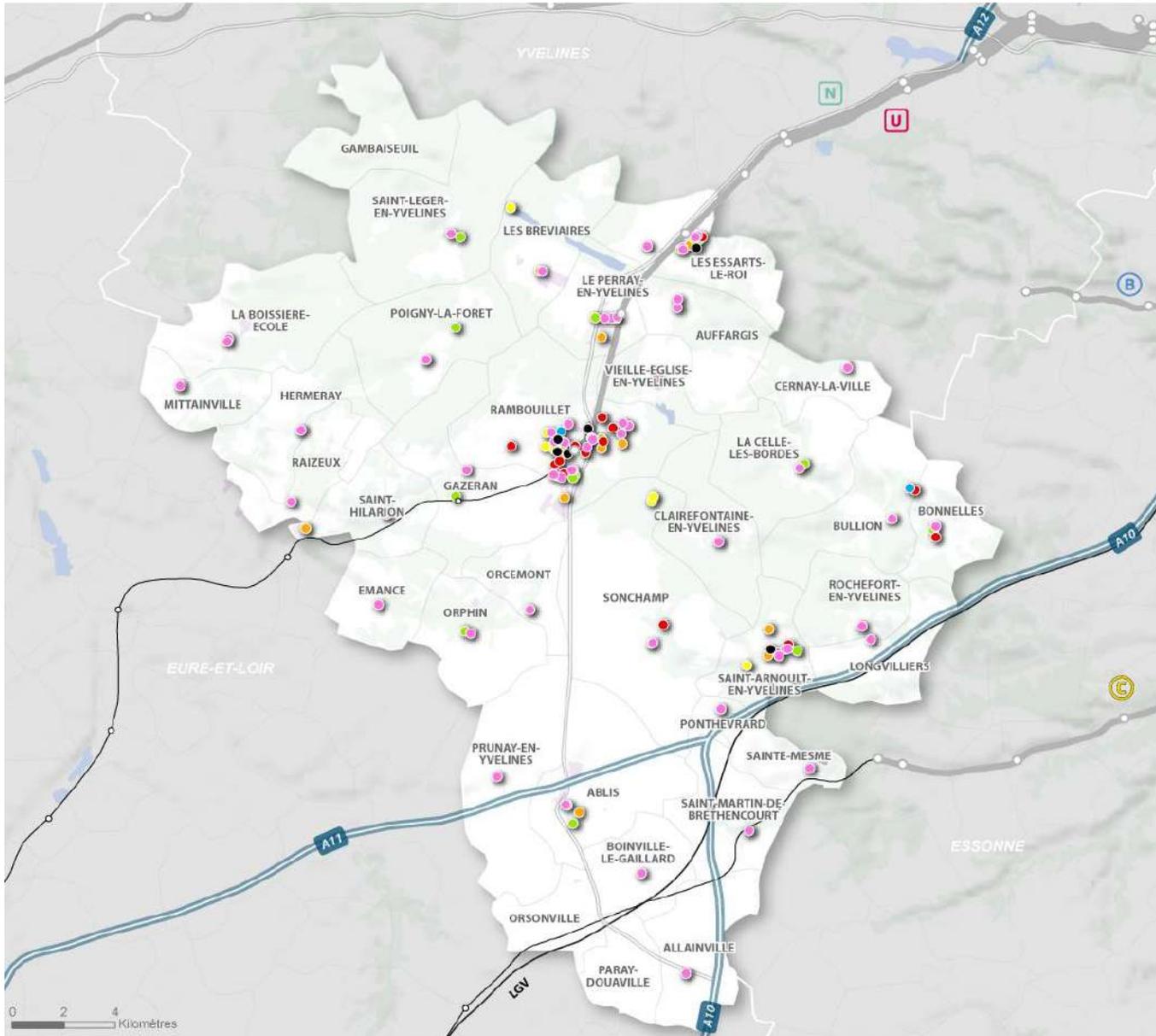
Effectif des entreprises



Strate d'entreprises	Nombre d'emplois	Part de l'emploi sur RT (%)
0 à 2 salariés	11 089	45%
3 à 5 salariés	1 338	5%
6 à 9 salariés	1 452	6%
10 à 19 salariés	1 930	8%
20 à 49 salariés	2 060	8%
50 à 99 salariés	1 800	7%
100 à 199 salariés	2 100	9%
200 à 249 salariés	400	2%
250 à 499 salariés	1 500	6%
1 000 à 1 999 salariés	1 000	4%
Rambouillet Territoires	24 669	100%

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

Les pôles générateurs concentrés sur Rambouillet



Pôles générateurs principaux

- Administration
- Santé
- Ecole
- Etablissements scolaire du secondaire / supérieur
- Sport/Loisirs
- Culture
- Commerces

- ✓ La répartition spatiale des pôles générateurs met en avant une **forte polarisation de Rambouillet** qui concentre notamment toutes les administrations structurantes de RT. 3 mairies sont équipées pour réaliser des cartes d'identité : Rambouillet, Les Essarts-le-Roi, Saint-Arnoult-en-Y.
- ✓ **Seules 3 communes ne possèdent pas d'école primaire.** Cela met en avant une mobilité courte distance des scolaires, et potentiellement un faible besoin en TC.
- ✓ **4 établissements d'enseignement secondaire en dehors de Rambouillet.** Des flux qui ne sont pas à négliger car ils concernent des publics de « captifs », dépendant des transports en commun.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, BD TOPO
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

La mobilité des actifs est tournée vers l'extérieur

- ✓ **62 % des actifs quittent le territoire pour travailler**, cela représente 22 889 flux quotidiens.
- ✓ **1 actif sur 4 travaille dans sa commune de résidence (8 963 actifs, soit 25%)**. La mobilité intra-communale constitue un potentiel de développement pour les modes actifs car elle concerne des déplacements de courte distance.
- ✓ **La mobilité interne à Rambouillet Territoires représente plus d'un tiers des flux (38 %)**. La mobilité d'échange entre communes du territoire représente 13 % des flux pour 4 636 actifs..

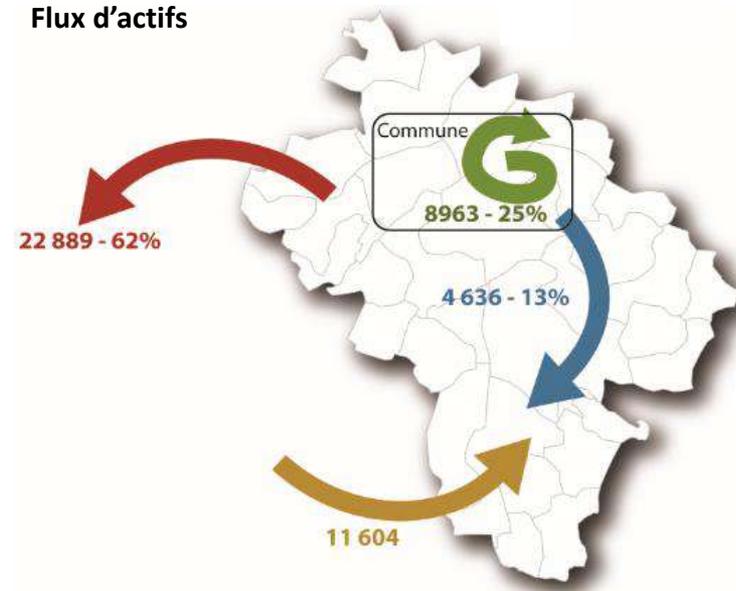
Un territoire attractif malgré le déficit d'emplois

- ✓ Malgré le déficit d'emplois explicité précédemment, **11 604 actifs extérieurs se rendent quotidiennement sur Rambouillet Territoires pour travailler**.

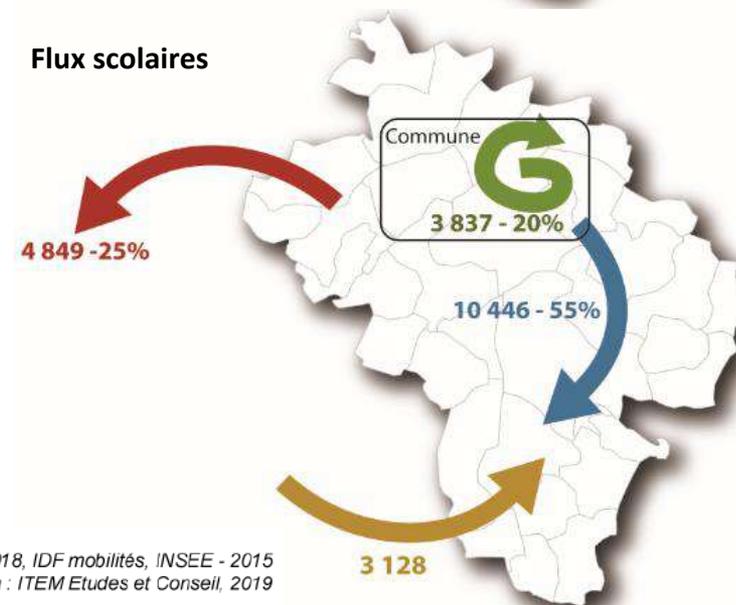
La mobilité interne majoritaire chez les scolaires

- ✓ **75 % des élèves habitent et étudient à Rambouillet Territoires**. Cela représente 14 303 élèves, parmi eux, 3 837 étudient dans leur commune de résidence (soit 20 %) et 10 446 dans une autre commune du territoire (soit 55%).
- ✓ 1 scolaire sur 4 quitte Rambouillet Territoires, ce qui équivaut à 4 849 flux externes quotidiennement.

Flux d'actifs



Flux scolaires



Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Les données concernant les déplacements de Rambouillet Territoires

3 sources de données sont disponibles pour analyser la structure des déplacements sur le territoire :

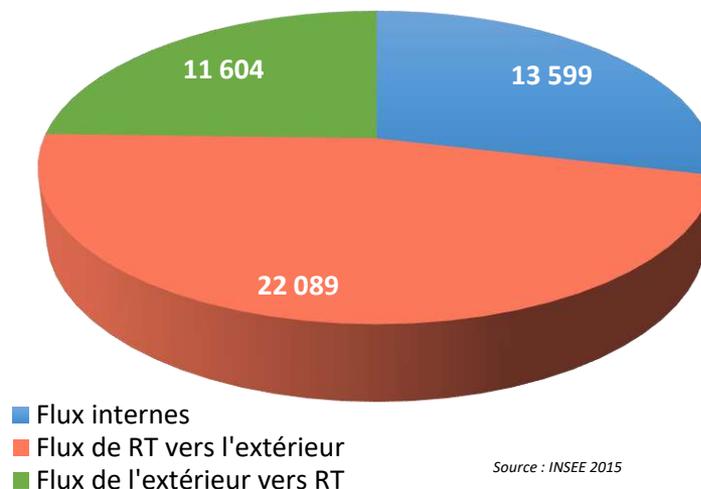
- ✓ **Les données INSEE** qui permettent de connaître les déplacements quotidiens (*domicile-travail et domicile-étude*) avec à la fois les flux internes à l'agglomération, les flux sortants (*personnes de RT qui vont travailler/étudier en dehors du territoire*) et les flux entrants (*personnes habitant en dehors de RT qui vont travailler/étudier sur RT*). Ces données sont actualisées chaque année sur la base des recensements. Les derniers disponibles se basent sur l'année 2015. L'INSEE dispose également de données sur les modes de transports utilisés pour le trajet pendulaire mais cette donnée n'est pas actualisée tous les ans et actuellement elle est datée de 2012.
- ✓ **Les données de l'Enquête Globale Transport (EGT)**, à partir d'une enquête régionale réalisée en 2010, les pratiques de déplacements des ménages franciliens ont été détaillées et permettent de disposer d'informations sur les modes utilisés, les motifs de déplacements, les temps de déplacement par mode ou motif... Il est à noter qu'une nouvelle EGT est en cours mais le temps de collecte des données et l'analyse des résultats ne sont pas compatibles avec la temporalité de ce PLM.
- ✓ **La matrice origine-destination modélisée par VEDECOM** à la demande de Rambouillet Territoires.

Près de 100 000 trajets d'actifs sur RT (INSEE 2015)

47 292 actifs sont liés par le travail à RT.

- ✓ Seulement 38 % des actifs habitent et travaillent sur RT (flux interne).
- ✓ Ainsi, près des 2/3 des actifs habitant RT doivent quitter le territoire pour travailler.
- ✓ Les actifs entrants représentent 33 % des flux d'actifs sur RT

Flux d'actifs sur Rambouillet Territoires

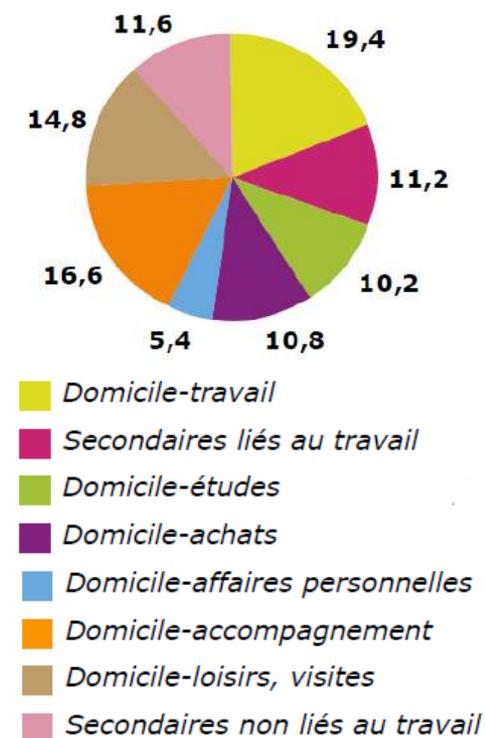


Source : INSEE 2015

Les motifs de déplacements sur Rambouillet Territoires (EGT 2010)

Les déplacements liés au travail ou aux études représentent 40,8 % des trajets réalisés quotidiennement par les habitants de Rambouillet Territoires.

Motifs des déplacements



Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA

Près de 45 000 trajets de scolaires sur Rambouillet Territoires

Pour les scolaires (*élémentaires / collégiens / lycéens / étudiants*) l'organisation des flux est différente que pour les actifs :

- ✓ 75 % des scolaires **habitent et étudient sur RT** (du fait notamment des écoles maternelles et primaires sur le territoire)
- ✓ Davantage de scolaires quittent le territoire pour étudier que de scolaires ne se rendent sur RT. Ceci s'explique par l'absence d'établissements d'enseignements supérieurs.

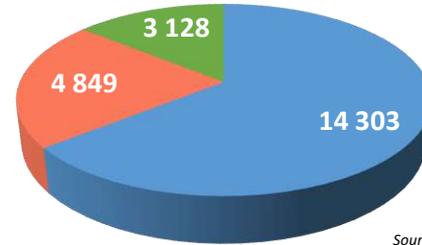
La prédominance de l'automobile dans les trajets des actifs

- ✓ Plus de 2 actifs sur 3 sont automobilistes.
- ✓ L'ensemble des **modes actifs** ne représentent que **8,2 %**.

La voiture majoritaire dans la mobilité intra-communale

- ✓ 25 % des actifs de RT habitent et travaillent dans la même commune. **Moins de 30 % des trajets sont effectués en modes actifs (26,5%)** alors que souvent ce sont des distances **inférieures à 3 km**.
- ✓ **Moins d'usage des TC pour les déplacements à l'échelle communale (8 %)**. Les temps de parcours sont moins concurrentiels sur les courtes distances. De plus, la plupart des communes sont rurales donc des distances intra-communales encore réduites.

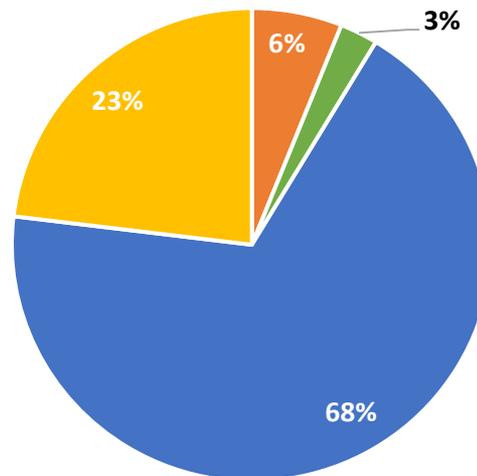
Flux de scolaires sur Rambouillet Territoires



Source : INSEE 2015

- Flux internes
- Flux de RT vers l'extérieur
- Flux de l'extérieur vers RT

Parts modales des déplacements des actifs de RT



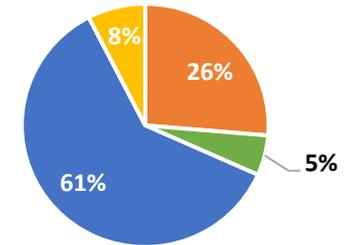
Source : INSEE 2015

- Marche à pied
- Deux roues
- VP
- TC

Les actifs qui habitent et travaillent dans la même commune

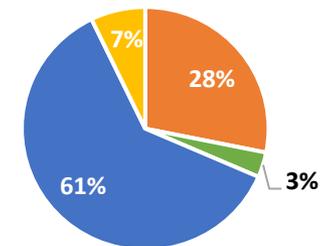
Ce taux permet de constater l'utilisation des TC et modes alternatifs et le comparer selon différents territoires (RT, CC Etampois et Région IDF).

RT



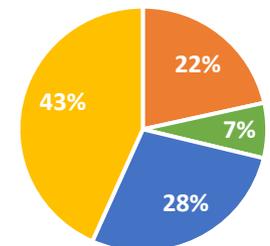
Source : INSEE 2015

ETAMPOIS



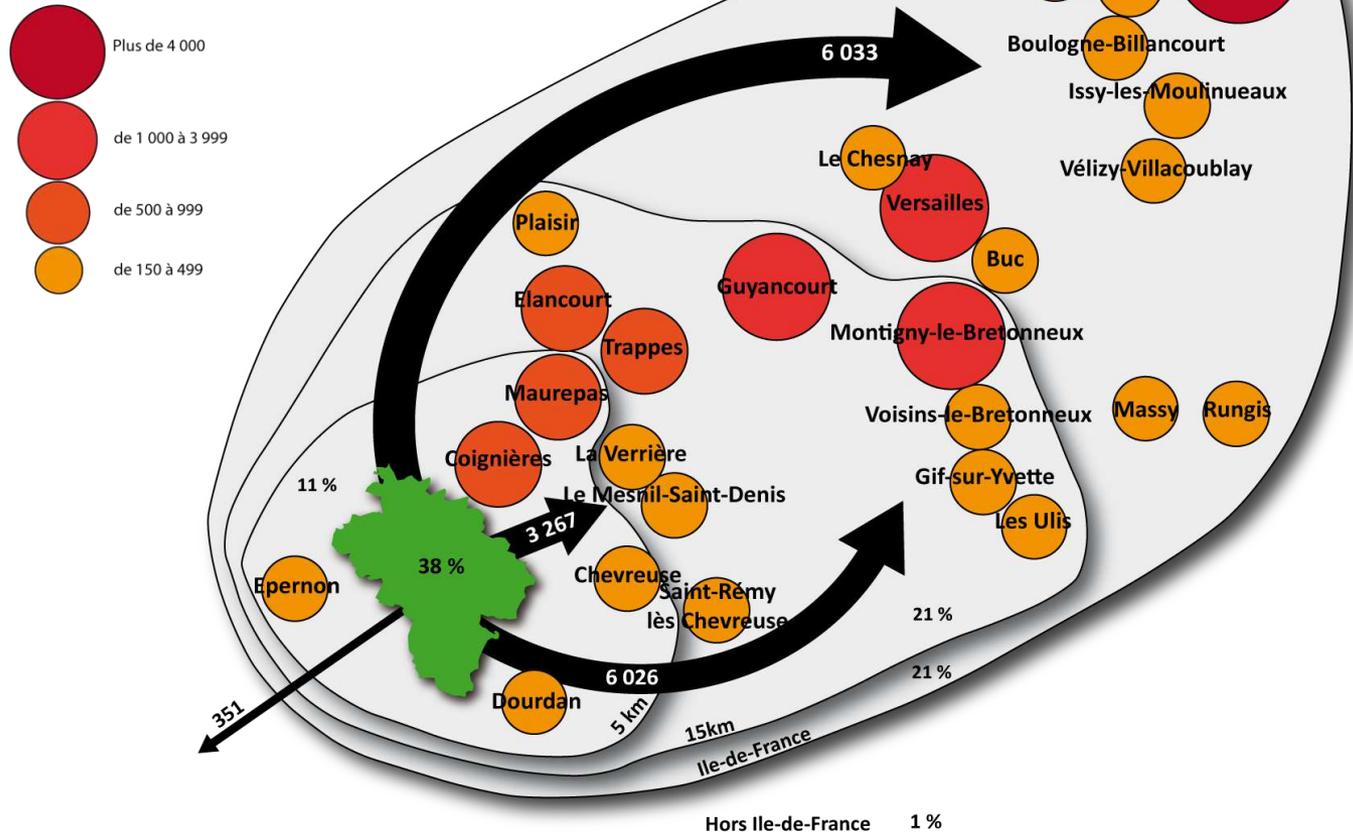
Source : INSEE 2015

IDF



Source : INSEE 2015

Flux d'actifs depuis Rambouillet Territoires INSEE (2015) :



Des flux hétérogènes, concentrés autour de l'axe ferroviaire Rambouillet - Paris

- ✓ **38 % des actifs résident et travaillent sur Rambouillet Territoires.**
- ✓ **15,8 % des actifs sortants de Rambouillet Territoires vont travailler sur Paris.**
- ✓ **Guyancourt, Versailles et Montigny-le-Bretonneux, attirent à elles 3, la même proportion d'actifs que Paris (16%).**
- ✓ **L'axe Rambouillet-Paris structure les déplacements des actifs, on devine l'influence de la ligne N du transilien qui dessert Coignières, Maurepas, La Verrière, Trappes, Guyancourt, Versailles et Paris.**
- ✓ **835 actifs vont travailler hors d'Ile-de-France, principalement sur Chartres (28%) et Epernon (20%).**

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

L'étude des flux « OD » de Rambouillet Territoires

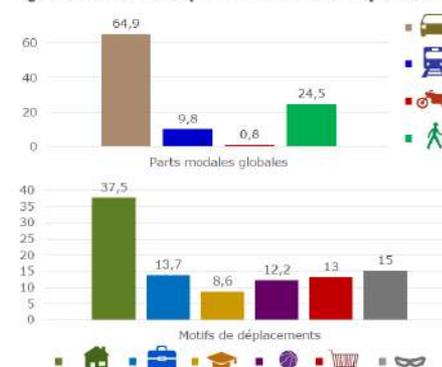
- ✓ **Le Perray-en-Yvelines > Rambouillet est l'OD la plus forte avec 2 981 flux**
- ✓ **Rambouillet, pôle émetteur ou récepteur de 9 OD sur les 10 plus fortes.**
- ✓ Les 4 OD les plus fortes sont internes, elles concernent les flux d'échange entre Le Perray-en-Yvelines et Rambouillet et entre Gazeran et Rambouillet.
- ✓ En termes de répartition modale, bien qu'une majorité de communes concernées se trouvent le long de l'axe ferroviaire structurant, il s'avère que la voiture est majoritaire dans les OD structurantes, à l'exception de celles au départ ou à destination de Paris
 ➔ A titre d'exemple **la part modale des TC ne dépassent pas les 13% entre Rambouillet et Gazeran alors que les deux communes sont reliées par l'offre ferroviaire.**
- ✓ **Les modes actifs sont présents sur les OD avec les distances intercommunales les plus faibles.** Notamment entre Gazeran et Rambouillet (6 % de part modale), ou entre Rambouillet et Le Perray-en-Yvelines (5 %).

Une matrice « O-D »

Les données origine-destination sont issues d'une matrice O-D créée par l'institut Vedecom à la demande de Rambouillet Territoires. Cette base de données a été analysée afin de ressortir les pratiques de déplacement et les besoins du territoire.

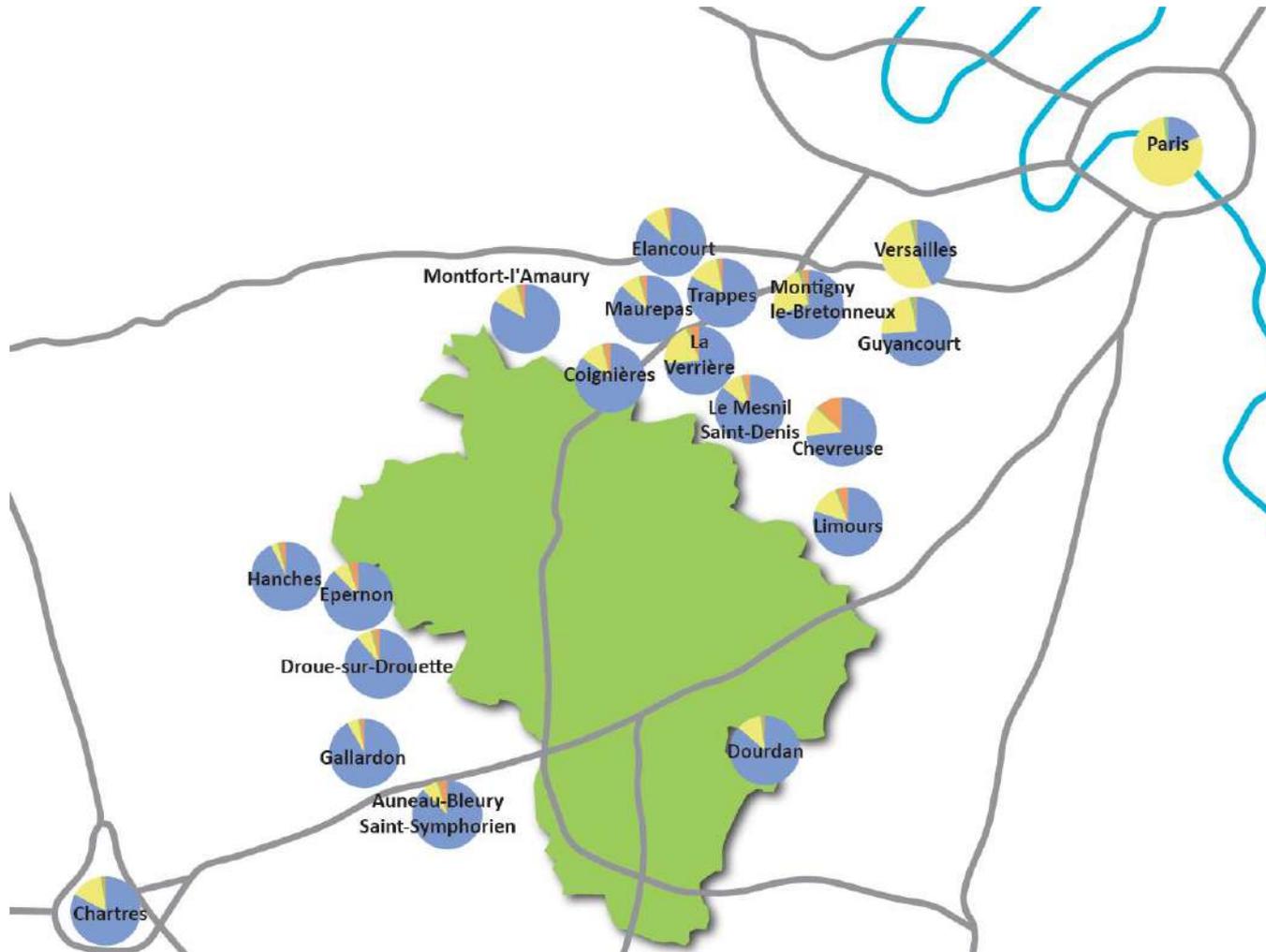
Origine	Destination	Flux	Part modale VP	Part modale TC	Part modale 2 roues	Part modale modes actifs
Perray-en-Yvelines	Rambouillet	2 981	85 %	10 %	1 %	4 %
Rambouillet	Perray-en-Yvelines	2 594	81 %	12 %	1 %	5 %
Gazeran	Rambouillet	1 437	81 %	11 %	1 %	6 %
Rambouillet	Gazeran	1 380	79 %	13 %	1 %	6 %
Paris	Rambouillet	1 348	29 %	69 %	2 %	0 %
Rambouillet	Paris	1 327	17 %	81 %	2 %	0 %
Rambouillet	Epernon	1 232	85 %	11 %	1 %	3 %
Rambouillet	Ablis	1 206	87 %	9 %	1 %	3 %
Perray-en-Yvelines	Les Essarts-le-Roi	1 155	82 %	13 %	1 %	4 %
Epernon	Rambouillet	1 151	84 %	12 %	1 %	2 %

Quels modes et quels motifs de déplacements ?



Source : Données Vedecom
Réalisation : ITEM 2019

Partition modale des flux sortants



Une utilisation des TC croissante à mesure que l'on s'approche de Paris

Modes de transport utilisés (INSEE, 2012) :



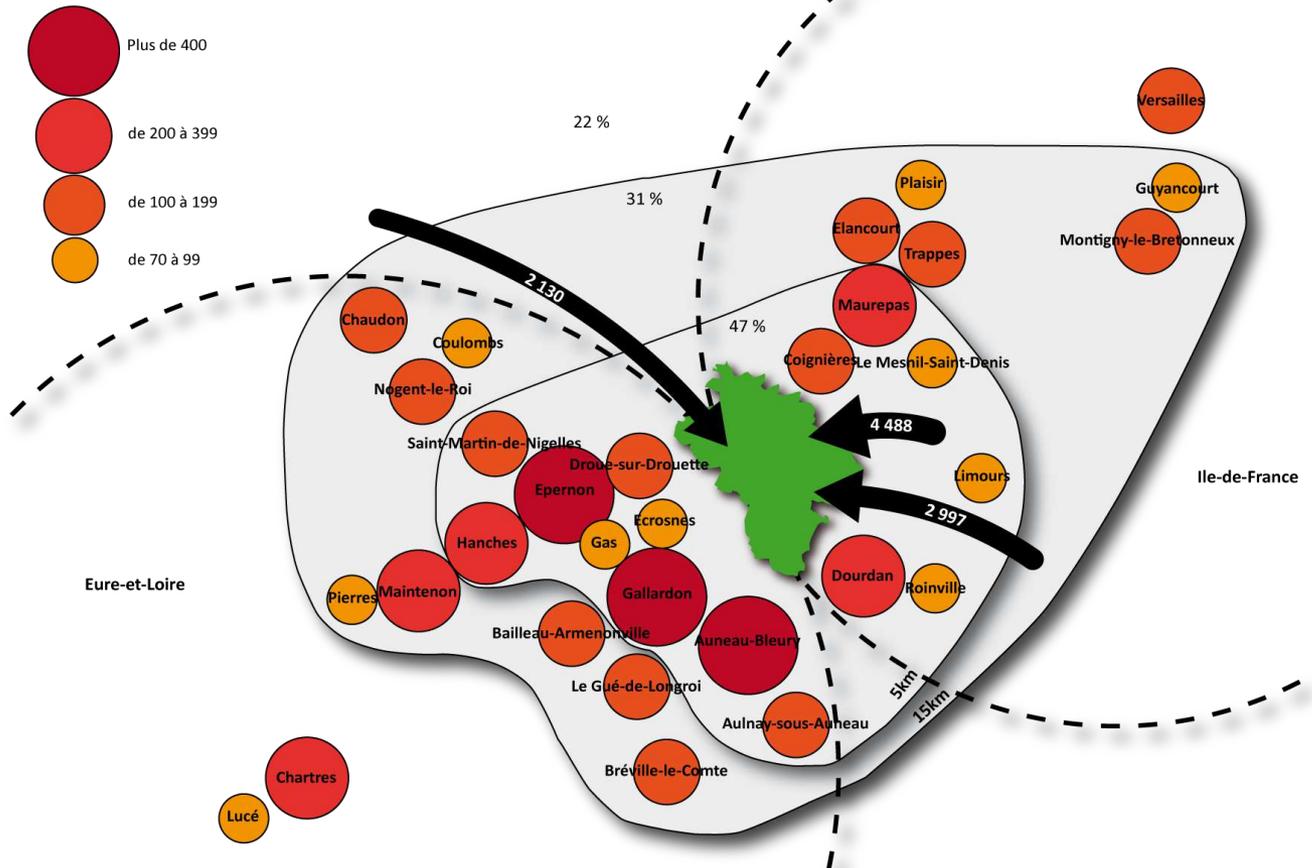
— La Seine
— Principaux axes routiers

Seules les origines supérieures à 300 flux sont représentées.
Réalisation : ITEM, 2019

- ✓ Les TC sont majoritaires pour les destinations de Paris (80%) et Versailles (54%).
- ✓ La voiture est largement majoritaire pour les destinations de proximité, même le long de l'axe ferroviaire
- ✓ Position hégémonique de l'automobile dans les déplacements vers l'Eure-et-Loir avec une part modale allant de 88% pour Epernon à 93% pour Hanches et Gallardon.

Source : Données Vedecom
Réalisation : ITEM 2019

Flux d'actifs vers Rambouillet Territoires INSEE (2015) :

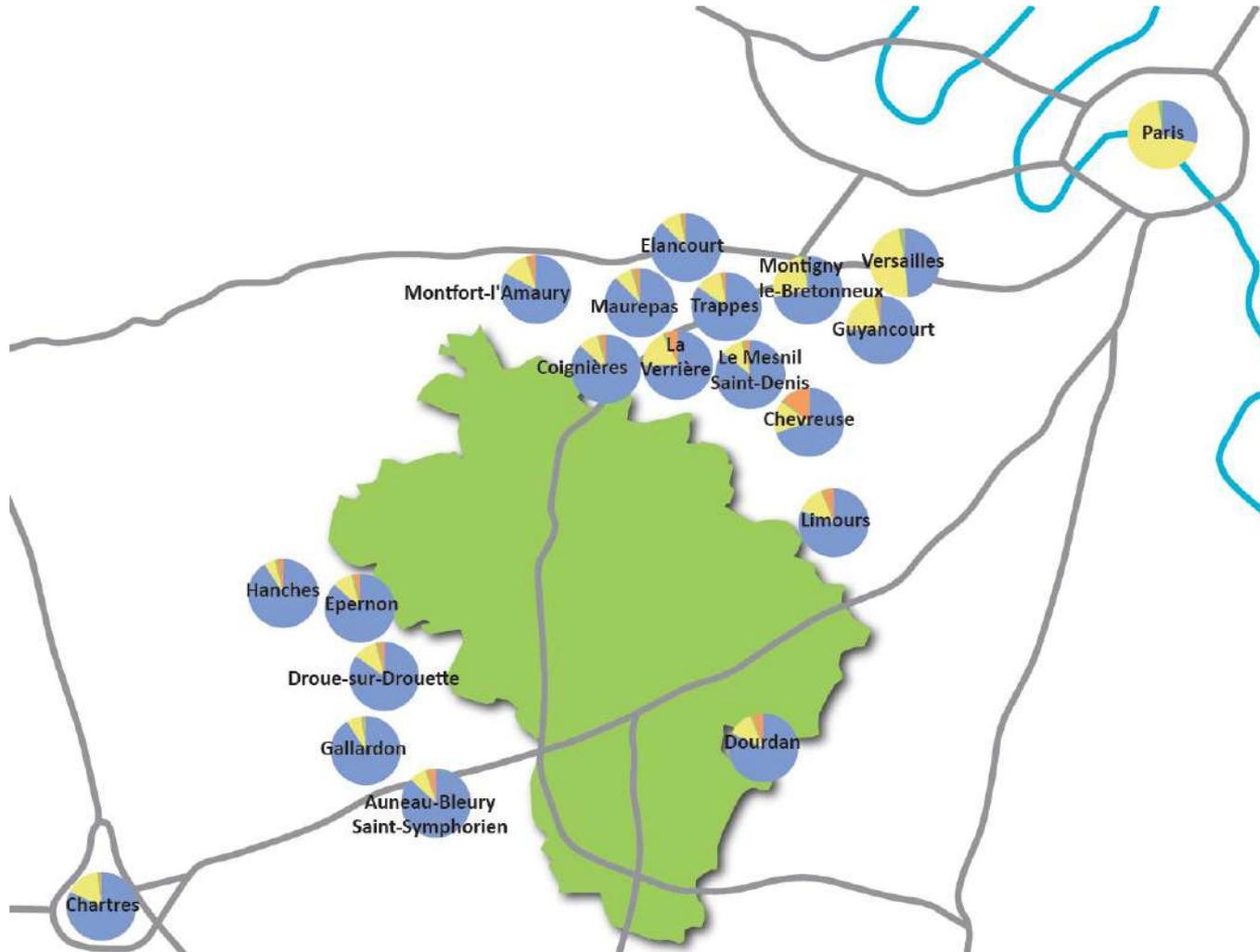


Une logique de proximité dans les flux entrants

- ✓ 47% des flux externes proviennent d'un rayon de 5km.
- ✓ **58 % des flux entrants sont originaires d'Eure-et-Loir.** 28 % sont issus des Yvelines et 11 % de l'Essonne.
- ✓ **Cette distribution met en avant la desserte de la ligne TER Chartres-Paris,** desservant Maintenon, Epernon, Gazeran et Rambouillet.
- ✓ **L'axe de la ligne N est moins impactant sur les flux entrants,** mais reste visible, notamment au niveau des communes de Coignières, Maurepas et Trappes.
- ✓ **Des communes périphériques accessibles presque exclusivement en automobile** sont des pôles émetteurs fort, exemple : Gallardon, Saint-Martin-de-Nigelles.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, INSEE - 2015
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Partition modale des flux entrants



Une même utilisation des TC entre entrants et sortant

Modes de transport utilisés (INSEE, 2012) :



— La Seine
— Principaux axes routiers

Seules les origines supérieures à 300 flux sont représentées.
Réalisation : ITEM, 2019

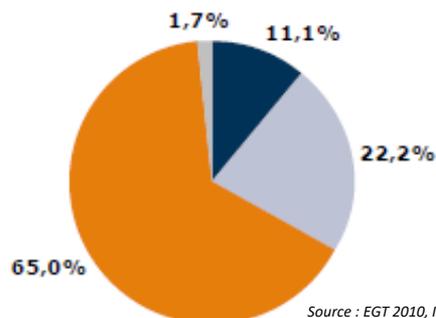
- ✓ La voiture est le mode privilégié dans les déplacements de proximité
- ✓ La part modale des TC est plus élevée le long de l'axe du Transilien N, mais reste assez basse jusqu'à Trappes (12%)
- ✓ La pratique des modes actifs ne transparait qu'au départ de Chevreuse (14 %). Cela s'explique par la présence d'un itinéraire cyclable reliant Chevreuse à Cernay-la-Ville et Rambouillet.

Source : Données Vedecom
Réalisation : ITEM 2019

3,93 déplacements par personne et par jour à Rambouillet Territoires

- ✓ Selon l'EGT les résidents de Rambouillet Territoires effectuent environ **3,93 déplacements par personne et par jour**. Un chiffre qui correspond à la moyenne nationale (3,8 en moyenne ne France en 2008).
- ✓ En termes de répartition modale, **la voiture est le mode privilégié par les résidents pour leurs déplacements (65%)**. Avec presque 1 déplacement sur 4 effectué en marchant (22%), il s'agit du second mode le plus utilisé. **L'utilisation des TC est moins répandue que chez les actifs (11%)**.
- ✓ **La portée des déplacements est plus importante pour les utilisateurs des transports en commun (25,8 km en moyenne)**. Cela s'explique par les nombreux déplacements en direction de Paris et sa proche banlieue permis par l'offre TC structurante sur l'axe Rambouillet-Paris.

Mode des déplacements des résidents



Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA



Ensemble des déplacements des résidents (y compris en-dehors du territoire)

Portée et durée par mode des déplacements internes à l'Île-de-France	Portée moyenne en kilomètres	Durée moyenne en minutes
Transports collectifs	23,5	63
Marche	0,5	12
Voiture	8,5	19

Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA

La mobilité d'échange structurée par la voiture et les TC

- ✓ **Les flux d'échange s'effectuent à 78,8% en voiture et 19,3% en TC**. Comme les 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.

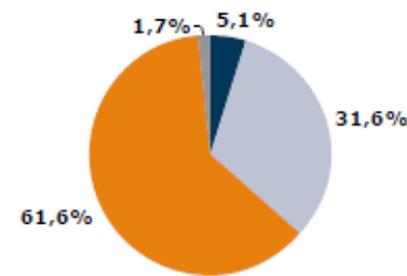
Près d'un tiers des déplacements internes effectués à pied

- ✓ **La voiture reste majoritaire dans les déplacements internes, avec 61,6% de part modale, mais la marche constitue le second mode de déplacement avec 1 déplacement interne sur 3 (31,6%)**. En revanche, les TC sont minoritaire (5,1%), étant moins concurrentiels sur les courtes distances.

Les modes utilisés selon le type de déplacement (EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA)

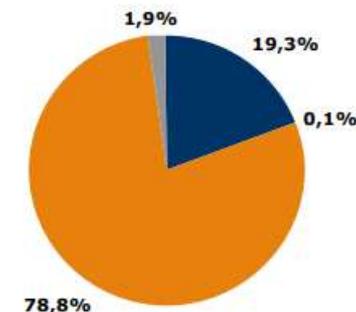
Globalement la voiture est toujours le mode préférentiel avec 65% à 78% de part modale selon le type de déplacement.

Mode des déplacements internes



Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA

Mode des déplacements d'échange



Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA



ATOUS

- Une forte concentration des pôles générateurs de déplacements sur Rambouillet
- Une organisation territoriale de la majorité des pôles démographiques le long de la RN 10
- Une forte utilisation des TC sur quelques destinations et notamment Paris

FAIBLESSES

- Des distances intercommunales importantes, ne favorisant pas les modes actifs
- Des densités de population faibles
- Un territoire où les emplois offerts ne sont pas en nombre suffisant pour les actifs occupés et pas en adéquation avec leur profil
- 2 actifs sur 3 quittent l'agglomération pour se rendre sur leur lieu de travail
- Des taux de motorisation élevés
- L'attractivité des pôles d'emploi externes donne une dimension « dortoir » au territoire

OPPORTUNITES

- 10 % des ménages ne possèdent pas de voiture. Une population « captive » pouvant être des relais des politiques de transport
- Des zones d'habitat denses près des gares et des pôles d'échange constituent un potentiel captable important

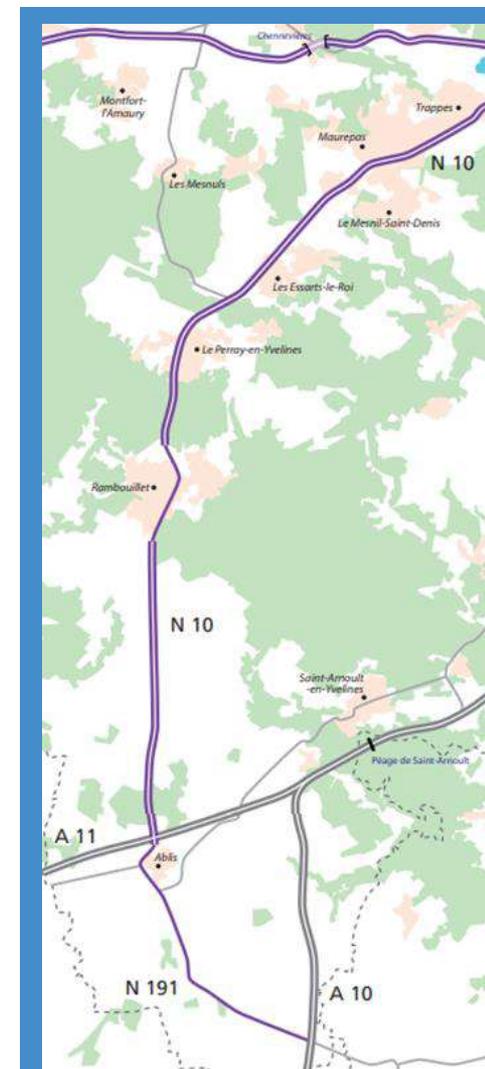
MENACES

- Omniprésence de la voiture dans les déplacements des résidents
- Recul démographique de certaines communes urbaines comme Rambouillet ou Saint-Arnoult, possible étalement urbain

2 ■ Organisation et conditions de circulation sur le réseau viaire

Un réseau routier structuré autour de la N10

- ✓ **La N10 structure le réseau routier et forme une véritable colonne vertébrale** sur Rambouillet Territoires et pour le Sud Yvelines. Elle assure la connexion entre l'A11 au sud et la N12 au nord. Son **gabarit à 2x2 voies**, à l'exception du contournement de Rambouillet à 2x1 voie, permet de **capter le trafic de transit entre l'Ouest francilien** et les autoroutes A11 et A10. La N10 est prolongée au Sud par la N191 et permet un accès direct à l'A10 via l'échangeur n°11.
- ✓ Le Sud du territoire bénéficie de la desserte des **autoroutes A10 et A11** qui convergent au niveau du péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines, le plus fréquenté de France. **3 échangeurs** assurent l'accessibilité du territoire : Saint-Arnoult-en-Yvelines/Longvilliers (*n°10 de l'A10*), Allainville (*n°11 de l'A10*) et Ablis (*n°1 de l'A11*). Ces autoroutes constituent **des axes majeurs au sein du réseau autoroutier français** en connectant l'Île-de-France au Centre de la France et à l'ensemble de la façade atlantique. A l'échelle régionale, l'A10 permet un **accès direct au Nord-Essonne (Massy, Saclay, Orsay...)** et au **Val-de-Marne** même si son **caractère payant** contraint son utilisation pour des déplacements quotidiens et favorise l'usage des axes gratuits.
- ✓ L'extrême Nord du territoire bénéficie de la **proximité de la N12**, axe Dreux <> Versailles, grâce aux échangeurs de Millemont, Galluis et Montfort-l'Amaury.
- ✓ Ce réseau structurant est complété par des **voies départementales permettant de connecter le territoire aux principales polarités régionales** :
 - La D906 entre Epernon, Rambouillet et le territoire de Paris-Saclay (*Orsay, Saclay, Massy*) ;
 - L'axe D910 et D988, axe historique entre Paris, Chartres et l'Ouest de la France, parallèle aux autoroutes A10 et A11, permet de connecter le Sud du territoire à Chartres à l'Ouest et à Paris-Saclay à l'Est ;
 - La D191 entre la N10, la N12 et l'A13 permet de connecter le territoire au Nord-Yvelines (*Mantes-la-Jolie*) et au Val d'Oise.
- ✓ Le **réseau secondaire supporte quant à lui les flux locaux d'échanges entre les communes du territoire**, et permet d'accéder aux centres urbains de proximité (*Dourdan, Limours, Houdan...*).
- ✓ Le **réseau de desserte locale** correspond aux voies à faible trafic qui maillent le territoire et assurent la **desserte fine** et le rabattement sur les axes principaux.



Le réseau routier structurant de
Rambouillet Territoires
Source : DiRIF, 2016

Les 3 niveaux hiérarchiques du réseau de voirie francilien selon le PDUIF

- ✓ Le **réseau routier magistral** défini par le PDUIF est composé du **réseau national**, à savoir l’A10, l’A11 et la N10. Il a pour vocation **d’assurer les déplacements de longue et moyenne distance** et de capter le trafic de transit. Le réseau routier magistral représente 72 km sur Rambouillet Territoires.
- ✓ Le **réseau routier structurant** défini par le PDUIF est composé de routes départementales qui maillent le territoire. Il est support des **déplacements de moyenne distance**. Il représente 360 km sur Rambouillet Territoires. Pour ce niveau hiérarchique, le PDUIF distingue :
 - Les **réseaux structurants départementaux**, définis à partir des niveaux de trafic, de la desserte des territoires et de la nécessité de continuité des itinéraires départementaux. Cela représente l’essentiel des voies départementales qui maillent le territoire (346 km).
 - Les **portions de voiries supportant les lignes de tramway, Tzen, Express et Mobilien**, qui ne figurent pas dans les réseaux structurants départementaux. Sur le territoire, ces axes sont déjà intégrés au réseau structurant départemental (ex : D936 à Sonchamp, D116 à Orsonville...)
 - Les **portions de voies communales assurant la continuité des fonctionnalités du réseau à caractère structurant**. Une seule voie répond à ce critère : **la Route du Bray entre Gazeran et Bel-Air** où s’observe un trafic de shunt pour éviter le centre de Rambouillet. Il s’agira de s’interroger sur le devenir de cet axe : faut-il le requalifier au regard de son utilisation actuelle ou faut-il en contraindre l’utilisation ?
 - **Parmi les routes du réseau structurant, toutes n’ont pas la même vocation : certaines supportent un trafic local à l’échelle du territoire (D72, D73, D80, D132...), tandis que d’autres assurent les relations supracommunautaires (D27, D138, D176, D906, D988...).**

- ✓ Le reste de la voirie constitue le **réseau local** qui permet une desserte fine du territoire. Il est le support des déplacements de courte distance. Il représente à minima plus 873 km sur le territoire.

Hiérarchie des voiries	Le réseau à caractère magistral	Le réseau à caractère structurant	Le réseau à caractère local
Vocation	<ul style="list-style-type: none"> • déplacements moyenne et longue distance voiture / poids lourds • les lignes de transports collectifs, lignes Express exploitées en bus ou cars, doivent y trouver un support efficace 	<ul style="list-style-type: none"> • déplacements moyenne distance • support prioritaire des lignes de transports collectifs structurantes • support prioritaire des maillons terminaux pour les poids lourds • en zone urbanisée, support des déplacements à pied et à vélo 	<ul style="list-style-type: none"> • déplacements de courte distance • enjeu de partage de la voirie y est particulièrement prégnant en zone urbaine pour assurer la priorité aux modes actifs



Réseau magistral – N10



Réseau structurant – D906



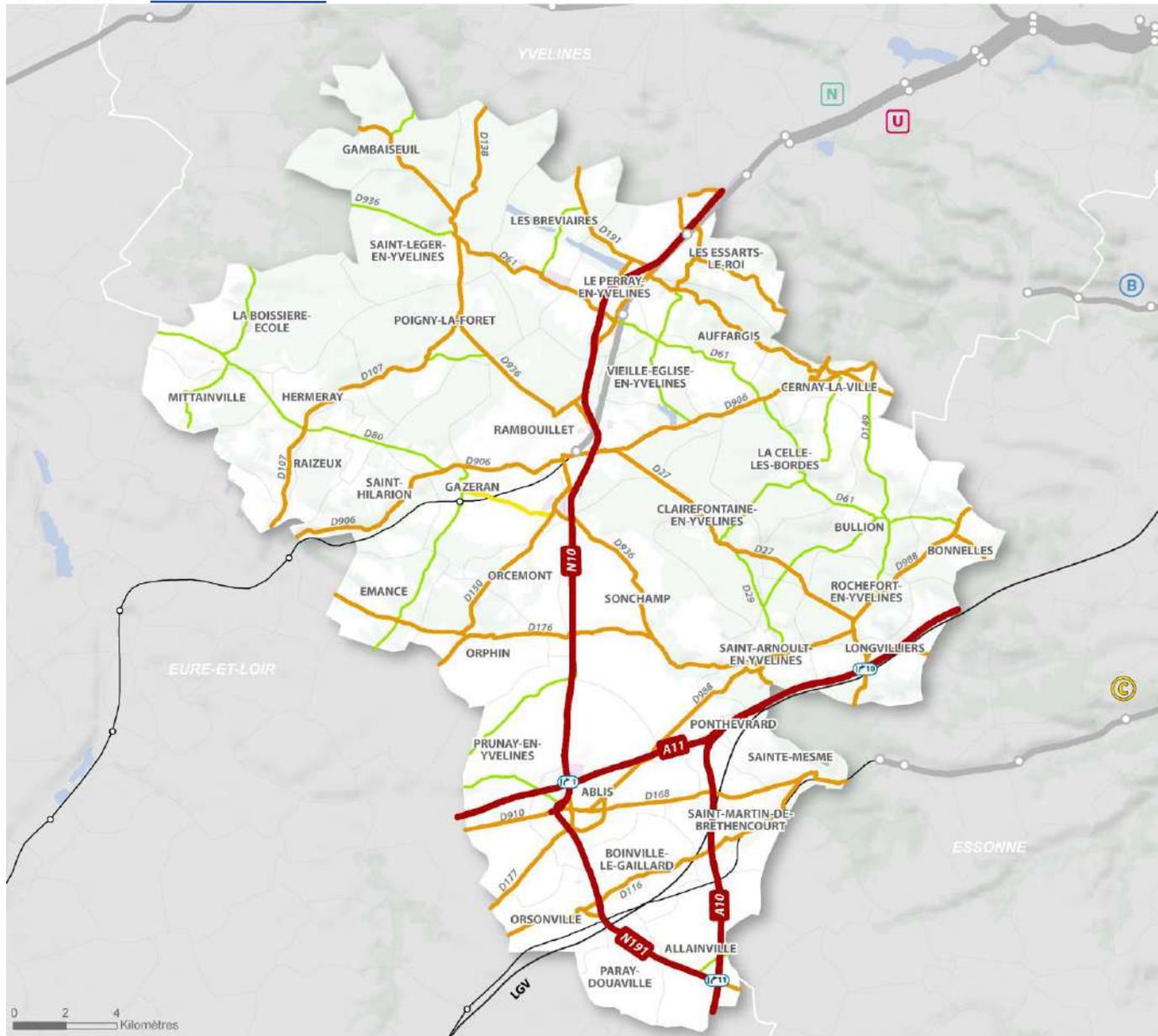
Réseau local – Gazeran <> Emancé

La N10, colonne vertébrale du
réseau viaire

Hiérarchisation fonctionnelle du réseau

- Magistral PDUIF
- Structurant PDUIF d'intérêt communautaire
- Structurant PDUIF d'intérêt local
- Structurant PLD

- ✓ Une hiérarchisation PDUIF adaptée aux fonctionnalités et aux spécificités locales.
- ✓ 2 axes payants au sud : A10 et A11.
- ✓ Un axe nord-sud structurant : RN10.

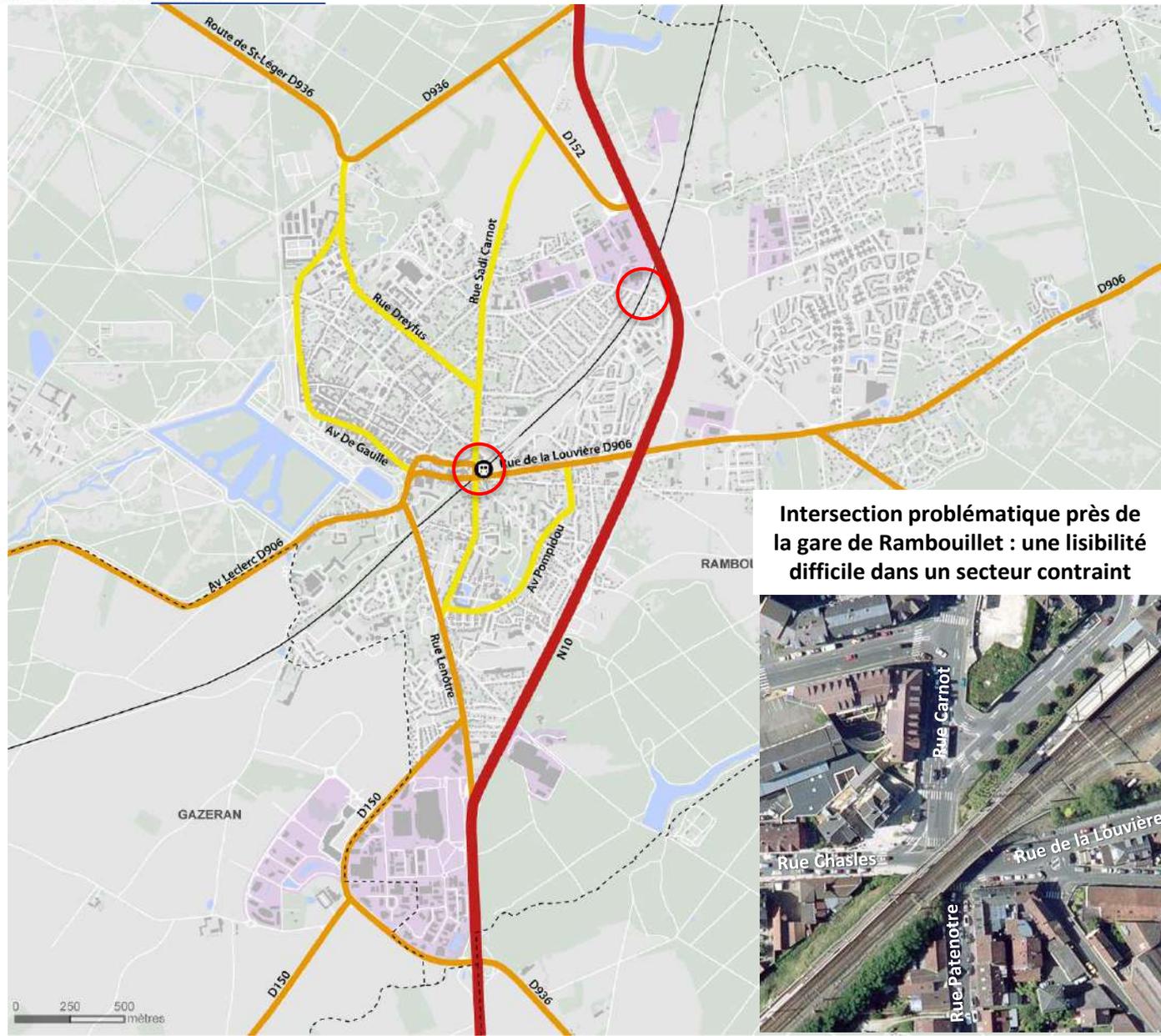


Sources : IGN 2018, IDF mobilités, PDUIF - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

A Rambouillet, des défauts de hiérarchisation en centre-ville

Hiérarchisation du réseau viaire

- Réseau magistral PDUIF
- Réseau structurant PDUIF
- Réseau structurant PLD communal



Intersection problématique près de la gare de Rambouillet : une lisibilité difficile dans un secteur contraint



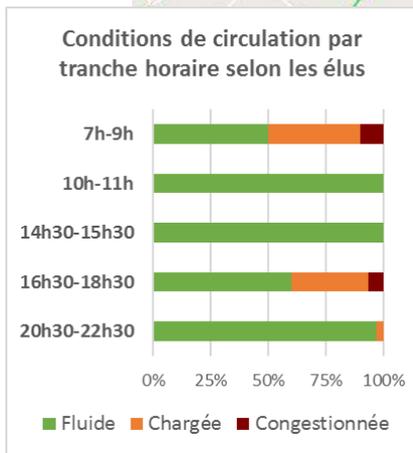
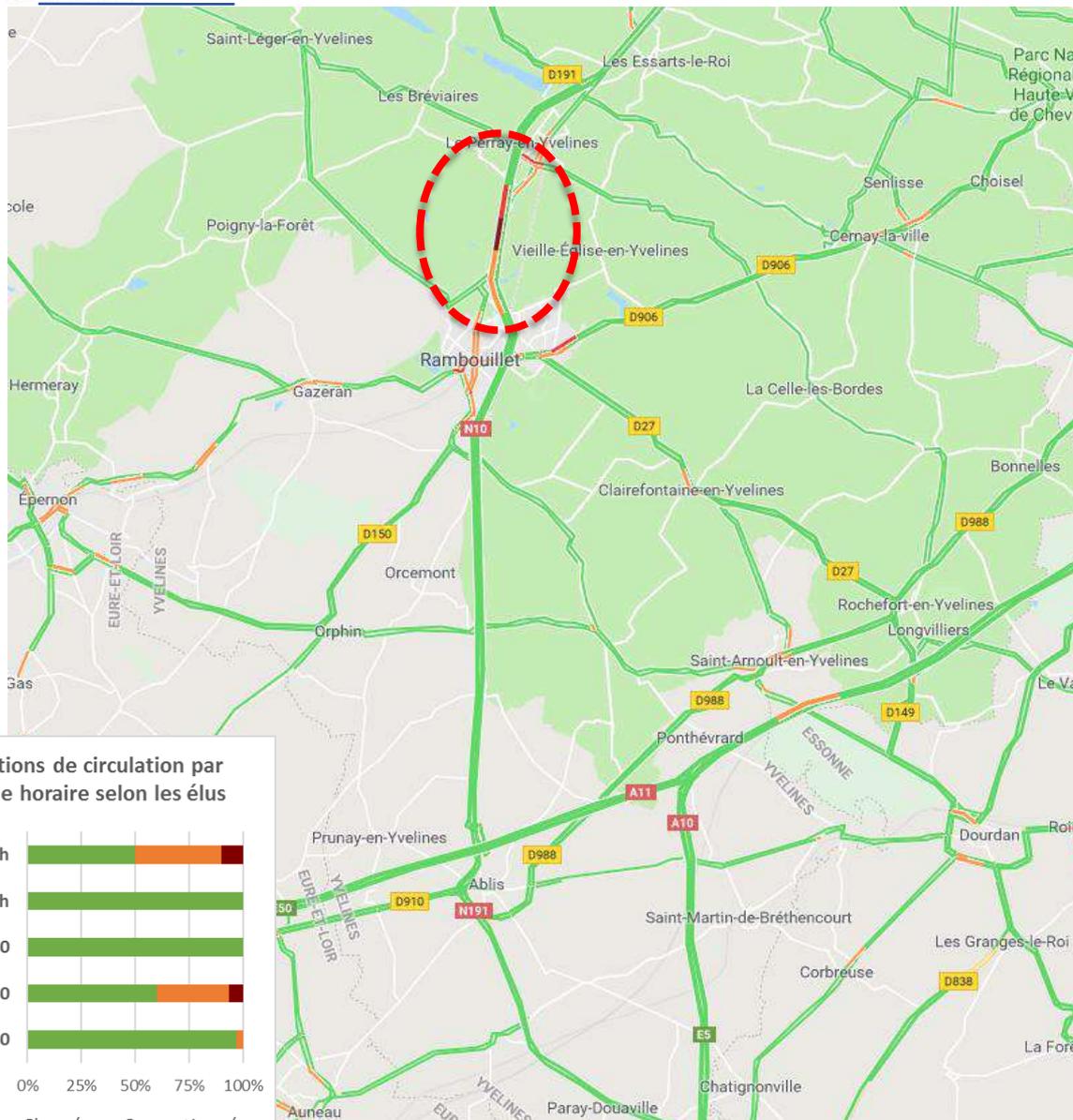
✓ La hiérarchisation du PDUIF correspond à la configuration du réseau viaire urbain avec un **axe de contournement** captant le transit (N10) et des **pénétrantes urbaines**.

✓ La **Rue Carnot** est intégrée au réseau structurant PLM car il constitue l'axe urbain pénétrant depuis le Nord. De même pour l'**Avenue Pompidou** pour contourner le secteur gare.

✓ Des **dysfonctionnements s'observent en centre-ville** avec du **trafic de shunt** entre la Route de Saint-Léger-en-Yvelines et la Rue Lenôtre via la Rue Dreyfus ou l'Av De Gaulle au profil peu adapté. L'absence de contournement ouest et un jalonnement défaillant ne favorisent pas l'usage d'itinéraires adaptés.

✓ **2 points de congestion mineure** : la **gare**, point de convergence du réseau viaire urbain, et l'**alternat sous le pont SNCF Rue de Clairefontaine**.

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



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

Une circulation globalement fluide sur le territoire

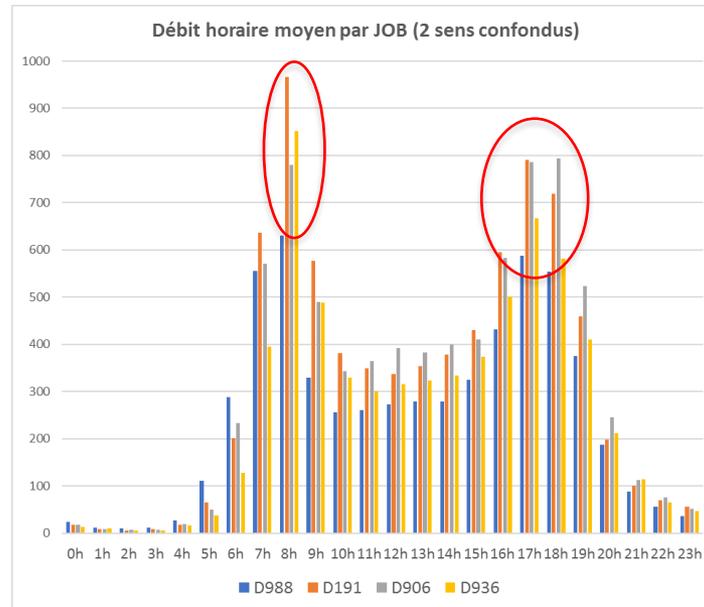
- ✓ Le territoire offre globalement de bonnes conditions de circulation.
- ✓ 3 difficultés de circulation sont à souligner, qui restent toutefois mesurées par rapport à d'autres situations en Ile-de-France :
 - Sur la RN10 au niveau du rétrécissement de Rambouillet (passage de 2x2 voies à 2x1 voie) dans le sens Sud > Nord en HPM et Nord > Sud en HPS et lors des grands départs ;
 - Au croisement RN10 / D34 aux Essarts-le-Roi en raison du carrefour à feux ;
 - A Rambouillet, au niveau de l'intersection Louvière / Patenotre / Carnot, en raison d'un cycle de feux long et d'une visibilité difficile dans un secteur contraint par le bâti et la voie ferrée ;
- ✓ Des congestions ponctuelles s'observent aussi au niveau de la ZAC de Bel-Air le samedi après-midi et près des écoles aux horaires de sortie.
- ✓ Une circulation perçue globalement comme fluide par les élus mais avec quelques points de congestion notamment dans les communes principales.

Les données de trafic coïncident avec la hiérarchisation du réseau viaire

- ✓ Les données de trafic issus du Département, de Rambouillet Territoires (2014) et de l'Etat confirment la hiérarchisation du réseau viaire.
 - **Les axes magistraux accueillent les trafics les plus élevés** : le trafic minimum est de 11 000 véh./jour sur la N191, mais il atteint de 30 à 43 000 véh./jour sur la N10 et 85 000 véh./jour sur l'A10 à l'Est du territoire.
 - **Les axes structurants du PDUIF**, où les niveaux de trafic sont plus hétérogènes, révélateurs des fonctionnalités différentes de ces axes : de 1 500 à 3 500 véh./jour sur les routes à dominante locale, et de 3 500 à 8 500 véh./jour sur les routes accueillant du trafic d'échelle supracommunautaire et 14 000 véh./j sur la D910 entre Ablis et l'Eure-et-Loir. Parmi les axes structurants, les axes les plus fréquentés sont la D150 (8 600 véh./j), la D191 (7 500 véh./j), la D149 (7 000 véh./j) et la D906 (6 800 véh./j).
 - **Le réseau local**, le trafic est généralement inférieur à 1 000 véh./jour.

L'identification des heures de pointe

- ✓ L'heure de pointe correspondent aux périodes classiques en Ile-de-France, à savoir de 8h à 9h le matin et une pointe lissée le soir entre 17h et 19h.
- ✓ L'intensité de trafic en heure de pointe est toutefois relativement modérée sur les axes départementaux comparativement à d'autres secteurs d'Ile-de-France et oscille entre 800 et 1 000 véh./h le matin et entre 600 et 800 véh./h le soir. Le trafic en heure de pointe du matin correspond à 10 à 12 % du trafic moyen journalier sur un JOB et 10 % le soir.

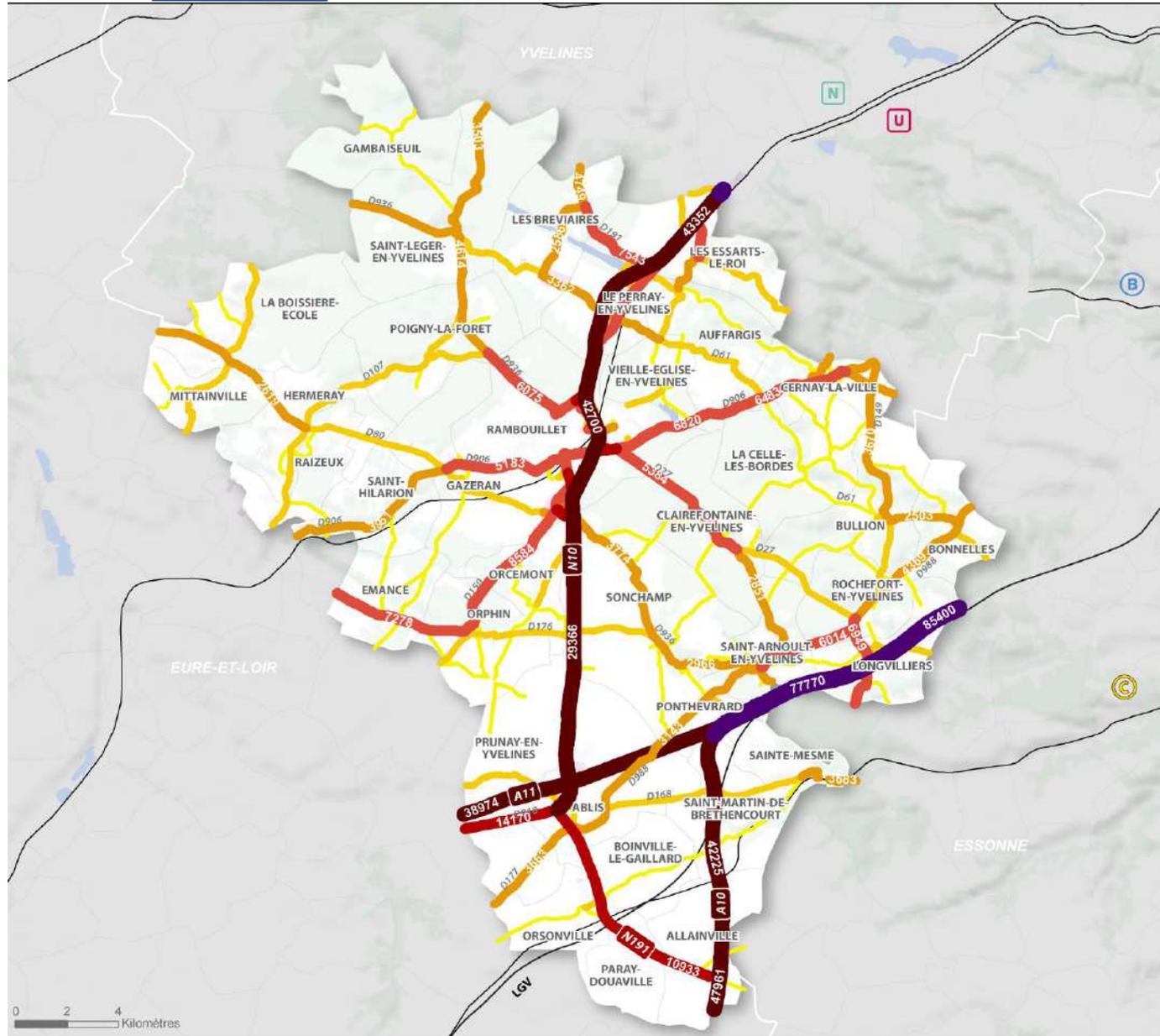


Un trafic moyen en heure de pointe de :	C'est en moyenne 1 véhicule toutes les :
2 000 véh.	1,8 secondes
1 500 véh.	2,4 secondes
1 000 véh.	3,6 secondes
750 véh.	4,8 secondes
500 véh.	7,2 secondes
250 véh.	14,4 secondes

RD	Axe de comptage
D988	Rochefort <> Saint-Arnoult
D191	Les Essarts <> Les Mesnuls
D906	Rambouillet <> Cernay-la-V
D936	Rambouillet <> Poigny-la-F.

▪ JOB : jour ouvrable de base, c'est-à-dire soit le mardi, soit le jeudi en période scolaire, les 2 jours les plus représentatifs pour les déplacements.

Un trafic concentré sur les axes structurants



- ✓ Un trafic dense sur les autoroutes.
- ✓ L'axe N191-N10, se charge au fur et mesure que l'on approche de Paris, avec un premier point de chargement au niveau d'Ablis (jonction D910 + N191 + A11), puis un second à Rambouillet.
- ✓ Des flux plus modérés sur le reste du territoire (max à 8 600 véh./j entre Rambouillet et Orphin), à l'exception de la D910 entre Ablis et l'Eure-et-Loir (14 000 véh./j).

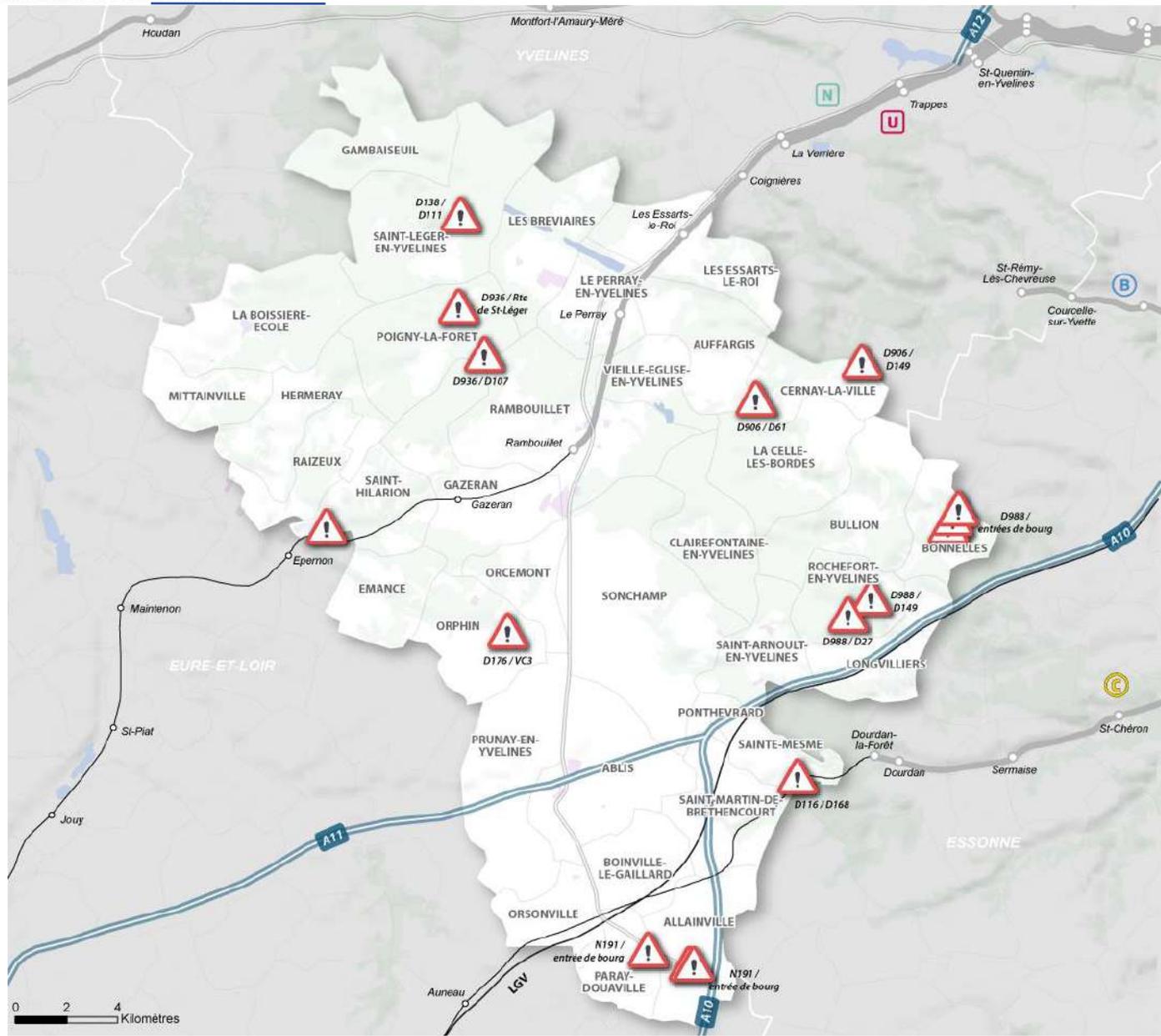
Sources : IGN 2018, IDF mobilités, CD78, Alyce Sofreco
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Niveau hiérarchique	Axes	Niveau de trafic en 2009	Niveau de trafic au dernier comptage (année)	Taux de croissance annuel moyen
Magistral PDUIF	N10 à Rambouillet nord	42 700	43 352 (2017)	0,19%
	N10 à Rambouillet sud	25 853	29 366 (2017)	1,61%
	D910 à Prunay-en-Yvelines	13 103	14 170 (2016)	1,12%
	N191 à Allainville	9 400	10 933 (2017)	1,91%
Structurant PDUIF	D906 (Rue de la Louvière) à Rambouillet	12 047	15 622 (2014)	5,33%
	D191 aux Essarts-le-Roi	6 768	7 543 (2016)	1,56%
	D906 à Cernay-la-Ville	6 547	6 483 (2014)	-0,20%
	D988 à Rochefort-en-Yvelines	6 351	6 014 (2016)	-0,78%
	D906 à Gazeran	6 614	5 183 (2014)	-4,76%
	D936 à Sonchamp	4 539	3 774 (2016)	-2,60%
	D61 au Perray-en-Yvelines	3 249	3 770 (2014)	3,02%
	D936 à Saint-Léger-en-Yvelines	3 147	3 459 (2014)	1,91%
	D988 à Ablis	3 221	3 067 (2013)	-1,22%
	D80 à Hermeray	2 753	2 619 (2014)	-0,99%
	D34 aux Essarts-le-Roi	2 588	2 420 (2015)	-1,11%
	D202 aux Essarts-le-Roi	1 820	2 068 (2014)	2,59%
	D24 à Auffargis	1 946	2 025 (2014)	0,80%
	D132 à Buillon	1 805	1 897 (2016)	0,71%
D107 à Poigny-la-Forêt	1 690	1 694 (2014)	0,05%	

Source : comptages CD78 et DiRIF, 2009-2017

Des évolutions de trafic contrastées entre les secteurs

- ✓ Un trafic en hausse sur les grands axes, jusqu'à +1,6 % / an sur la N10.
- ✓ Sur les axes structurants du PDUIF, une hausse de trafic au Nord et l'Est du territoire, qui contraste avec une baisse au Sud et à l'Ouest.
- ✓ Une hausse importante dans Rambouillet avec +5,3 % Rue de la Louvière au niveau du croisement avec la N10.
- ✓ Des évolutions à mettre en regard de la stagnation démographique (-0,04 % entre 2010 et 2015) : les hausses de trafic enregistrées sont d'origine extra-territoriale et proviennent du dynamisme économique de l'Île-de-France.



Des intersections accidentogènes

Localisation des carrefours dangereux

 Carrefours dangereux

- ✓ 16 intersections accidentogènes ont été relevées sur le territoire, par le biais des questionnaires aux communes et des relevés de terrain.
- ✓ Ces intersections ont une configuration commune : un **carrefour en T** entre une voie principale au trafic élevé et une voie secondaire desservant une commune, et dont la règle de priorité est définie par un **Stop**.
- ✓ Les principales sont :
 - Les entrées de villages d'**Allainville** et de **Paray-Douville** sur la **N191** ;
 - **D988** au niveau des entrées de ville de **Bonnelles** ;
 - **D936 / D108** au Nord de **Poigny-la-Forêt** ;

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



Saint-Léger-en-Yvelines D138-D111
Problématique : visibilité



Paray-Douaville N191- Entrée de bourg
Problématique : insertion difficile, trafic rapide



Poigny-la-Forêt D107-D936
Problématique : visibilité



Cernay-la-Ville D61-D906
Problématique : visibilité



Rochefort-en-Yvelines D27-D988
Problématique : insertion difficile, trafic rapide



Cernay-la-Ville D149-D906
Problématique : insertion difficile, trafic rapide



Sainte-Mesme D116-D168
Problématique : insertion difficile, trafic rapide



Orphin D176- Voie communale 3
Problématique : insertion difficile, trafic rapide

La circulation des PL se concentrent sur les grands axes

- ✓ De part sa situation aux portes de l'Île-de-France et au croisement de 2 axes autoroutiers majeurs (A10 et A11), le territoire est traversé par **un flux important de poids lourds**. Les autoroutes A10 et A11 et l'axe N10 / N191 sont les supports de ces circulations en transit, ne laissant circuler sur les axes secondaires que les véhicules en desserte locale.
- ✓ **Les principales zones d'activités du territoire sont situées le long de la N10** (ZA Bel-Air, ZI du Chemin Vert, ZA d'Ablis nord...) et sont donc accessibles par des voies adaptées hors des espaces urbains.
- ✓ Exceptées les autoroutes, **les volumes de poids lourds journaliers les plus élevés sont enregistrés sur la N191** (1 700 PL soit 16 % du trafic) et **la N10** (de 2 440 PL à 3 500 PL, soit env. 8 % du trafic). Sur les axes identifiés comme structurants au PDUIF, **la D910 entre Ablis et l'Eure-et-Loir** (2 051 PL, 14 % du trafic) constitue l'axe le plus chargé. **Les autres voies du territoire ont un trafic inférieur**, avec par exemple :
 - **Environ 450 PL/jour** sur les D150 et D176 **entre Rambouillet et Epernon** via Orphin ;
 - **396 PL/jour** sur la **D191** aux Essarts-le-Roi ;
 - **315 PL/jour** sur la **D906** à la sortie Est de Rambouillet.
- ✓ **Des espaces urbains sont aussi impactés par le trafic PL :**
 - A **Rambouillet**, on recense 396 PL/jour Rue de la Louvière près de la gare et 320 PL/jour Rue Lenôtre, mais ce trafic s'explique davantage par la circulation des bus urbains et interurbains que par un véritable trafic fret. Dans la zone de Bel-Air, 895 PL circulent quotidiennement sur la D936.
 - **D'autres communes** : Saint-Arnoult-en-Yvelines, Cernay-la-Ville, Sainte-Mesme, Le Perray-en-Yvelines, Sonchamp... D'après le questionnaire communes, 38 % des communes sont impactées par le trafic PL.

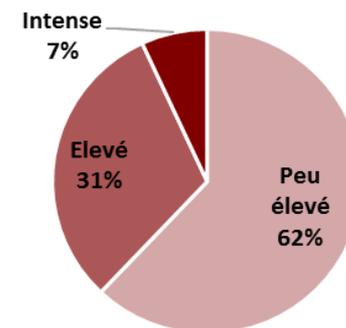
Une réglementation hétérogène des poids lourds sur le territoire

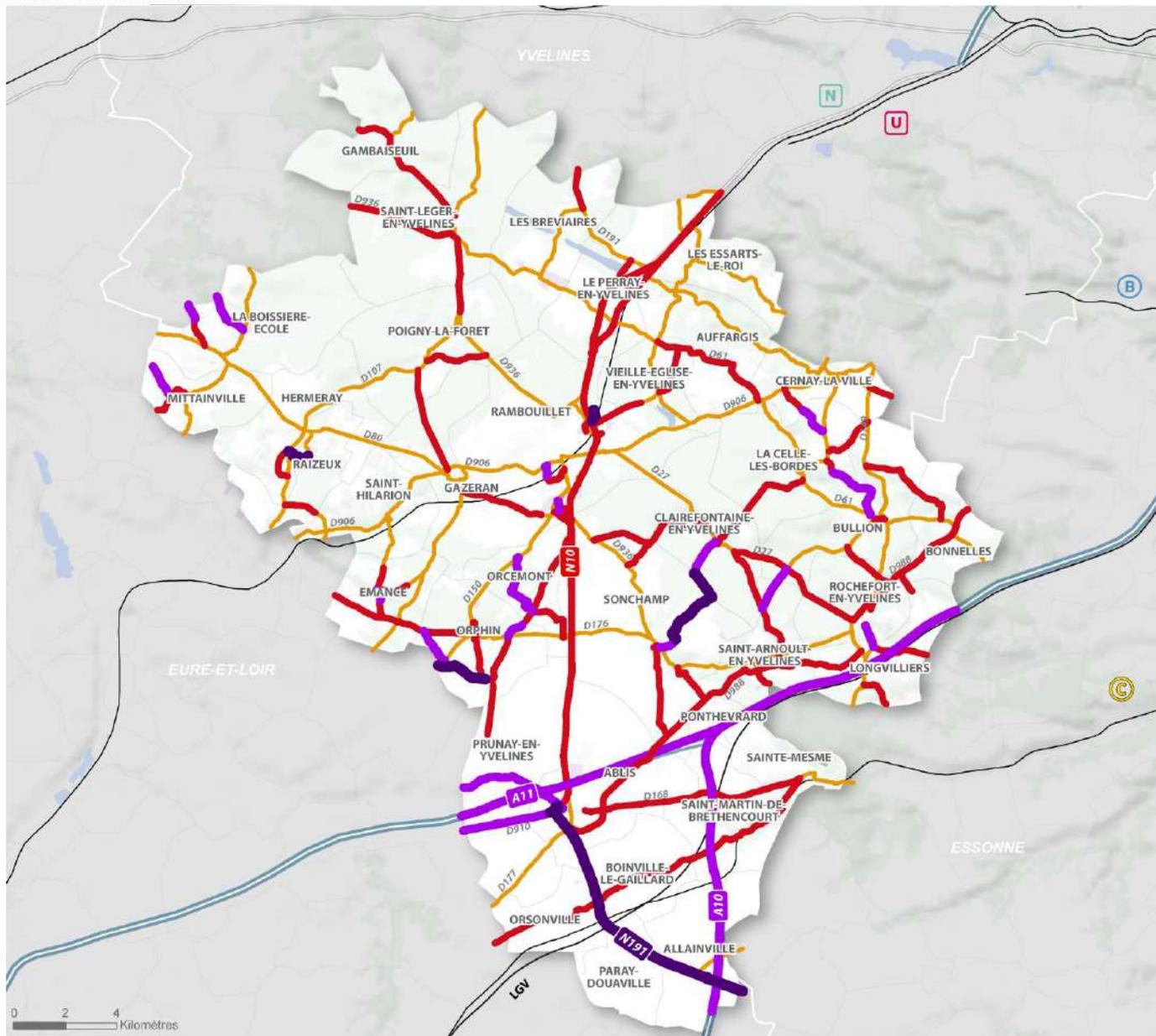
- ✓ **Il existe différentes réglementations de tonnage dans les traversées de bourg**: 3,5 tonnes dans les bourgs de Rochefort-en-Yvelines, Longvilliers, Bullion, Ponthévrard..., 7,5t à Clairefontaine-en-Yvelines, 10t à Paray-Douaville, 12t à la Boissière-Ecole, 22t à Poigny-la-Forêt, etc...
- ✓ **Cette réglementation hétérogène complique sa lisibilité et sa compréhension**. Une harmonisation des réglementations pourra s'envisager dans la suite du PLM.

Axe	Trafic PL	Part PL
A10	5 560	11,6 %
A11	4 300	11 %
N191	1 740	15,9 %
N10 (Essarts-le-Roi)	3 500	8,1 %
D910 (Ablis)	2 051	14 %
D150	435	5 %
D988 (Rochefort)	345	8 %
D906 (Rambouillet)	315	5 %
D988 (St-Arnoult)	282	5 %
D936 (Poigny-la-F.)	205	5 %
D906 (Gazeran)	197	4 %
D116 (Boinville-le-G)	55	6 %

Source : comptages CD78 et DiRIF, 2009-2017

Aperçu du trafic PL dans les communes selon les élus





Un trafic PL qui se charge en direction de Paris

Part des poids lourds

- < 5 %
- De 5 à 10 %
- De 10 à 15 %
- > 15 %
- Pas de données

- ✓ Une part des PL importante sur les autoroutes A10 et A11 lié au transit national.
- ✓ Une part PL forte (16 %, 1 740 PL/jour) sur la N191, liée au trafic d'échanges entre l'A10 et le Sud Yvelines et entre l'A11 et le Sud Essonne.
- ✓ Environ 8 % sur la N10, mais un volume qui augmente vers l'Est : de 2 440 PL à Ablis à 3 500 PL aux Essarts.
- ✓ Les parts PL semblent a priori élevées sur certains axes locaux (49 PL/jour pour un trafic de 300 véh/jour entre Clairefontaine-en-Yvelines et Sonchamp) mais ces chiffres ne reflètent pas un trafic PL fort : le trafic global étant faible.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, CD78, Alyce Sofreco
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

La problématique des circulations d'engins agricoles

- ✓ **Rambouillet Territoires est un plateau agricole où la surface des terres cultivées est importante et où sont implantées plusieurs exploitations qui génèrent un trafic d'engins agricoles.**
- ✓ **Les chemins ruraux et communaux constituent un réseau de communication sur lequel se concentre l'essentiel des circulations agricoles.** Or l'état d'une partie de ces voiries amène parfois les agriculteurs à utiliser davantage de voies départementales ou nationales. **Certaines restrictions de tonnage peuvent aussi concerner les engins agricoles**, alors que l'objectif initial de cette mesure visait la circulation des poids lourds dans les bourgs. Ils doivent alors réaliser des allongements de parcours et utiliser des axes où leur présence peut s'avérer dangereuse.
- ✓ **La cohabitation sur la chaussée entre les véhicules agricoles et les autres usagers peut être difficile voire dangereuse** du fait :
 - De certains **aménagement de voirie** qui ne prennent pas forcément en considération le gabarit spécifique de ces véhicules ;
 - De leur vitesse réduite, des usagers peuvent être surpris au détour d'un virage et certains usagers peuvent adopter des **comportements dangereux** lors de dépassements.
- ✓ Si les conditions de circulation des engins agricoles peuvent représenter un danger pour les autres usagers, **les moyens à mettre en œuvre sont finalement limités** (*barrières à déplacer ou entretien des chemins*) et les solutions imaginables apparaissent peu pratiques au quotidien (*organiser le déplacement des engins agricoles dans les mêmes conditions que celles utilisées pour les convois exceptionnels*).
- ✓ Au-delà des constats établis, **cette problématique de facilitation et sécurisation des déplacements des véhicules agricoles sera prise en compte dans la phase action du PLM** si elle apparaît comme un objectif prioritaire pour Rambouillet Territoires.

Caractéristiques des circulations agricoles

- Les circulations d'engins agricoles sont caractérisées par leur périodicité : elles se concentrent principalement entre avril et novembre avec des périodes de pointe correspondant aux semis (d'hiver et de printemps), aux fenaisons, moissons et ensilages.
- Selon les travaux réalisés, et donc selon les périodes, les engins rencontrés sur les routes ne seront pas les mêmes (tracteur, ensileuse, moissonneuse batteuse...).
- Des aménagements pour sécuriser leur circulation :
 - Des accotements pour permettre aux engins de se ranger sur le côté
 - Des accotements élargis en sortie de parcelle
 - Des terre-pleins centraux laissant au moins 3,5 m de largeur de voie

Des traversées de bourg généralement requalifiées

- ✓ Dans la majorité des communes, la **traversée principale du bourg est pacifiée et requalifiée** : des plateaux piétons, des écluses ou chicanes sont aménagés, des trottoirs sont présents parfois accompagnés d'aménagements paysagers (*Auffargis, Clairefontaine-en-Yvelines, Boinville-le-Gaillard...*).
- ✓ Des « effets portes » ont été réalisés sur les entrées de bourgs de certaines communes (*Cernay-la-Ville, Poigny-la-Forêt, Orphin...*) afin de marquer l'entrée de ville et casser les vitesses à l'aide de chicanes avec ilot central ou d'écluse. Ce type d'aménagement reste toutefois à développer pour certaines communes traversées par un axe important (*Sainte-Mesme, Saint-Léger-en-Yvelines, Saint-Arnoult-en-Yvelines...*).

Un développement des zones de pacification

- ✓ La pacification a pour but d'adapter les vitesses aux espaces urbains traversés. Une vitesse uniforme à 50 km/h n'est pas pertinente partout, tant les secteurs, les équipements desservis et les usagers sont distincts.
- ✓ En dehors des axes structurants, **les zones apaisées sont assez développées** dans les communes du territoire. Les centres-bourgs sont généralement limités à 30 km/h avec des aménagements de pacification (*Poigny-la-Forêt, Bonnelles, Le Perray-en-Yvelines...*) qui contraignent réellement les vitesses. D'après le questionnaire aux communes, 85 % des communes disposent de zones pacifiées.
- ✓ **Saint-Arnoult-en-Yvelines** fait figure d'exemple car la commune a travaillé sa hiérarchisation du réseau viaire et développé des zones 30 sur les voies résidentielles et de desserte locale.

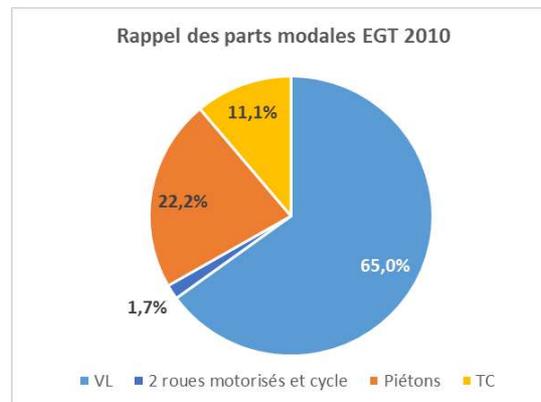
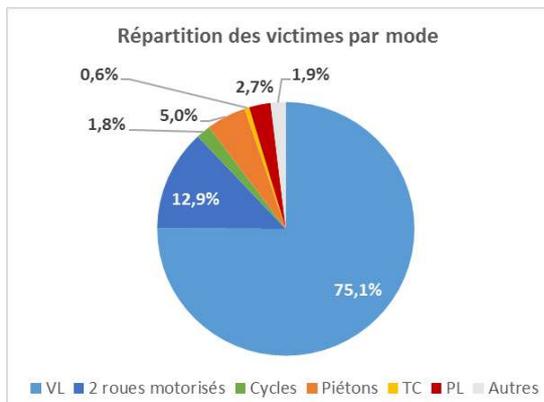


820 accidents corporels entre 2006 et 2016

- ✓ Sur la période 2006-2016, Rambouillet Territoires a connu **820 accidents corporels** de la circulation, soit environ 75 par an et **1 tous les 5 jours**.
- ✓ Rapporté à la population et sur les 3 dernières années, on recense 0,64 accident pour 1000 hab., contre 1,56 à l'échelle régionale et 0,86 à l'échelle de la France.
- ✓ **Les deux roues motorisés (2 RM) sont surreprésentés** mais de manière moins forte par rapport à la situation francilienne : **18 % des victimes sont des usagers des deux roues motorisés**, contre 38,5 % en Ile-de-France, alors qu'ils représentent environ 1 % des déplacements.

Accidentologie entre 2006 et 2016 (fichier BAAC)

	Nombre d'accidents	Indemnes	Tués	Blessés hospitalités	Blessés légers
Global	820	692	77	545	591
<i>dont cycles</i>	33	1	1	14	18
<i>dont 2 RM</i>	198	25	11	113	97
<i>dont piétons</i>	92	1	7	40	47
dont Rambouillet	206 (25 %)	194 (28 %)	9 (12 %)	72 (13 %)	196 (33 %)



Source des données d'accidentalité : le fichier BAAC

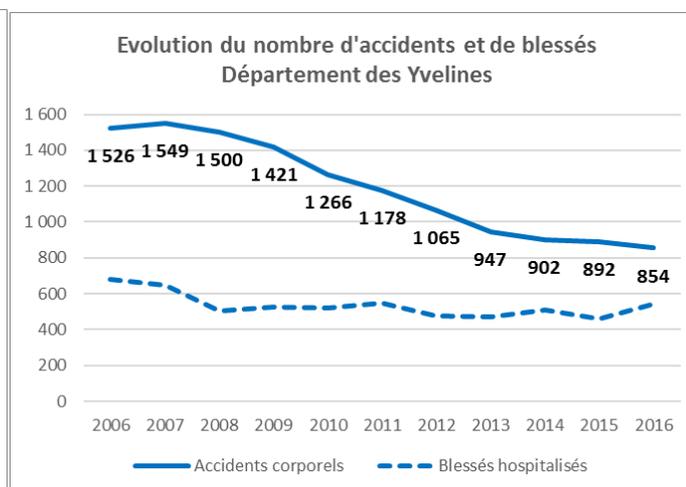
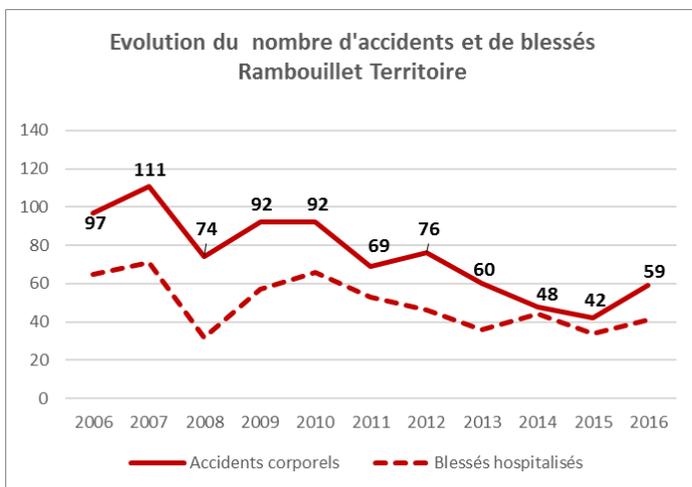
- Fichier BAAC : administré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, il répertorie et décrit l'intégralité des accidents corporels de la circulation (*le lieu de l'accident, les véhicules impliqués, les victimes...*)
- Accidents corporels : accident survenu sur une voie ouverte à la circulation, impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime ayant nécessité des soins
- Tués : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent
- Blessés hospitalisés : personnes hospitalisées plus de 24h
- Blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas nécessité une hospitalisation de plus de 24h

Une baisse globale de l'accidentalité sur le territoire

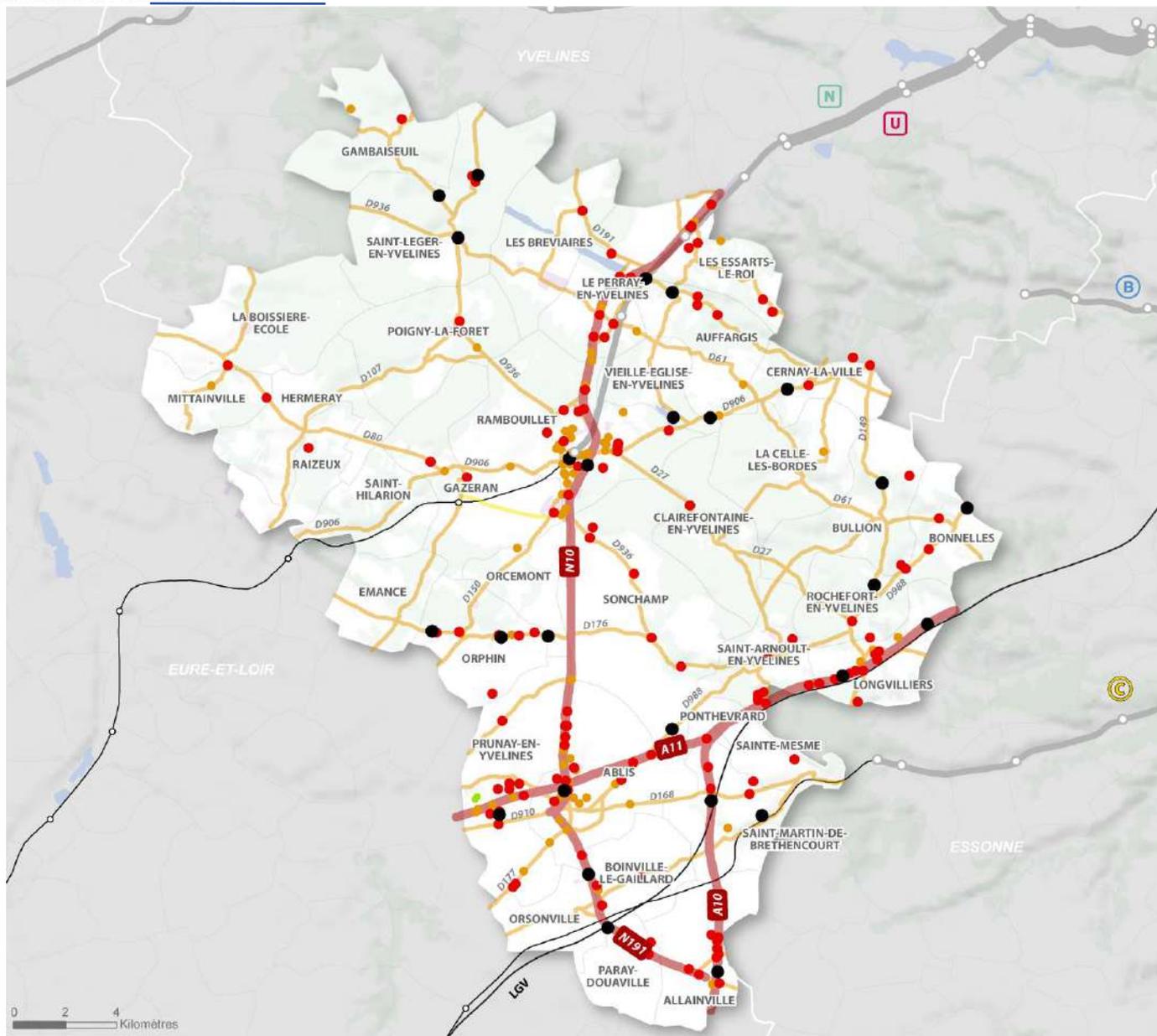
	Rambouillet Territoires	Yvelines	Ile-de-France	France
Moyenne annuelle sur la période 2006-2008				
Accidents corporels	94	1 525	21 575	78 689
Blessés hospitalisés	56	609	5 708	38 081
Moyenne annuelle sur la période 2014-2016				
Accidents corporels	50	883	18 900	57 439
Blessés hospitalisés	40	505	5 017	26 806
Evolution entre les 2 périodes				
Accidents corporels	-47 %	-42 %	-12 %	-27 %
Blessés hospitalisés	-29 %	-17 %	-12 %	-30 %

Tendances en matière d'accidentalité en 11 ans

- Presque moitié moins d'accidents corporels en 11 ans sur Rambouillet Territoires (94 contre 50) et 29 % de blessés hospitalisés en moins (56 contre 40)
- Une tendance qui se retrouve à l'échelle départementale et qui est plus prononcée qu'à l'échelle de la Région en Ile-de-France



Données : INSEE 2015



Localisation des accidents corporels

Hiérarchisation du réseau viaire

- Réseau magistral PDUIF
- Réseau structurant PDUIF
- Réseau structurant PLD communal

Gravité des accidents

- Tué
- Blessé hospitalisé
- Blessé léger

✓ **Attention : seulement 30 % des accidents ont pu être géolocalisés.**

✓ Une concentration logique des accidents :

- ✓ Sur les axes magistraux ;
- ✓ Dans les communes principales, en particulier Rambouillet.

✓ D'autres axes apparaissent, à nuancer toutefois au regard du faible nombre d'accidents représentés :

- D176 à Orphin ;

Sources : IGN 2018, fichier BAAC 2006-2016
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

ATOUTS

- Une organisation du réseau viaire autour de la RN 10 et des échangeurs A10/A11,
- Une prise en compte des aménagements visant à limiter la vitesse des automobiles dans de nombreuses communes,
- Une accidentalité en baisse et une faible mortalité des deux roues motorisés,
- Une faible congestion routière sur l'ensemble de l'agglomération,
- Une faible problématique PL, en dehors des axes structurants.

OPPORTUNITES

- Continuer et intensifier la baisse de l'accidentalité en traitant les secteurs délicats notamment les carrefours dangereux,
- Profiter de la faible congestion routière générale pour œuvrer pour un meilleur partage de la voirie en faveur des modes actifs notamment,
- Le passage à 2x2 voies de la RN10 à Rambouillet.

FAIBLESSES

- De nombreux carrefours sont encore dangereux sur le territoire,
- Une organisation des flux de circulation sur Rambouillet qui engendre des saturations à l'heure de pointe du fait de « goulet d'étranglement » notamment dans le secteur gare,
- Une forte croissance du trafic sur la majorité des axes alors que la population de l'agglomération est stable.

MENACES

- La croissance du trafic est notamment le fait d'une localisation d'actifs en dehors de la Région IDF et a pour conséquence plus de véhicules sur des voies pas forcément adaptées,

3 ■ Les transports collectifs

Les facteurs clés de succès d'un bon réseau

Pour que les Transports Collectifs (TC) constituent une réelle alternative à l'automobile, ils doivent être, au regard d'un déplacement :

- ✓ **Rapides, en étant concurrentiels** par rapport aux temps de parcours constatés en **voiture** :
 - ➔ logique des tracés et itinéraires des lignes qui doivent correspondre aux besoins, aménagements en faveur de TC.
- ✓ **Confortables**, pour permettre aux voyageurs de circuler dans de bonnes conditions.
 - ➔ Une fréquence de passage des bus qui doit être suffisante pour éviter les sureffectifs, des véhicules adaptés (*gabarit, aménagements intérieurs, nombre de places assises, propreté, ...*) aux cibles transportées.
- ✓ **Pratiques**, pour permettre une simplicité d'usage tant pour les clients réguliers que pour les occasionnels.
 - ➔ Des tracés lisibles, une offre compréhensible et régulière (*les samedis, en vacances, ...*) qui correspond aux besoins de déplacements.
- ✓ **Peu coûteux**, concurrentiel par rapport au coût perçu de l'usage de l'automobile :
 - ➔ Les itinéraires retenus, les distances entre les arrêts et les aménagements de circulation doivent permettre une bonne vitesse commerciale des véhicules.
- ✓ **Des arbitrages doivent donc être réalisés** : un maillage trop fin rend les TC pratiques mais coûte cher en démultipliant les arrêts et ralentissant les véhicules, l'information voyageur et les équipements des véhicules qui amènent un vrai confort de voyage mais peuvent représenter des investissements onéreux.
- ✓ De plus, il convient de noter que l'attrait des TC fluctue selon le type de trajet réalisé.

L'usage des transports collectifs sur Rambouillet Territoires

Pour rappel, 11,1 % des déplacements des résidents sont effectués en transport collectif, tous motifs confondus. Ce taux grimpe à 23 % pour les déplacements domicile-travail (INSEE, 2015). Avec 22 % des habitants qui possèdent un abonnement de transport, l'usage des TC est ancré dans les pratiques de mobilité des habitants.

Le PDU IF affiche l'objectif d'une augmentation de l'offre de transport collectif de 25 % d'ici 2020 à l'échelle régionale.

Les transports structurants sur Rambouillet Territoires

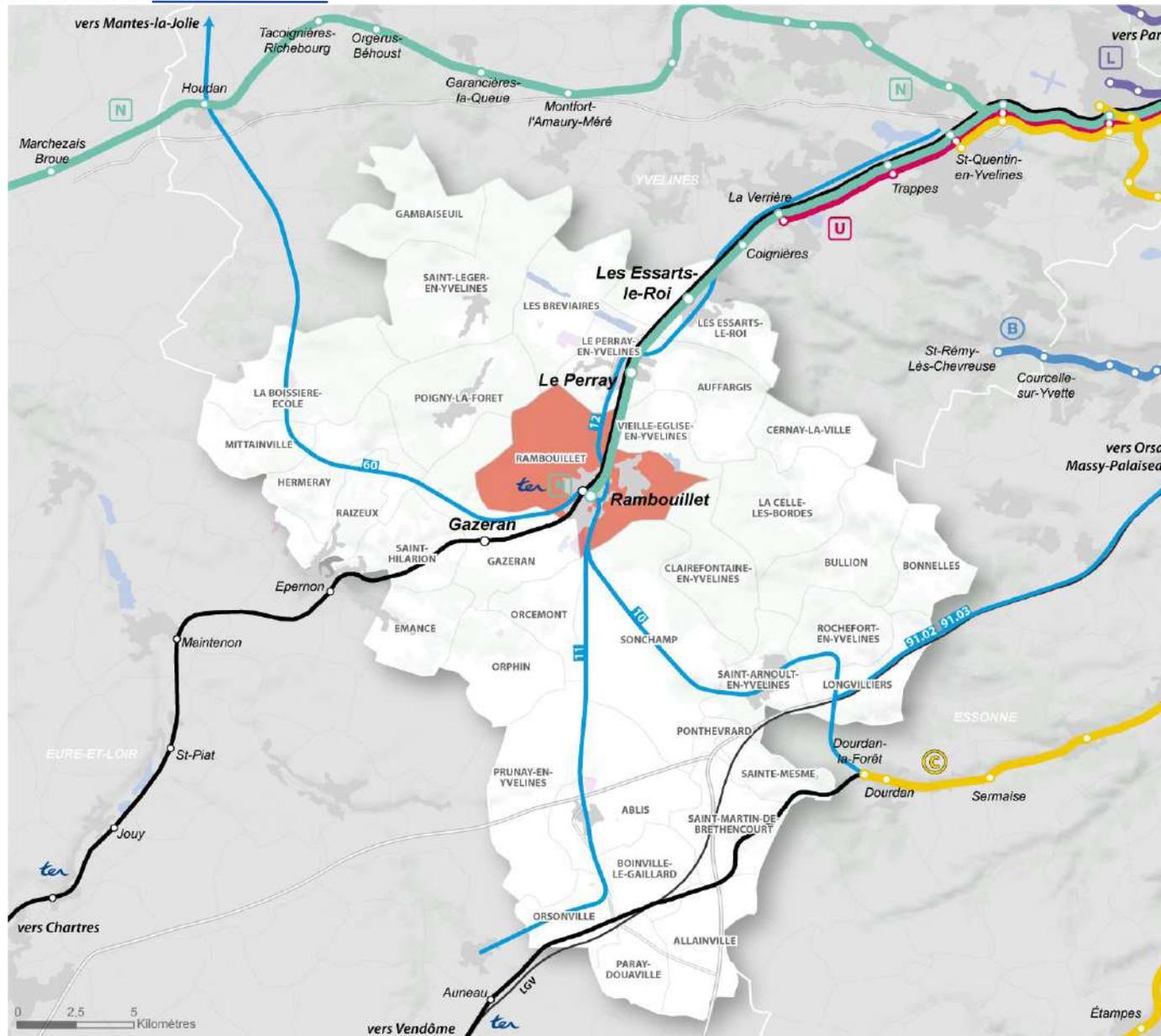
- Ligne Transilien N Rambouillet <> Paris-Montparnasse
- TER Centre-Val-de-Loire Le Mans <> Chartres <> Paris-Montparnasse

Les transports routiers

- 5 lignes urbaines à Rambouillet
- 37 lignes interurbaines dont 6 lignes « Express »

Glossaire partie TC :

- JOB : jour ouvrable de base, c'est-à-dire soit le mardi, soit le jeudi en période scolaire, les 2 jours le plus représentatifs de l'offre de transport
- HP : heure de pointe, ici considérée le matin de 7h30 à 8h30
- HC : heure creuse, soit de 14h30 à 15h30
- HS : heure de soirée, soit de 20h30 à 21h30



L'offre TC structurante de Rambouillet Territoires

Lignes ferroviaires

- Transilien N
- Transilien U
- RER B
- RER C
- TER Centre-Val-de-Loire

Lignes de bus structurantes

- 6 lignes express
- 5 lignes urbaines à Rambouillet

- ✓ **4 communes** concernées par l'offre structurante ferroviaire
- ✓ **Des gares extérieures à Rambouillet Territoires** qui constituent des pôles d'intermodalité pour la population : Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Dourdan, Montfort-l'Amaury...
- ✓ Des lignes de bus express, reliant différents pôles de l'Ouest francilien (Houdan, Massy-Palaiseau, Trappes...)

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

2 offres structurantes desservent directement le territoire

2 offres structurantes, situées sur un même fuseau de déplacements sont proposées sur Rambouillet Territoires mais ayant des logiques de desserte et de fonctionnement distinctes :

- ✓ **Le Transilien N, une offre en desserte directe de Paris, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles**
 - 3 gares sur le territoire : Rambouillet, Le Perray-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi.
 - Il s'agit de l'offre la plus structurante du territoire avec 84 services quotidiens.
- ✓ **Le TER Centre-Val-de-Loire Le Mans <> Chartres <> Paris, une offre rapide pour Versailles-Chantier et Paris**
 - 2 gares sur le territoire : Rambouillet et Gazeran.
 - Cette offre est organisée par la Région Centre-Val-de-Loire.

Des offres structurantes à l'extérieur du territoire

Les bassins de mobilité des habitants dépassant les limites administratives de Rambouillet Territoires, les lignes TC lourdes extérieures au territoire offrent également aux habitants des solutions de mobilité.

- ✓ **Le RER B à Saint-Rémy-lès-Chevreuse**, intéressant pour la frange Est du territoire (*Cernay-la-Ville...*) pour rejoindre l'Essonne, Paris et la Seine-Saint-Denis (*Saint-Denis, Aulnay, aéroport CDG*) ;
- ✓ **Le RER C à Dourdan**, offre structurante pour le Sud du territoire, vers le centre Essonne et Paris ;
- ✓ **Le TER Paris-Austerlitz <> Châteaudun <> Vendôme à Dourdan**, sans arrêt jusqu'à Paris ;
- ✓ **Le Transilien U à La Verrière**, notamment intéressant pour rejoindre La Défense sans nécessiter de correspondances ;
- ✓ **Le Transilien N à Montfort-l'Amaury** pour les communes du Nord du territoire (*Gambaiseuil, Saint-Léger-en-Yvelines*).



Gare de Rambouillet



Transilien en gare des Essarts-le-Roi



TER en gare de Gazeran

Le niveau de service de l'offre ferroviaire

Ligne	Gare desservie en lien avec Rambouillet Territoires	Origine <> Destination	Amplitude	Nombre de services					
				JOB	HP 7h30- 8h30	HC 14h30- 15h30	HS 20h30- 21h30	Samedi	Dimanche
Transilien N <i>Branche Rambouillet</i>	Rambouillet Le Perray Les Essarts-le-Roi	<i>Rambouillet <> Paris-Montparnasse</i>	4h37 – 00h42	84	6	4	4	74	64
TER Le Mans <> Paris	Gazeran Rambouillet	<i>Le Mans <> Chartres <> Paris-Montparnasse</i>	4h41 – 23h47	58	7	2	2	35	33
RER B	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	<i>Saint-Rémy-lès-Chevreuse <> Aéroport de Roissy</i>	4h58 – 1h14	152	10	8	8	140	140
RER C	Dourdan	<i>Dourdan <> Paris</i>	4h08 – ??	95	9	5	5	TRAVAUX	TRAVAUX
TER Vendôme <> Paris	Dourdan	<i>Vendôme <> Châteaudun <> Paris</i>	8h04 – 19h58	9	1	0	0	6	7
Transilien U	La Verrière	<i>La Verrière <> Arche de la Défense</i>	5h20 – 22h56	93	8	4	4	68	59
Transilien N Branche Dreux	Montfort-l'Amaury	<i>Dreux <> Paris-Montparnasse</i>	5h55 – 23h37	47	4	2	2	36	33

JOB : jour ouvrable de base (mardi ou jeudi) ; HP : heures de pointe ; HC : heures creuses ; HS : heures de soirée

Les conséquences de l'offre TER Centre-Val-de-Loire pour les gares de Rambouillet Territoires

- ✓ Sur le périmètre francilien, seules les gares de Gazeran, Rambouillet, Versailles-Chantiers et Paris-Montparnasse sont desservies, contrairement au Transilien qui dessert toutes les gares. Cette situation a pour conséquences :
 - **Des temps de trajet entre Rambouillet Territoires et Versailles et Paris bien plus faibles**, permettant au territoire de bénéficier d'une liaison rapide vers Versailles (*gain de 15 min*) et Paris (*gain de 30 min*) ;
 - **D'une offre supplémentaires à la gare de Rambouillet**, qui bénéficie alors de 142 services ferroviaires (*84 Transilien + 58 TER*).

- ✓ Les actifs et autres abonnés résidant en Eure-et-Loir ont 2 possibilités pour se rendre en Ile-de-France :
 - **Soit prendre le train à Epernon** et bénéficier soit **d'un abonnement de travail « intégral »** (par exemple *Epernon <> Paris*), soit de bénéficier de **la soudure tarifaire** et coupler l'abonnement de travail Epernon <> Gazeran au Pass Navigo ;
 - **Soit se rendre à Gazeran**, 1^{ère} gare francilienne, et de bénéficier du Pass Navigo à 75,20 € / mois.

- ✓ **Pour les usagers devant se rabattre sur une gare en voiture, il est financièrement plus intéressant de se rendre à Gazeran qu'à Epernon** : la différence vient principalement du **coût du stationnement à Epernon** (de 16 à 40 € / mois) alors qu'il est gratuit à Gazeran. Cet avantage économique concerne donc les habitants des communes alentours d'Epernon (*Gas, Droue-sur-Drouette, Ecrosnes...*). **L'intérêt de la gare de Gazeran s'est accentué depuis le dézonage du pass Navigo** (le prix du Navigo mensuel est passé de 114,70 € à 75,20 €) : pour les usagers ayant besoin uniquement d'un abonnement de travail (*sans avoir nécessité d'un Pass Navigo*), il est devenu plus intéressant de prendre son train à Gazeran.

La double desserte Transilien / TER de Rambouillet pose le problème de l'interopérabilité des titres de transport : en effet, un billet TER depuis la Région Centre nécessite une contremarque Transilien pour passer les contrôles d'accès installés dans les gares d'IDF. Or les voyageurs ayant un e-billet SNCF ou un titre acheté à un distributeur ne reçoivent pas cette contremarque, seulement délivrée en guichet, et peuvent se retrouver bloqués.

Gare	Nombre de services (Transilien + TER)	
	JOB	HP
Rambouillet	142	13
Gazeran	31	3

Durée depuis Rambouillet	Transilien N	TER
Versailles	37 min	22 min
Paris	1h04	34 min

Coût mensuel selon le trajet et l'abonnement	Abonnement de travail SNCF depuis Epernon			Abonnement de travail Epernon <> Gazeran (27,2 €) + Navigo (75,2 €)			Rabattement en voiture à Gazeran + Navigo		
	Voiture	TC	Total	Voiture	TC	Total	Voiture	TC	Total
Epernon <> Versailles-Chantiers	0 €	96 €	96 €	0 €	102,40 €	102,4 €	36 €	75,20 €	111,20 €
Epernon <> Paris	0 €	124,30 €	124,30 €						
Gas <> Versailles-Chantiers	38 €	96 €	134 €	51 €	102,40 €	153,40 €	45 €	75,20 €	120,2 €
Gas <> Paris	38 €	124,30 €	162,30 €						

Une offre de transport routier organisée selon 3 niveaux :

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

- ✓ Des lignes de bus express ;
- ✓ Des lignes urbaines à Rambouillet ;
- ✓ Des lignes interurbaines complémentaires sur le reste du territoire.

6 lignes de bus express structurantes

- ✓ **4 lignes Transdev organisées en étoile autour de Rambouillet, relie Rambouillet aux principales polarités internes et externes au territoire :** Saint-Arnoult-en-Yvelines et Dourdan (*ligne 10*), Ablis et Auneau (*11*), Le Perray, Les Essarts-le-Roi et Saint-Quentin-en-Yvelines (*12*), Houdan et Mantes-la-Jolie (*60*). Ces lignes circulent le samedi, mais pas le dimanche, et en vacances scolaires avec un niveau de services quasi équivalent. **Les lignes 10 et 11 sont les plus structurantes** au vu du nombre de services en JOB et permettent **de relier à Rambouillet les pôles internes** au territoire non desservis par le train : Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines.
- ✓ **2 lignes d'autocar express Albatrans** entre la gare de Dourdan et **la gare d'Orsay (ligne 91.02) ou de Massy-Palaiseau (91.03)** empruntent la **voie dédiée sur l'A10** entre Longvilliers et Massy. Une seule commune du territoire est desservie : Longvilliers. Le nombre de services important, la fréquence élevée en heures de pointe (*10 à 20 min pour la 91.02 et 5 min pour la 91.03*) et la rapidité du trajet offrent **une alternative crédible à l'automobile** pour des déplacements vers Massy et Orsay.

Ligne	Origine <> Destination	Nombre de services				
		JOB	HP	HC	HS	Samedi
10	Gare de Rambouillet <> Gare de Dourdan	87	11	2	2	14
11	Rambouillet <> Ablis <> Auneau	42	7	2	0	14
12	Rambouillet <> Saint-Quentin-en-Yvelines	28	2	2	1	22
60	Rambouillet <> Mantes-la-Jolie	16	1	0	1	0
91.02	Gare de Dourdan <> Gare d'Orsay	51	5	3	0	19
91.03	Gare de Dourdan <> Gare de Massy-Palaiseau	159	23	5	6	32
Total de services sur les lignes express		383	49	14	10	101

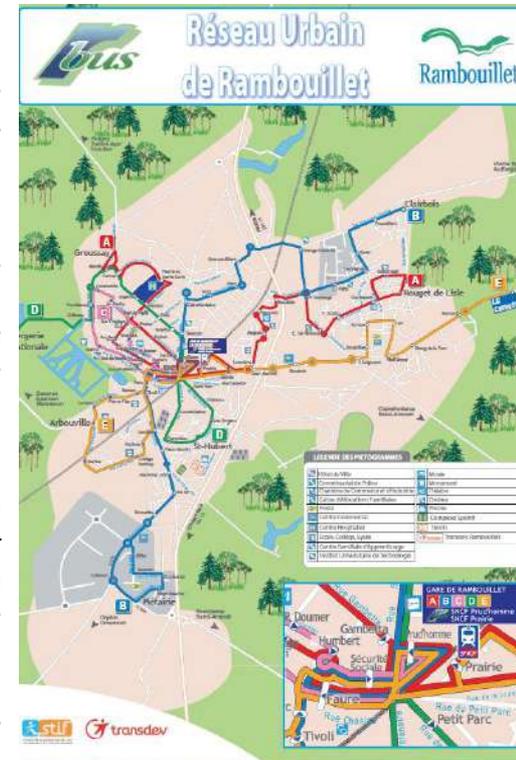
4 transporteurs sur le territoire

- **Transdev Ile-de-France**
 - 4 lignes express
 - Les 5 lignes urbaines
 - 21 lignes complémentaires
- **SAVAC**
 - 15 lignes complémentaires
- **Cars Perrier**
 - 1 ligne complémentaire
- **Albatrans**
 - 2 lignes express

Trajet Longvilliers > Gare de Massy-Palaiseau		
Trajet	Durée	Coût / mois
Ligne 91.03	35 min	Navigo 75,20 €
Voiture via A10	25-30 min	180 €
Voiture sans A10	40 min – 1h10	125 €

5 lignes urbaines desservant l'ensemble des quartiers de Rambouillet

- ✓ Rambouillet compte 5 lignes urbaines exploitées par Transdev qui desservent tous les quartiers de Rambouillet. **La gare de Rambouillet constitue le point nodal** de ce réseau où s'articulent l'ensemble des lignes, en correspondance avec les lignes interurbaines.
- ✓ Les 5 lignes urbaines peuvent être distinguées selon 3 niveaux :
 - **Les lignes A et B forment les lignes principales** avec une centaine de services en JOB et une fréquence de 15 minutes en heures de pointe et de 30 minutes en heures creuses.
 - **Les lignes D et E forment les lignes secondaires** avec un niveau d'offre toutefois élevé (env. 85 en JOB), de même fréquence que les lignes A et B mais avec une amplitude et une période de pointe plus restreintes.
 - **La ligne C constitue la navette cœur de ville** avec une fréquence de 20 à 30 minutes.
- ✓ **Les lignes urbaines présentent de bonnes conditions de lisibilité** : toutes les lignes présentent un cadencement quasi-parfait (départ à la même minute, mais avec des différences entre heures creuses et heures de pointe) et les itinéraires sont invariants, à l'exception de la ligne D qui est parfois prolongée à la Bergerie Nationale. Pour renforcer cette lisibilité, les lignes A, B, D et E ont des départs simultanés en gare de Rambouillet (par exemple, toutes les lignes quittent la gare à 10h20, 10h50...).
- ✓ **Au global, la ville de Rambouillet dispose d'un réseau urbain attractif** qui permet l'accessibilité de tous les quartiers à la gare et au cœur de ville avec des fréquences de passage adaptées.

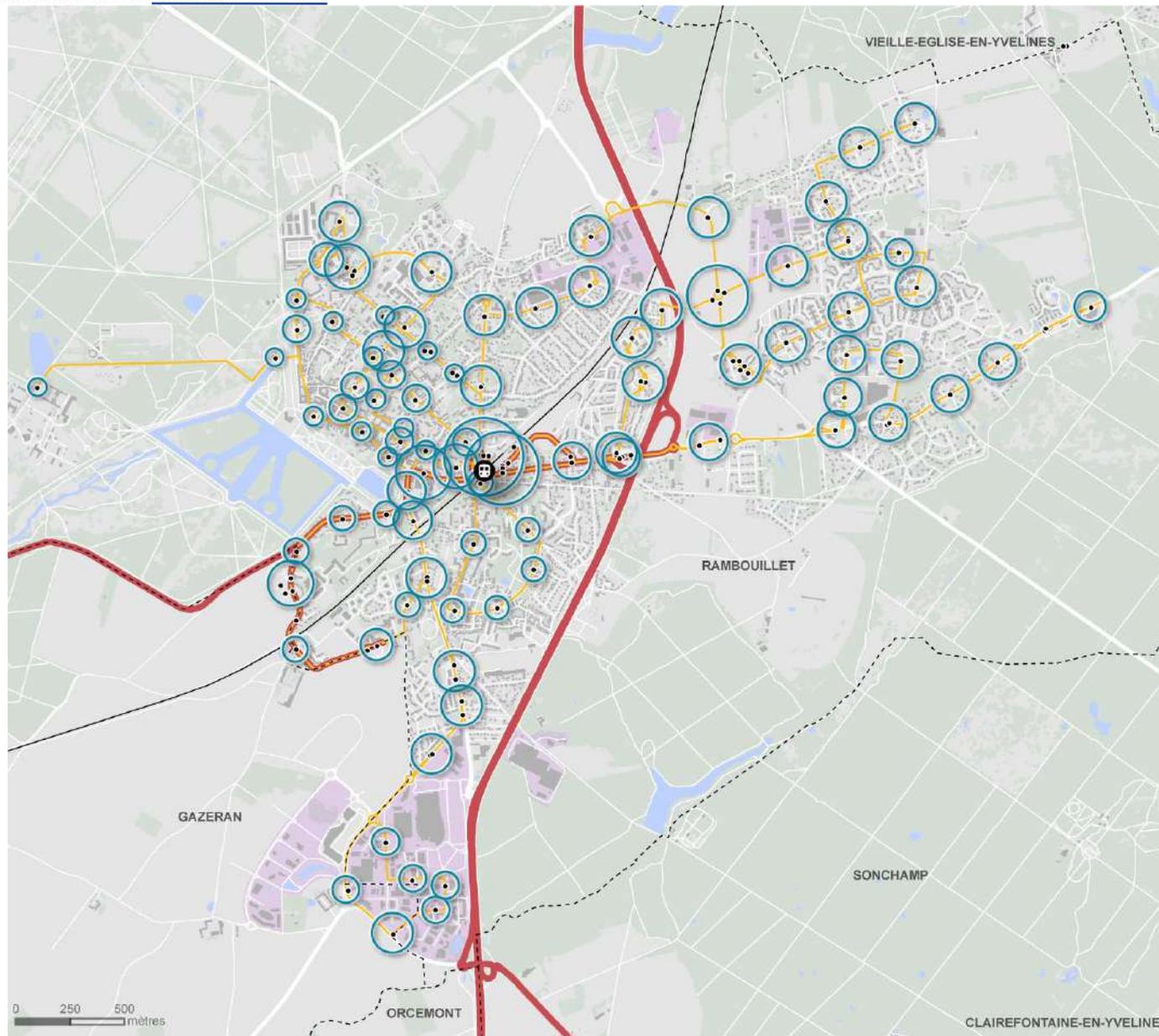


Ligne	Origine <> Destination	Nombre de services				
		JOB	HP	HC	HS	Samedi
A	Rouget de l'Isle <> Groussay	101	8	6	8	56
B	Clairbois <> Métairie	103	8	6	8	56
C	Navette cœur de ville	28	3	2	0	28
D	Saint-Hubert <> Bergerie Nationale	84	8	4	2	43
E	Arbouville <> Le CERRSY	87	8	4	2	46
Total de services sur les lignes urbaines		403	35	22	20	229



Lignes urbaines en gare de Rambouillet

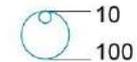
400 services urbains à la gare de Rambouillet



Réseau de bus

- Arrêts physiques
- Réseau urbain
- Lignes Express

Nombre de service un JOB*



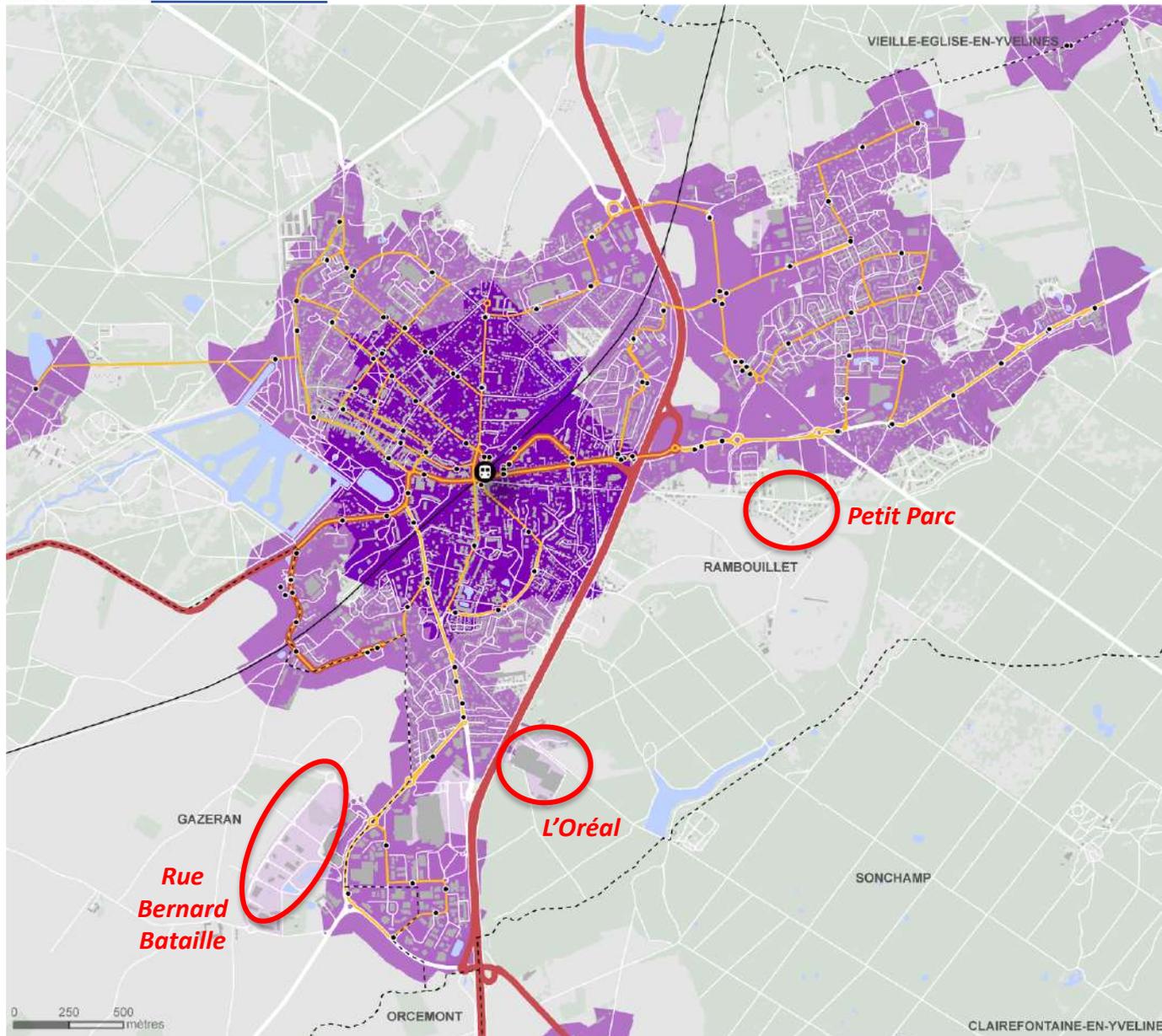
✓ La gare, arrêt logiquement le plus desservi avec 400 services par jour.

* JOB = Jour ouvrable de base (mardi ou jeudi)

Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM

Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Une excellente couverture spatiale de l'offre urbaine



Réseau de bus

- Arrêt physique
- Réseau urbain
- Lignes Express

Accessibilité à pied au réseau TC

- 5 minutes d'un arrêt de bus
- 15 minutes d'une gare

- ✓ **Un maillage fin de lignes urbaines qui permet à 93 % de la population d'être située dans l'aire de chalandise des TC, soit à moins de 5 minutes d'un arrêt de bus et à moins de 15 minutes de la gare.**
- ✓ **La quasi-totalité des pôles générateurs est desservie.**
- ✓ **Peu de zones « blanches » :**
 - L'Ouest de Bel-Air (*Rue Bataille*), récente extension de la zone, en raison d'îlots peu franchissables ;
 - Usine L'Oréal, en raison de la coupure de la N10 ;
 - Quartier Le Petit Parc.

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

37 lignes complémentaires pour desservir toutes les communes

- ✓ **37 lignes complémentaires relient les différentes communes aux polarités internes du territoire ou externes** avec des rabattements sur les gares et les établissements scolaires.
- ✓ La consistance de l'offre sur ces lignes est globalement identique et révèle **leur vocation prioritairement scolaire** :
 - Des services le matin (*de 7h à 9h*) en direction de la polarité urbaine ou d'une gare ;
 - Des services en seconde partie d'après-midi dans le sens inverse (*généralement de 15h30 à 18h*) ;
 - Des services après 18h pour 14 lignes ;
 - Des services le mercredi midi dans le sens retour ;
 - Une fréquence d'1 à 2 services par heure en HP
 - Une absence ou réduite lors des vacances scolaires.
- ✓ Si la fréquence de ces lignes peut être contraignante pour les actifs, **elles apportent toutefois une solution de mobilité pour les actifs travaillant dans les polarités urbaines**, en particulier s'ils ne sont pas motorisés. Quant aux actifs utilisant le train, ils ont besoin d'une amplitude de service plus importante avec des retours le soir après 18h, ce que leur apportent 14 de ces lignes. La réglementation du stationnement en gare de Rambouillet permet à cette offre TC d'être concurrentielle face à l'automobile.
- ✓ Par contre, **l'absence de services en milieu de journée est préjudiciable pour les captifs** qui ne trouveront pas de solution de mobilité pour des déplacements sur cette tranche horaire.



Poteau d'arrêt, gare routière Prairie



Abribus, gare routière Prairie

Réseau	Ligne	Origine <> Destination	Nombre de services					
			JOB	HP 7h30- 8h30	HC 14h30- 15h30	HS 20h30- 21h30	Samedi	Dimanche
Transdev	1	La Queue-lez-Yvelines <> Rambouillet	20	2	0	0	0	0
Transdev	3	Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Dourdan	14	4	0	0	0	0
Transdev	4	Rambouillet <> Bonnelles	19	3	0	1	2	0
Transdev	5	Rambouillet <> Prunay-en-Yvelines	16	2	0	0	0	0
Transdev	8	Rambouillet <> Auffargis	9	2	0	0	0	0
Transdev	15	Grandchamp <> Méré	6	1	0	0	0	0
Transdev	18	Orsonville <> Dourdan	12	2	0	0	0	0
Transdev	19	Le Perray-en-Yvelines <> Les Bréviaires	14	2	0	0	0	0
Transdev	20	Rambouillet <> Nogent-le-Roi	11	2	0	0	0	0
Transdev	22	Paray-Douville <> Dourdan	5	1	0	0	0	0
Transdev	23	Ablis <> Rochefort-en-Yvelines	12	3	0	0	0	0
Transdev	24	Rambouillet <> Raizeux - Saint-Hilarion	8	2	0	0	0	0
Transdev	25	Prunay-en-Yvelines <> Saint-Arnoult-en-Yvelines	7	2	0	0	0	0
Transdev	26	Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Orsonville	4	1	0	0	0	0
Transdev	29	Bullion <> Bonnelles <> Dourdan	5	1	0	0	0	0
SAVAC	39.003	Rambouillet <> Saint-Rémy-lès-Chevreuse	6	2	0	0	0	0
SAVAC	39.07A	Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Bonnelles	3	1	1	0	0	0
SAVAC	39.07B	Longvilliers <> Bonnelles	3	1	1	0	0	0
SAVAC	39.07	Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Orsay	23	3	1	1	10	10

Réseau	Ligne	Origine <> Destination	Nombre de services					
			JOB	HP 7h30- 8h30	HC 14h30- 15h30	HS 20h30- 21h30	Samedi	Dimanche
SAVAC	39-27	Les Essarts-le-Roi <> Saint-Arnoult-en-Yvelines	10	2	0	0	0	0
SAVAC	39-30	Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Limours	4	2	0	0	2	0
SAVAC	39-36	Rambouillet <> Auffargis	3	1	0	0	0	0
SAVAC	39-103	Saint-Rémy-lès-Chevreuse <> Cernay-la-Ville	14	2	1	0	0	0
SAVAC	39-203	Rambouillet <> Cernay-la-Ville	5	1	0	0	0	0
SAVAC	39-303	Rambouillet <> Saint-Rémy-lès-Chevreuse	11	2	0	0	0	0
Transdev	39	Auffargis <> La Queue-Lez-Yvelines	5	2	0	0	0	0
Transdev	49	Les Essarts-le-Roi <> La Queue-Lez-Yvelines	8	3	0	0	0	0
Transdev	59	Le Perray-en-Yvelines <> Les Essarts-le-Roi	5	1	1	0	0	0
Transdev	79	Rambouillet <> Les Mesnuls <> Villiers-Saint-Frédéric	9	1	0	0	0	0
Transdev	89	Hanches <> Rambouillet <> Saint-Quentin-en-Yvelines	2	0	0	0	0	0
SAVAC	39-35	Cernay-la-Ville <> Chevreuse	1	1	0	0	0	0
Transdev	30	Rambouillet <> Emancé	5	1	0	0	0	0
PERRIER	36-15	Auffargis <> Les Essarts-le-Roi	28	3	0	0	0	0
SAVAC	19	Les Essarts-le-Roi	6	2	0	0	0	0
SAVAC	20	Les Essarts-le-Roi	5	2	0	0	0	0
SAVAC	150	Les Essarts-le-Roi	2	1	0	0	0	0
SAVAC	146	Paray-Douaville <> Boinville <> Saint-Arnoult-en-Y.	4	2	0	0	0	0
Total		37 lignes complémentaires	324	66	5	2	14	10

1 110 services de bus quotidiens sur Rambouillet Territoires

- ✓ **Rambouillet**, ville-centre du territoire, **concentre logiquement l'offre la plus importante avec 696 services quotidiens**, assurés par 22 lignes différentes. Les communes les moins peuplées du Sud et de l'Ouest du territoire sont celles dont l'offre est la plus faible, avec 11 communes à moins de 15 services quotidiens.

Communes	Nombre de lignes	Nombre de services					
		JOB	HP	HC	HS	Samedi	Dimanche
Ablis	5	77	14	2	0	14	0
Allainville	3	11	3	0	0	0	0
Auffargis	8	95	12	2	1	22	0
Boinville-le-Gaillard	2	12	2	0	0	0	0
Bonnelles	6	55	11	3	1	14	10
Bullion	6	56	10	1	1	14	10
Cernay-la-Ville	5	37	6	1	0	0	0
Clairefontaine-en-Yvelines	1	19	3	0	0	2	0
Émancé	1	5	1	0	0	0	0
Gambaiseuil	1	6	1	0	0	0	0
Gazeran	5	39	4	0	1	0	0
Hermeray	3	35	3	0	1	0	0
La Boissière-École	2	27	2	0	1	0	0
La Celle-les-Bordes	1	19	3	0	1	2	0
Le Perray-en-Yvelines	8	75	9	2	1	22	0
Les Bréviaires	3	26	4	0	0	0	0
Les Essarts-le-Roi	9	94	17	3	1	22	0

Précision pour la lecture de l'offre par commune :

- Une ligne pouvant desservir plusieurs communes de Rambouillet Territoire, la lecture du tableau doit se réaliser uniquement par ligne et non par colonne.
- Par exemple la ligne express 60 dessert 6 communes du territoire (Rambouillet, Gazeran, Hermeray, Raizeux, Mittainville et La Boissière-Ecole). Les 6 communes ont bien 16 passages chacun pour cette ligne. Mais la somme des services par commune n'a pas de sens, on aurait dans cet exemple 96 services.
- Ainsi, il convient de ne pas faire la somme des services par commune.

Communes		Nombre de lignes	Nombre de services					
			JOB	HP	HC	HS	Samedi	Dimanche
Longvilliers	total	8	314	41	10	8	67	0
	dont bourg	6	29	5	0	0	2	0
Mittainville		1	8	1	0	0	0	0
Orcemont		1	12	1	0	0	0	0
Orphin		1	15	1	0	0	0	0
Orsonville		3	21	3	0	0	0	0
Paray-Douville		3	11	3	0	0	0	0
Poigny-la-Forêt		1	16	2	0	0	0	0
Ponthévrard		1	14	4	0	0	0	0
Prunay-en-Yvelines		2	19	2	0	0	0	0
Raizeux		3	31	4	0	1	0	0
Rambouillet		22	696	75	28	24	281	0
Rochefort-en-Yvelines		7	45	6	0	1	8	6
Saint-Arnoult-en-Yvelines		9	144	22	2	3	22	6
Sainte-Mesme		2	23	5	0	0	0	0
Saint-Hilarion		3	7	1	0	0	0	0
Saint-Léger-en-Yvelines		1	16	2	0	0	0	0
Saint-Martin-de-Bréthencourt		2	11	2	0	0	0	0
Sonchamp		1	86	11	2	2	14	0
Vieille-Église-en-Yvelines		3	11	2	0	0	0	0
Rambouillet Territoires		48 lignes	1 110	150	41	32	344	10

Niveau de services par commune (JOB)

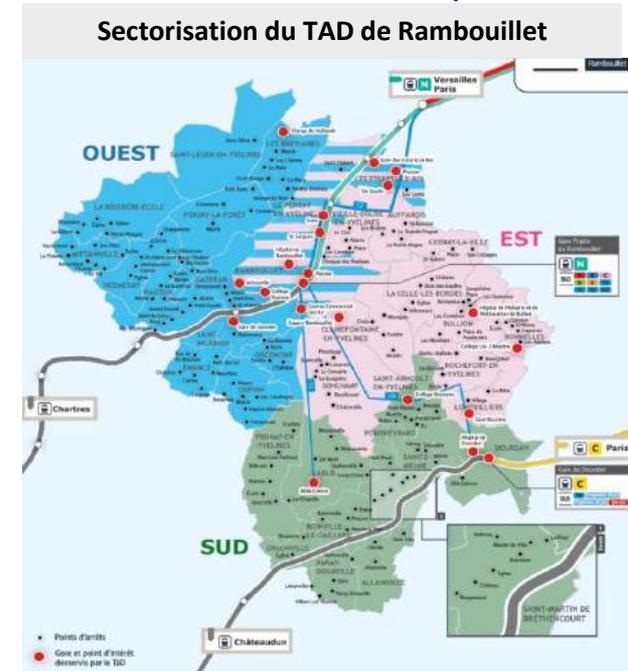


Le Transport à la Demande mis en place en 2020 avec le TAD de Rambouillet

- ✓ Afin de répondre à la demande de mobilité en heures creuses, période marquée par l'absence d'offre sur les lignes régulières pour la majorité des communes, Ile-de-France Mobilités et Transdev IDF ont mis en place un service de Transport à la Demande depuis janvier 2020 sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Rambouillet Territoires.
- ✓ Ce Transport à la Demande fonctionne sur un principe zonal « Stop to Hub ». Les principes d'organisation de ce TAD sont les suivantes :
 - **Sectorisation du TAD en 3 zones**
 - Dans les communes, prise en charge à un arrêt de bus existant ;
 - Réservation jusqu'à 1h avant par Internet, application ou par téléphone via la centrale de réservation régionale.
 - Fonctionnement du lundi au vendredi de 9h à 15h35 et le samedi de 9h à 18h50
 - L'exploitation est assurée par Transdev à l'aide de véhicules de petite capacité (9 places).

Le Transport à la Demande mis en place en 2020 avec le TAD de Vallée de Chevreuse

- ✓ Fonctionnement similaire au TAD de Rambouillet avec la possibilité de réserver jusqu'à 20 min. en avance, ce service permet à Cernay-la-Ville et à la Celle-les-Bordes de se rendre de 9h30 à 16h30 notamment à St-Rémy-lès-Chevreuse pour rejoindre le RER B.



Zone desservies TAD Vallée de Chevreuse

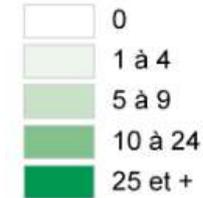


Zone	Pôle en rabattement par zone pour le TAD de Rambouillet
Zone Ouest	Gare de Rambouillet ; Hôpital de Rambouillet ; Centre Commercial Bel Air - Rambouillet (arrêt Drouette) ; Espace Rambouillet – Sonchamp ; Gare de Gazeran ; Piscine des Fontaines – Rambouillet ; Piscine des Molières - Les Essarts-le-Roi ; Gare des Essarts-le-Roi ; Collège Le Racinay – Rambouillet ; Lycée Bascan - Rambouillet (arrêt Arbouville) ; Pôle santé des Essarts-le-Roi (arrêt De Gaulle) ; Gare du Perray-en-Yvelines ; Centre Commercial de la Forêt Verte - Le Perray-en -Yvelines (arrêt Saint Jacques) ; Base de loisirs des Étangs de Hollande - Les Bréviaires.
Zone Est	Hôpital de Pédiatrie et de Rééducation – Bullion ; Gare de Rambouillet ; Hôpital de Rambouillet ; Espace Rambouillet – Sonchamp ; Centre Commercial Bel Air - Rambouillet (arrêt Drouette) ; Piscine des Fontaines – Rambouillet ; Piscine des Molières - Les Essarts-le-Roi ; Gare des Essarts-le-Roi ; Collège Le Racinay – Rambouillet ; Lycée Bascan - Rambouillet (arrêt Arbouville) ; Pôle santé des Essarts-le-Roi (arrêt De Gaulle) ; Gare du Perray-en-Yvelines ; Centre Commercial de la Forêt Verte - Le Perray-en -Yvelines (arrêt Saint Jacques) ; Base de loisirs des Étangs de Hollande - Les Bréviaires ; Parc multimodal de Longvilliers.
Zone Sud	Gare de Dourdan ; Hôpital de Dourdan ; Parc multimodal de Longvilliers ; Collège Georges Brassens - Saint-Arnoult-en-Yvelines ; Centre d'Ablis.

Une forte diminution de l'offre routière en heures creuses

- ✓ En moyenne sur Rambouillet Territoires, **27 % des services sont en fonctionnement en heures creuses par rapport à l'heure de pointe**. En début de soirée (20h30-21h30), l'offre diminue encore pour atteindre seulement 21 % de l'offre constatée entre 7h30 et 8h30. L'offre constatée en heures creuses est essentiellement du fait des lignes urbaines de Rambouillet et des lignes express qui représentent 88 % des services.
- ✓ **Si toutes les communes ont une desserte en heures de pointe**, 6 communes ont un seul service et 14 ont 2 services, correspondant généralement aux services dédiés aux scolaires. En heures creuses, 25 communes sur 36 ne sont pas desservies, révélateur d'un **réseau de bus orienté sur les migrations pendulaires, et finalement peu adapté aux personnes inactives (retraités...)**.
- ✓ **On relève une forte différenciation spatiale entre l'Est du territoire**, concentrant les communes les plus importantes avec une offre présente toute la journée, **et l'Ouest** où l'offre est faible en HP et inexistante en HC.

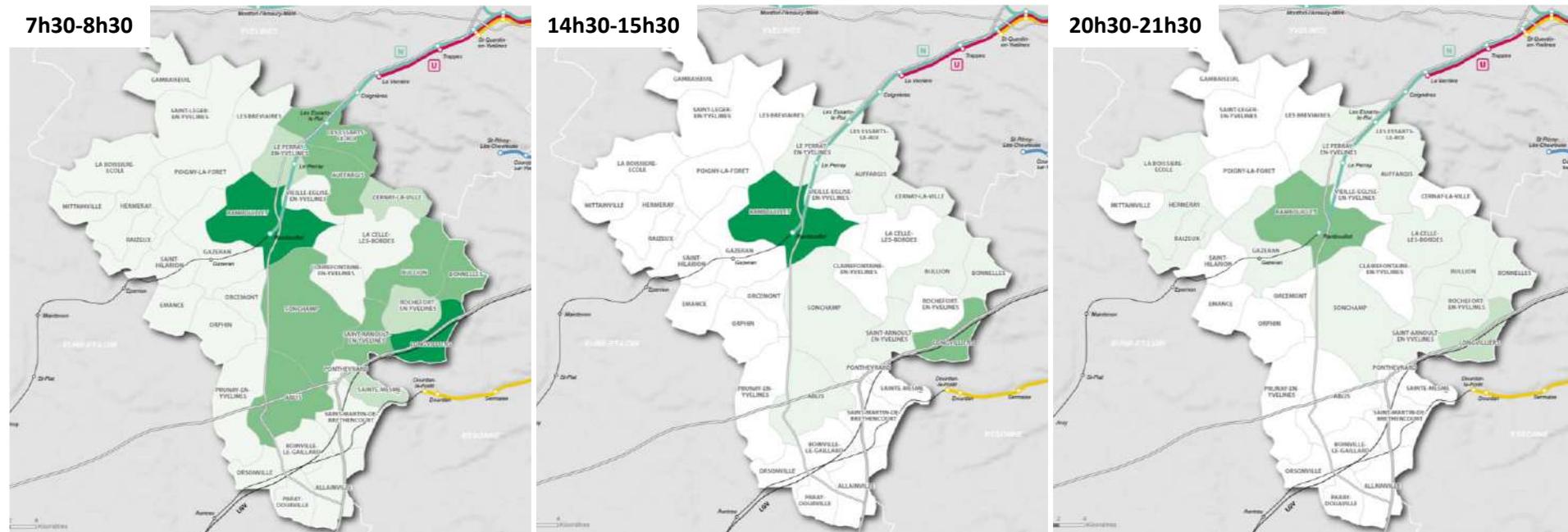
Nombre de services par commune :



7h30-8h30

14h30-15h30

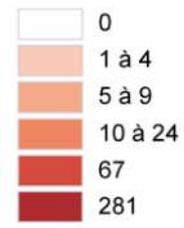
20h30-21h30



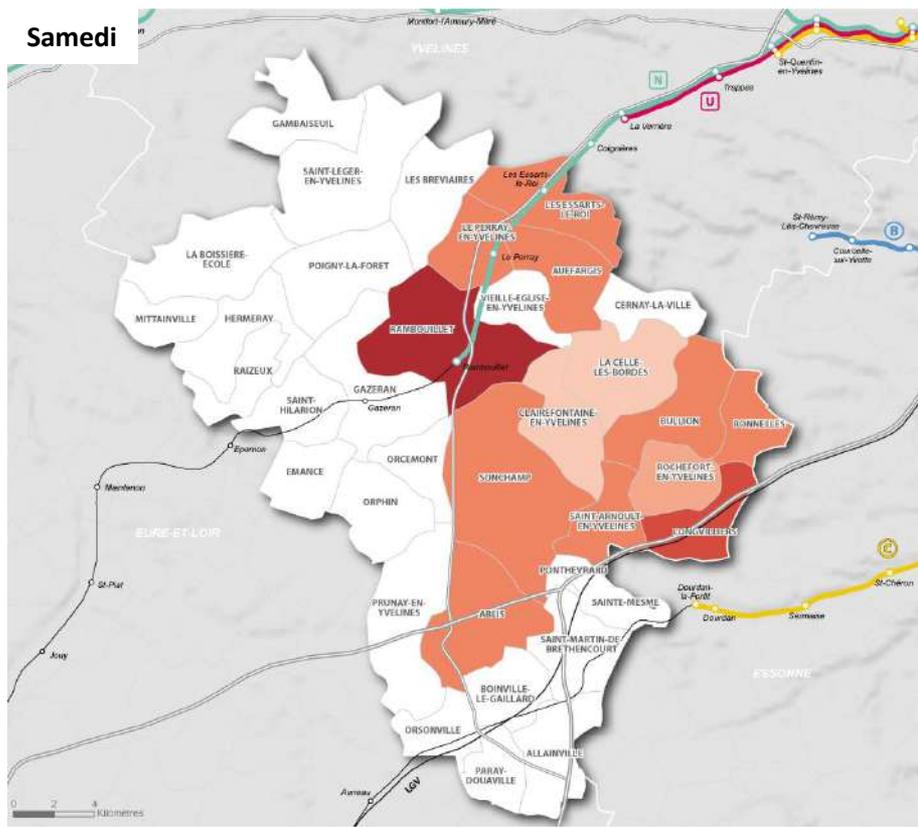
Une offre quasi absente le dimanche

- ✓ En moyenne sur Rambouillet Territoires, **31 % des services sont assurés le samedi par rapport à un jour de semaine**. Ce taux descend à **0,9 % le dimanche**.
- ✓ Les deux tiers de l'offre du samedi proviennent des lignes urbaines de Rambouillet. On observe **la même différenciation spatiale entre l'Est et l'Ouest**, le samedi qu'en heures creuses sur un JOB.
- ✓ **Seulement 4 communes sont desservies le dimanche**. La seule offre routière disponible est la **ligne 39.07** entre Orsay et Saint-Arnoult-en-Yvelines et qui dessert Bonnelles, Bullion, Rochefort-en-Yvelines et Saint-Arnoult-en-Yvelines (**6 à 9 services**).

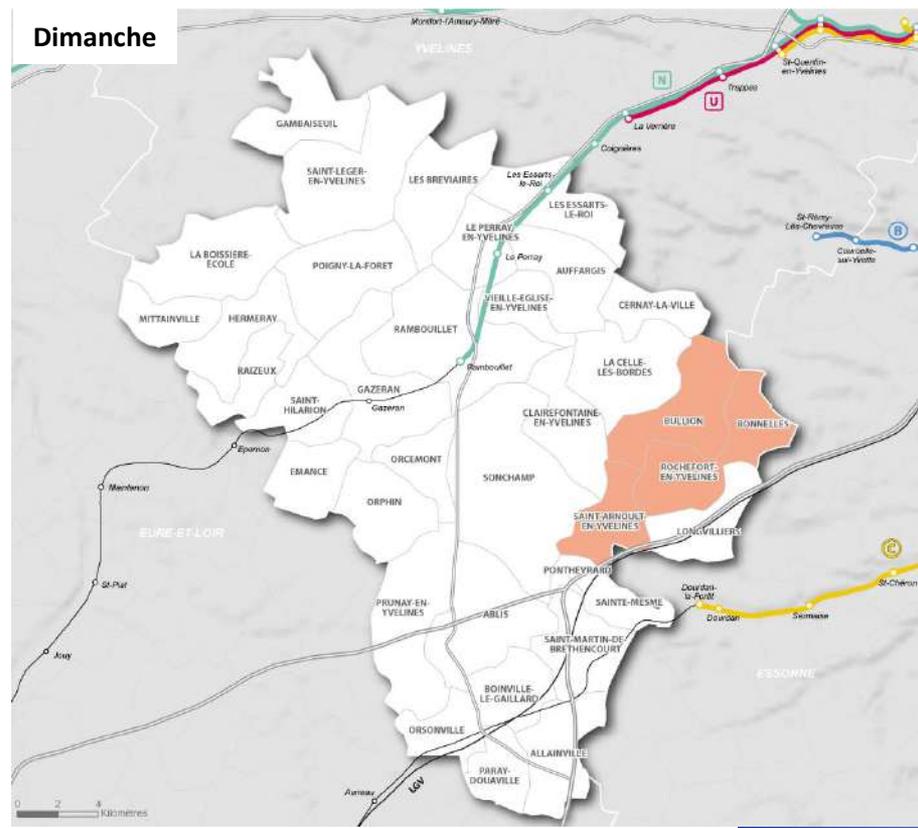
Nombre de services par commune :



Samedi

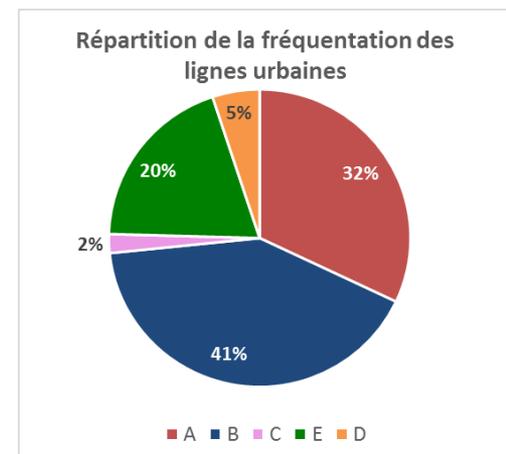
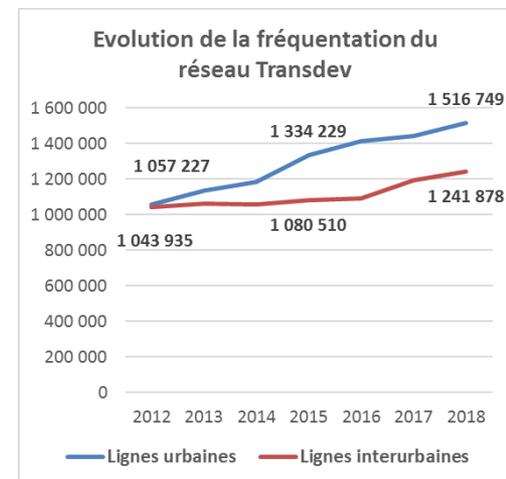


Dimanche



2,8 millions de voyages par an sur les lignes Transdev

- ✓ Pour rappel, Transdev Ile-de-France exploite 4 lignes express, les 5 lignes urbaines de Rambouillet et 21 lignes complémentaires dans la moitié Nord de Rambouillet Territoire.
- ✓ En 2018, 2,76 millions de voyages ont été réalisés sur les lignes routières du réseau Transdev, dont :
 - 55 % sur les lignes urbaines ;
 - 20 % sur les lignes express 10-11-12 ;
 - 25 % sur les autres lignes.
- ✓ Le réseau Transdev connaît **une hausse continue de sa fréquentation** depuis 2012 avec une croissance moyenne de **4,6 % par an**.
- ✓ En moyenne sur les lignes urbaines, les données de fréquentation montrent :
 - Plus de 5 000 voyages effectués quotidiennement ;
 - Environ 47 voyages par service ;
 - 60 voyages par habitant et par an ;
 - Près des 3 quarts de la fréquentation a lieu sur les lignes A (*Groussay <> Rouget de l'Isle*) et B (*Clairbois <> Métairie*), confirmant leur rôle structurant pour la ville de Rambouillet.
- ✓ Sur les lignes interurbaines, les lignes express sont les plus fréquentées : l'express 10 (*Rambouillet <> Saint-Arnoult-en-Yvelines <> Dourdan*) est la plus utilisée avec 241 000 voyages par an, soit environ 46 voyages par service. Les autres lignes ont une fréquentation inférieure à 70 000 voyages :
 - 4 lignes entre 50 et 70 000 voyages, soit entre 280 et 390 voyages par jour ;
 - 4 lignes entre 30 et 50 000 voyages, soit 170 et 280 voyages par jour ;
 - Les autres lignes comptent moins de 30 000 voyages par an.
- ✓ Ces données de fréquentation laissent apparaître un **taux de remplissage important des véhicules**.



Ligne	Fréquentation 2018
Express 10	241 475
Express 12	162 959
Express 11	135 802
1	67 161
59	63 530
20	61 588
5	53 156
18	47 977
24	45 935

Attention !

Les données de fréquentation concernent les lignes complètes, pas seulement les portions de ligne au sein de Rambouillet Territoires.

Données : Transdev IDF

75% de la population dispose d'une offre TC à proximité de son domicile

Population dans l'aire de chalandise d'un arrêt de transport collectif (5 min à pied d'un bus ou 15 min d'une gare) :



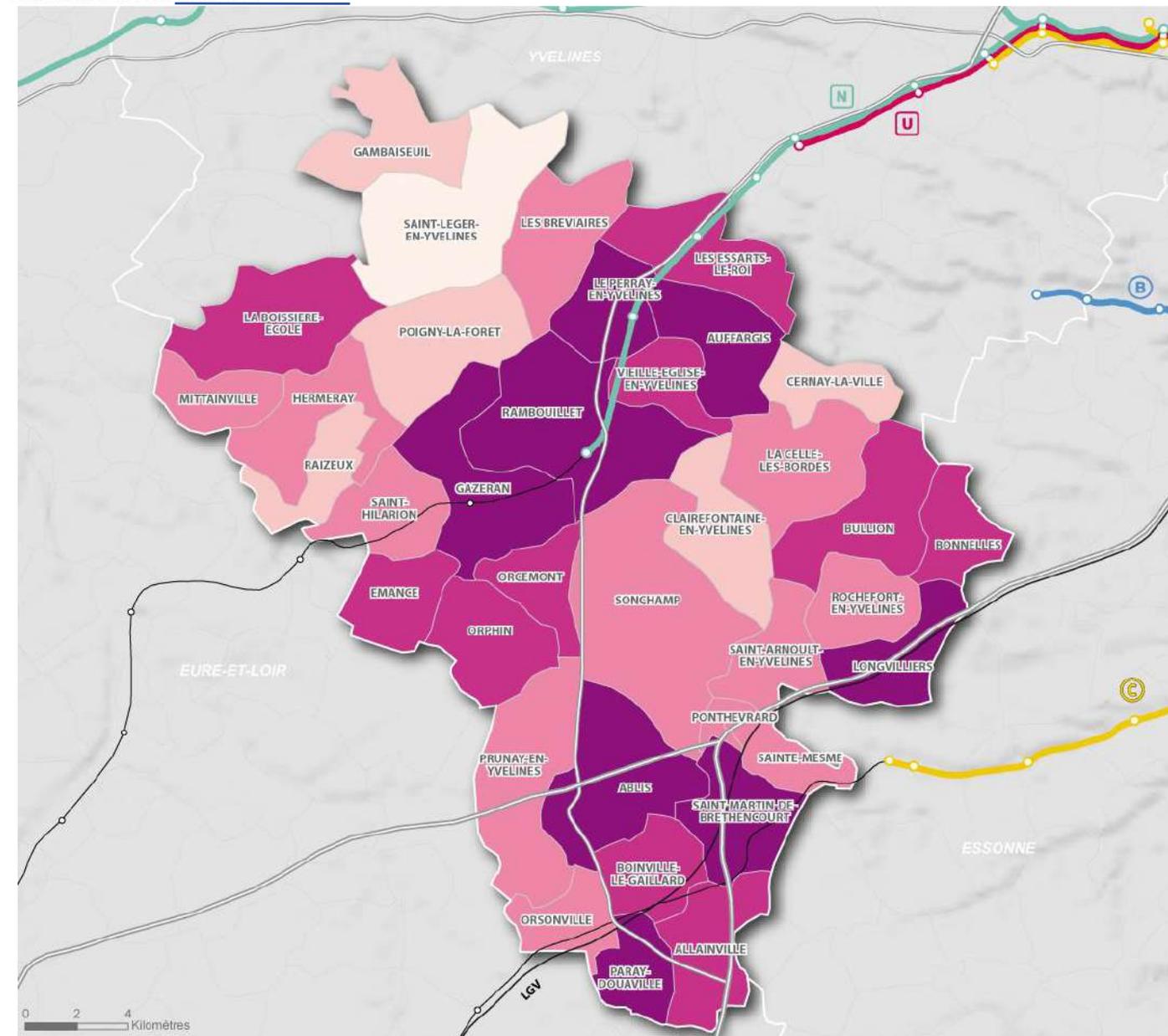
✓ **Une accessibilité très différenciée selon les communes :** la proportion d'habitants dans l'aire de chalandise des TC varie de 28% à Saint-Léger-en-Yvelines à 93% à Rambouillet.

✓ **Des communes importantes ont une couverture spatiale des TC faible :** Saint-Léger-en-Yvelines (28 %), Poigny-la-Forêt (42 %), Saint-Arnoult-en-Yvelines (58 %).

✓ **Des chiffres d'accessibilité dans la moyenne des territoires de 2nde couronne :**

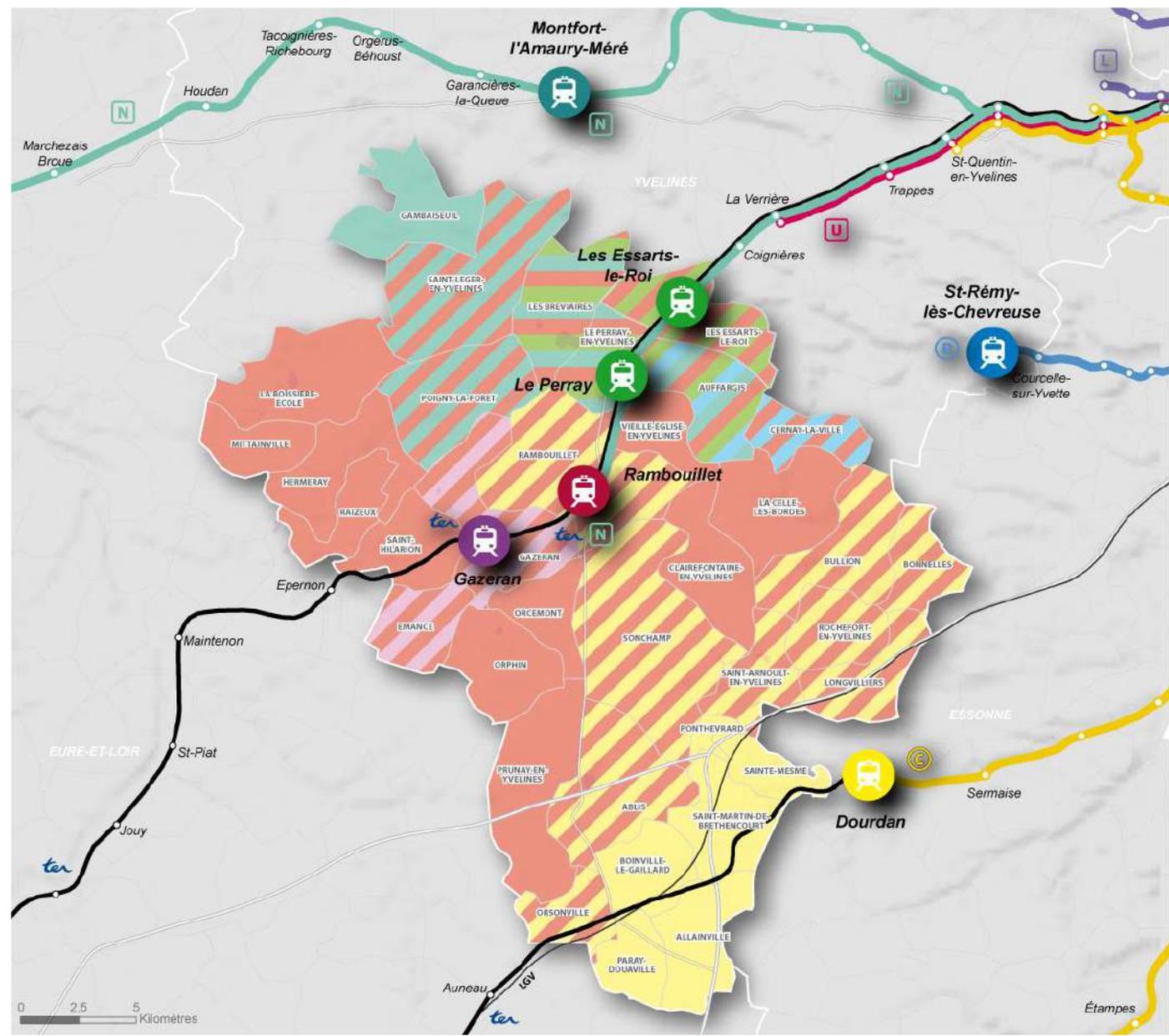
- Pays de Meaux : 68 %
- Cergy-Pontoise : 72 %
- Boucle de la Seine : 76 %
- Pays de Montereau : 80 %

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



0 2 4 Kilomètres

Rambouillet, principal pôle d'intermodalité du territoire



Offres ferroviaires

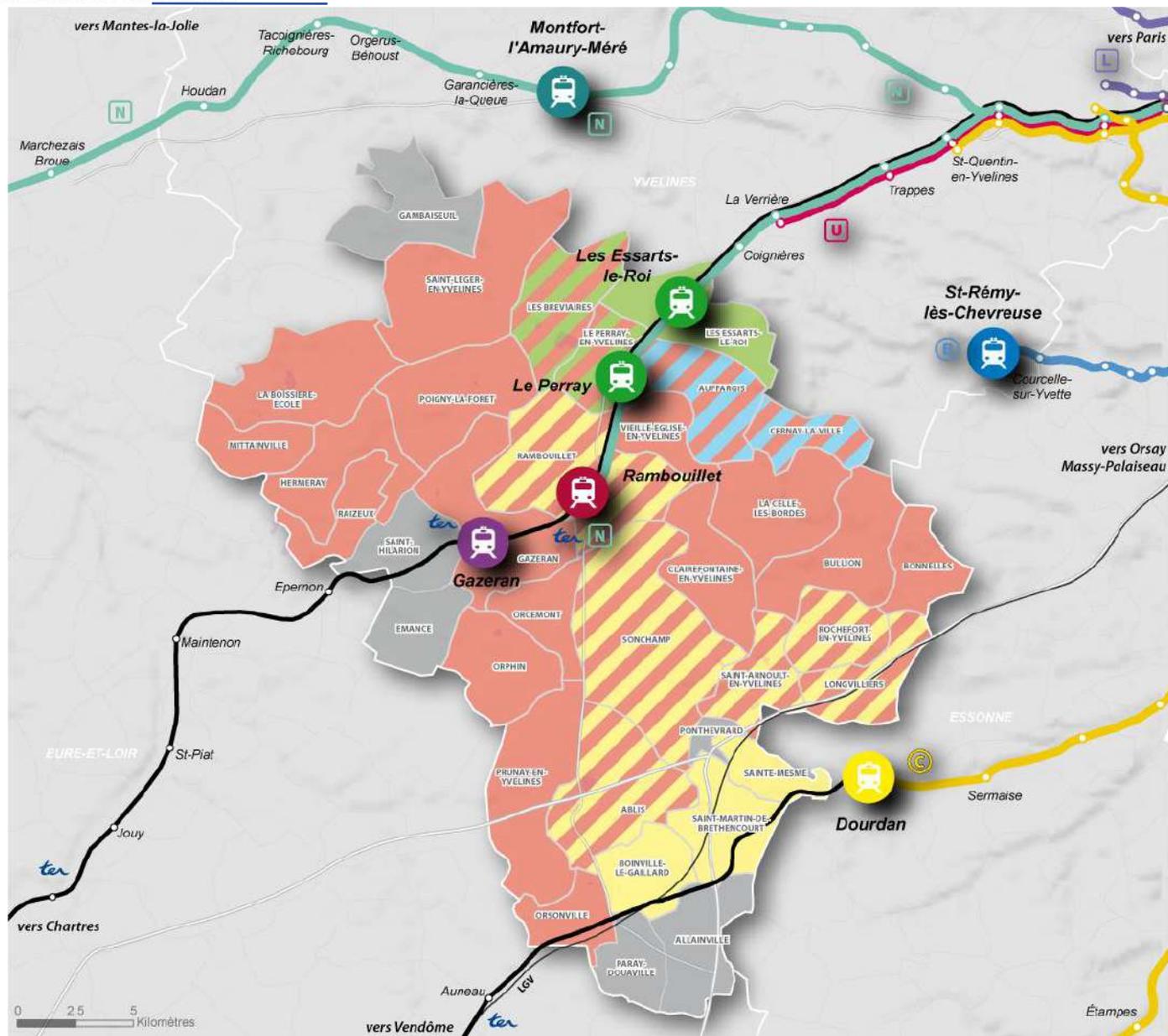
- Transilien N
- Transilien U
- RER B
- RER C
- TER Centre-Val-de-Loire

Rabattement en bus vers l'offre ferroviaire

- Rambouillet
- Le Perray / Les Essarts-le-Roi
- Gazeran
- Dourdan
- Saint-Rémy-lès-Chevreuse
- Montfort-l'Amaury

- ✓ **Une polarisation forte de la gare de Rambouillet sur le territoire.**
- ✓ **Une polarisation de Dourdan pour une large partie Sud-Est, notamment grâce à la ligne Express 10.**
- ✓ **Un éclatement possible des flux vers 3 ou 4 gares différentes depuis le secteur Nord-Est.**

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



96 % de la population peut revenir d'une gare après 18h

- Offres ferroviaires**
- Transilien N
 - Transilien U
 - RER B
 - RER C
 - TER Centre-Val-de-Loire
- Retour en bus vers les communes depuis une gare après 18h**
- Rambouillet
 - Le Perray / Les Essarts-le-Roi
 - Dourdan
 - Saint-Rémy-lès-Chevreuse
 - Absence d'offre après 18h

- ✓ **30 communes sur 36** disposent d'une offre de bus depuis une gare après 18h, qui représentent **96 % de la population**
- ✓ **Une polarisation forte de Rambouillet** : 85 % de la population peut revenir de Rambouillet après 18h.

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

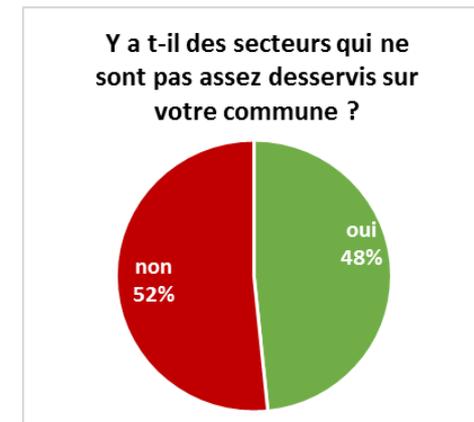
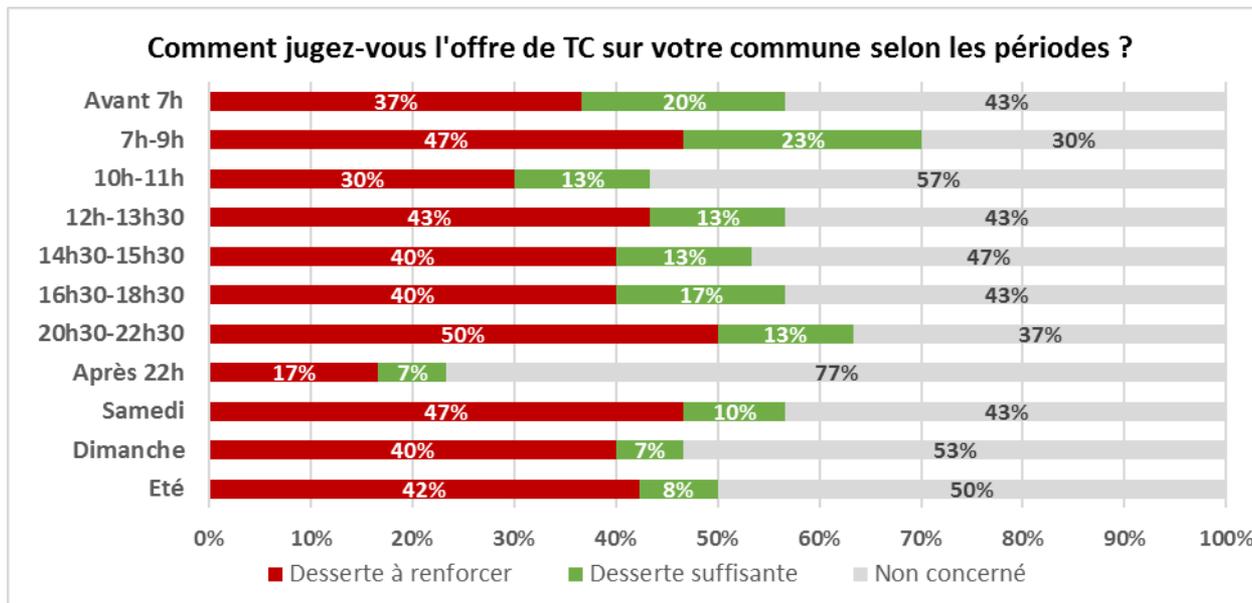
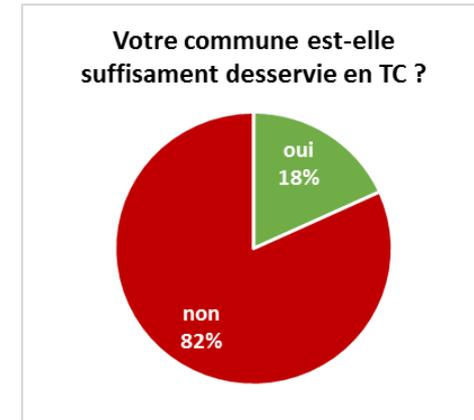
L'offre en transports en commun jugée globalement insuffisante

82 % des communes estiment que la desserte de leur commune est insuffisante. **15 communes ont relevé des secteurs insuffisamment desservis :**

- ✓ A Bonnelles la desserte de l'hôpital pédiatrique et de rééducation de Bullion
- ✓ Plus largement les hameaux périphériques aux axes principaux sont beaucoup mentionnés

L'heure de pointe du matin, le début de soirée et le samedi sont les périodes devant être renforcée prioritairement selon les élus

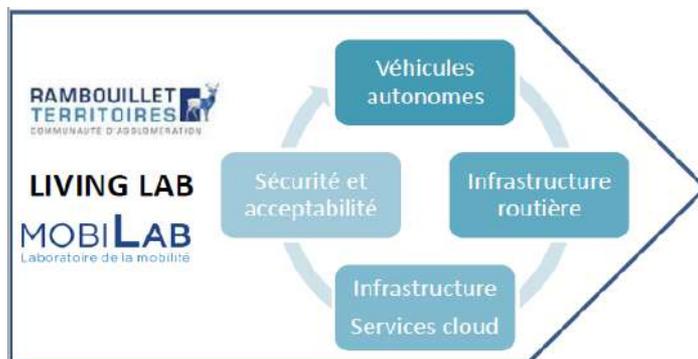
- ✓ **Attention : une forte proportion de « non concerné » difficile à interpréter.** Cela peut autant vouloir dire « il n'y a pas de desserte à cet horaire, mais elle serait pertinente », que « Il n'y pas de desserte à cet horaire et il n'y a pas de besoin ».
- ✓ Globalement, la desserte en TC est à renforcer tout au long de la journée et en particulier le matin (7h-9h) et le soir (20h30-22h30) et le samedi.
- ✓ **La desserte après 22h n'est pas un enjeu pour les élus**, avec 17% qui estiment qu'elle doit être renforcée et 77% qui ne se sentent pas concernés par cet horaire.



Source : Questionnaire aux communes ITEM 2019

Le projet TORNADO

- ✓ **TORNADO est un projet de véhicules autonomes en milieu rural ou peu dense.** Le projet Tornado vise à définir les solutions techniques et technologiques nécessaires du véhicule (*logiciel, matériel...*) et de l'infrastructure pour permettre le déploiement de véhicules autonomes, puis à expérimenter en situation réelle sur route privatisée. Le projet participe ainsi à la préparation du cadre technique et juridique pour l'arrivée des véhicules autonomes connectés en milieu ouvert.
- ✓ **L'originalité du projet est d'associer les usagers en s'appuyant sur une démarche de « living lab » à travers la constitution d'une communauté d'usagers** pour aider à la définition des cas d'usage et participer aux expérimentations, permettant ainsi des retours d'expérience usagers sur la pertinence et l'acceptabilité du véhicule autonome.
- ✓ En matière de mobilité, la **finalité des véhicules autonomes est d'offrir un service de déplacement à la demande en zone peu dense** de manière à favoriser la mobilité du plus grand nombre et d'identifier les services connexes à mettre en place.
- ✓ Le projet Tornado est **expérimenté pendant 3 ans** depuis début 2018. Les véhicules sont conçus par Renault sur la base du modèle Zoé. **L'expérience est menée ponctuellement entre la gare de Gazeran et la zone commerciale de Bel-Air**, sur une partie de la route fermée à la circulation. L'objectif final pour Rambouillet Territoires est de joindre la gare de Gazeran au centre commercial carrefour de Rambouillet. Avant cela plusieurs portions sont à expérimenter.



Le « MobiLab » de Rambouillet Territoires

- Le « MobiLab » basé sur une démarche de « Living Lab », ou laboratoire vivant, où l'usager est associé aux développements des projets tout au long du processus. C'est un espace d'expression et de réflexion collaborative.
- MobiLab est constitué d'une communauté d'usagers qui sont associés aux projets de Rambouillet Territoires en matière de mobilité innovante.
- Il a pour mission de contribuer à l'innovation en matière de mobilité pour répondre aux attentes et définir de nouveaux services pour les habitants



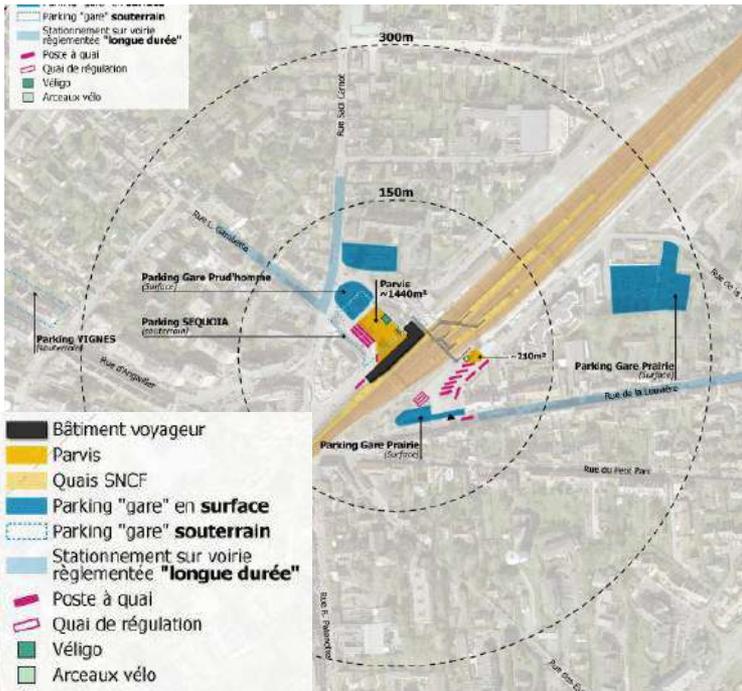
L'étude antérieure du pôle gare de Rambouillet

Une analyse fine du pôle gare de Rambouillet a été effectuée en 2017. Plusieurs constats ont découlé de cette étude, dans une logique de cohérence il était important de placer le PLM de Rambouillet Territoires dans la continuité des études antérieures.

La proximité spatiale au centre-ville contrainte par le réseau viaire

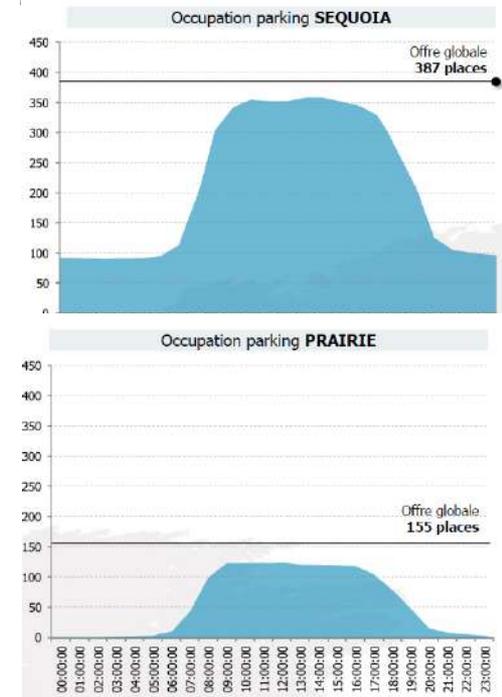
Si la gare est à la croisée d'axes structurants de Rambouillet, son accessibilité par le réseau est rendue peu aisée par une succession d'intersections complexes :

- ✓ **Rue Sadi-Carnot / rue Gambetta** : Les phases de feux sont trop courtes pour permettre l'insertion de tous les bus dans le trafic, ce qui engendre de la congestion. De plus la circulation Sud>Nord des voitures par la rue de l'embarcadère génère un trafic inutile devant la gare et gêne l'insertion des bus.
- ✓ **Le franchissement des voies SNCF au croisement des rues Patenôte, Sadi-Carnot, Chasles et Louvière** : sujet à un phénomène de congestion en heure de pointe, pose des problèmes de giration pour les bus



Un stationnement réglementé

- ✓ 2 parkings sont dédiés à la gare et situés à moins de 300m : Sequoia, Prairie
→ 63 % de l'offre est occupée par des abonnés sur les parkings Sequoia et Prairie : 90% de l'offre est occupée entre 9h et 18h, contre 25% la nuit.
- ✓ Les rues autour de la gare sont réglementées (zone bleue 4h), dissuadant ainsi une utilisation longue durée par les usagers de la gare
- ✓ 55 % du stationnement lié à la gare est observé sur les parkings Sequoia, Prairie et Vigne



Etude d'intermodalité du pôle gare de Rambouillet, INDIGGO 2017

Le pôle intermodal de la gare, point de rencontre des réseaux de TC, urbain, et interurbain

✓ **La gare se divise en 2 espaces :**

- **L'espace « Prud'homme »** à l'ouest avec le parvis et les quais accueillant 3 lignes urbaines et 4 lignes interurbaines. Des dysfonctionnements ont été constatés :
 - Quais étroits et difficiles d'accès posant des problèmes de sécurité ;
 - Une mauvaise lisibilité pour les lignes interurbaines.
- **L'espace « Prairie »** à l'est avec le parking en enclos et la gare routière. 2 lignes urbaines, et 10 lignes interurbaines s'y arrêtent dont 4 lignes « express ». D'autres dysfonctionnements constatés :
 - Gare routière sous-dimensionnée (*des déposes sont effectuées rue de la Louvière*) ;
 - Peu d'espaces dédiés aux piétons (*quais étroits et inaccessibles, pas d'espace d'attente, absence de cheminements sécurisés*).

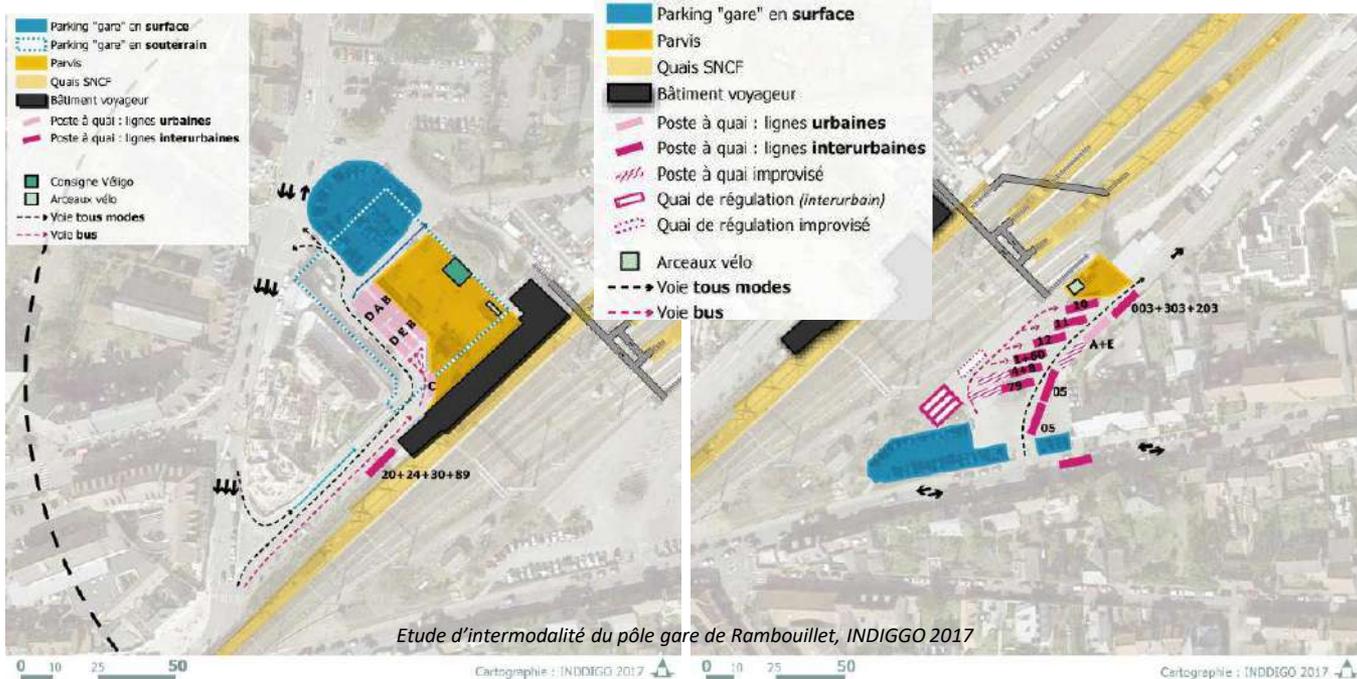
✓ **La répartition** des lignes urbaines et interurbaines de part et d'autre de la gare est faite sans logique évidente pour l'utilisateur et qui ne dispose pas d'un jalonnement pour le guider.



Les arrêts des bus urbains sont peu visibles et dangereux



Quais étroits à la gare routière Prairie



Des rabattements en modes actifs à parfaire

- ✓ **Les cheminements piétons en rabattement sur la gare sont peu aisés et aux caractéristiques très routières :** les trottoirs Rue Sadi Carnot sont étroits, les traversées d'intersection sont des obstacles avec des temps d'attente aux feux parfois long (*56s pour franchir le rue de la Louvière au niveau du pont Hardy*). L'accès par le côté Prairie est également inconfortable et nécessite de traverser la gare routière qui n'est pas équipée de cheminements piétons.
- ✓ **Le parvis de la place Prud'homme est particulièrement adapté aux piétons,** il permet l'intermodalité facile entre la gare ferroviaire et les lignes urbaines. La place accordée aux piétons contraste avec les cheminements d'accès plutôt étroits.
- ✓ Un souterrain urbain permet de franchir la gare facilement. **Ce tunnel est cependant peu qualitatif** (*éclairage défaillant, revêtement de sol dégradé*), la sortie côté centre-ville n'affiche aucun jalonnement ni information. De plus, **il n'est pas ouvert la nuit** (*fermé entre 21h30 et 5h*), ce qui crée une coupure urbaine nocturne.
- ✓ **L'accessibilité vélo est peu qualitative :**
 - Malgré un secteur Ouest réglementé en zone 30, il n'existe **aucun aménagement cyclable en rabattement ;**
 - Si la présence d'un box Véligo offre un stationnement sécurisé, l'offre globale de stationnement est insuffisante et ne couvre pas la demande, de nombreux vélos sont accrochés au mobilier urbain des deux côtés de la gare.



Souterrain de la gare fermé la nuit



Stationnements vélos saturés



Stationnements de vélo sur mobilier urbain – place Fernand Prud'homme



Gare routière Prairie, peu de place accordée aux piétons



Parvis de la gare laissant de la place aux piétons

Tilien N, TER Centre-Val-de-Loire - Rambouillet
Zones de modération de vitesse

-  Zone de rencontre
-  Zone 30
-  Limité à 30km/h

Aménagements cyclables existants

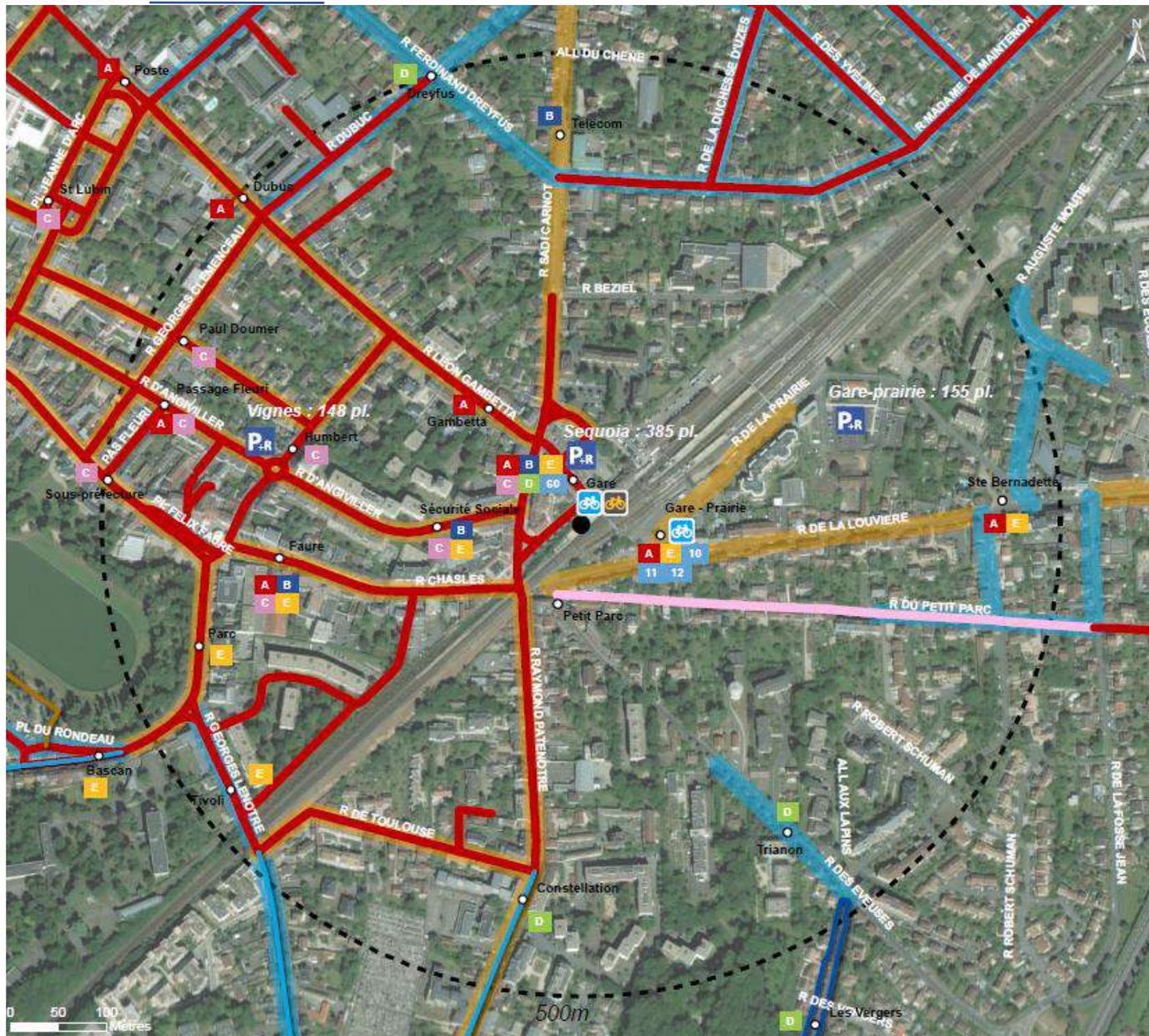
-  Stationnement vélo
-  Box véligo
-  Piste cyclable
-  Bande cyclable
-  Double sens cyclable
-  Voie mixte
-  Route partagée
-  Chemin

Présence de réglementation

-  Limité dans le temps
-  Payant et limité dans le temps

Principaux parcs de stationnement

-  Parking
-  Parc Relais non labellisé
-  Point d'arrêt transport en commun



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

TER Centre-Val-de-Loire - Gazeran

Zones de modération de vitesse

-  Zone de rencontre
-  Zone 30
-  Limité à 30km/h

Aménagements cyclables existants

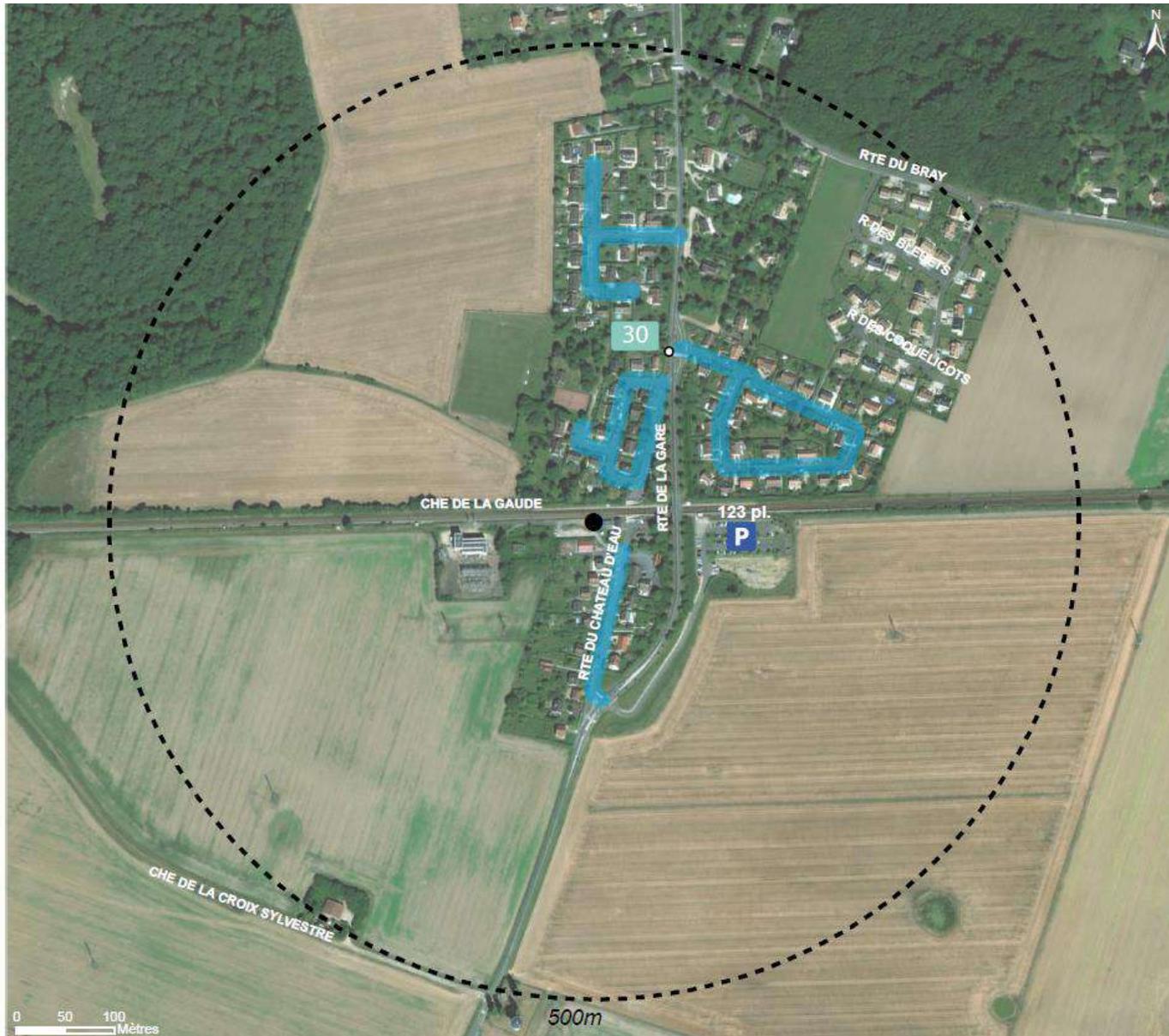
-  Stationnement vélo
-  Box véligo
-  Piste cyclable
-  Bande cyclable
-  Double sens cyclable
-  Voie mixte
-  Route partagée
-  Chemin

Présence de réglementation

-  Limité dans le temps
-  Payant et limité dans le temps

Principaux parcs de stationnement

-  Parking
-  Parc Relais non labellisé
-  Point d'arrêt transport en commun



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

Transilien N – Le Perray-en-Yvelines



Zones de modération de vitesse

- Zone de rencontre
- Zone 30
- Limité à 30km/h

Aménagements cyclables existants

- Stationnement vélo
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Voie mixte
- Route partagée
- Chemin

Présence de réglementation

- Limité dans le temps
- Payant et limité dans le temps

Principaux parcs de stationnement

- P Parking
- P.R Parc Relais non labellisé

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

Transilien N - Les Essarts-le-Roi

Zones de modération de vitesse

-  Zone de rencontre
-  Zone 30
-  Limité à 30km/h

Aménagements cyclables existants

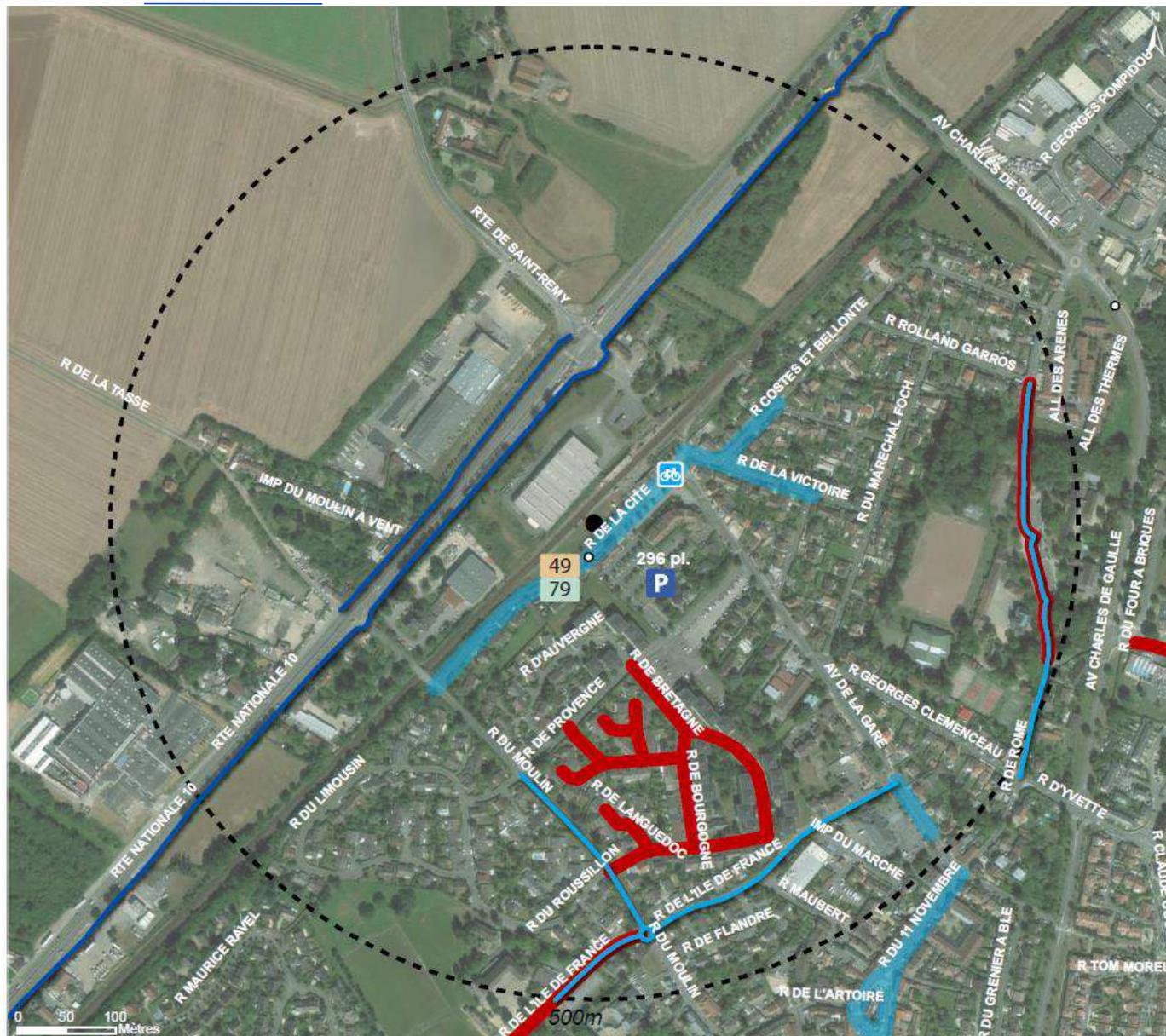
-  Stationnement vélo
-  Box véligo
-  Piste cyclable
-  Bande cyclable
-  Double sens cyclable
-  Voie mixte
-  Route partagée
-  Chemin

Présence de réglementation

-  Limité dans le temps
-  Payant et limité dans le temps

Principaux parcs de stationnement

-  Parking
-  Parc Relais non labellisé
-  Point d'arrêt transport en commun



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

Le dimensionnement de la voirie, principale difficulté de circulation pour les TC

- ✓ Aucune ligne ne dispose d'aménagement en site propre qui garantit le maintien d'une vitesse commerciale quelque soit les conditions de circulation. Ainsi, les bus sont soumis aux mêmes difficultés que les automobilistes.
- ✓ **32 points durs ont été transmis par les exploitants des réseaux de transport.** Parmi eux, 10 concernent une problématique de dimensionnement de la voirie. En effet, certains axes sont inadaptés aux gabarits des bus et cars et entraînent des difficultés de giration, voir de progression en heure de pointe. C'est notamment le cas de la Rue de Clairefontaine à Rambouillet. Une problématique de dimensionnement a également été identifiée concernant la pose et la dépose des élèves au niveau des collèges de Saint-Arnoult-en-Yvelines et de Bonnelles.



Rue de Clairefontaine -
Rambouillet

Les stationnements illicites, une problématique récurrente sur Rambouillet Territoires

- ✓ **6 points durs identifiés concernent le stationnement illicite.** A Orphin des stationnements quotidiens à l'arrêt de bus « Poyers » sont signalés. Le même type de comportement se manifeste devant la gare du Perray-en-Yvelines, au niveau du quai réservé aux bus. Le stationnement sur l'aire réservée aux TC découle d'une volonté de stationner au plus près. Ces stationnements de très courte durée, mais effectués en heure de pointe, perturbent la circulation des véhicules, occasionnant du retard, voire en les obligeant à effectuer la pose/dépose de passager hors quai, allant à l'encontre des règles de sécurité.

Des intersections dangereuses au sud du territoire

- ✓ Les exploitants de transport ont observé des intersections dangereuses, au sud du territoire, à Rochefort-en-Yvelines (*Rue du moulin / D988*), Saint-Arnoult-en-Yvelines (*Rue des grands meurgers / D936*) et Ablis (*Chemin de la grande plaine / D988; VC6*).

Une pluralité de problématiques mineures ponctuelles ont aussi été remontées :

- Nécessité d'abaisser un ralentisseur Rue de la Louvière (Rambouillet)
- Les carrosseries frottent sur les pavés Rue d'Angiviller (Rambouillet)
- Une voie communale difficile d'accès à Saint-Léger-en-Yvelines (Place du Gros Billot)

Différents types de difficultés rencontrées sur Rambouillet Territoires

▪ Stationnement

Des stationnements illicites ponctuels contraignent la circulation des bus et cars. Des stationnement aux quais et aux arrêts TC sont également observés.

▪ Régime de priorité

Les exploitants ont relevé des intersections auxquelles le régime de priorité pourrait être revu, au bénéfice de la circulation des bus.

▪ Dimensionnement de la voirie

Ponctuellement sur le territoire des stationnements licites contraignent la giration ou le passage des bus et cars. Des passages difficiles d'accès et inadaptés aux gabarits des bus ont été relevés.

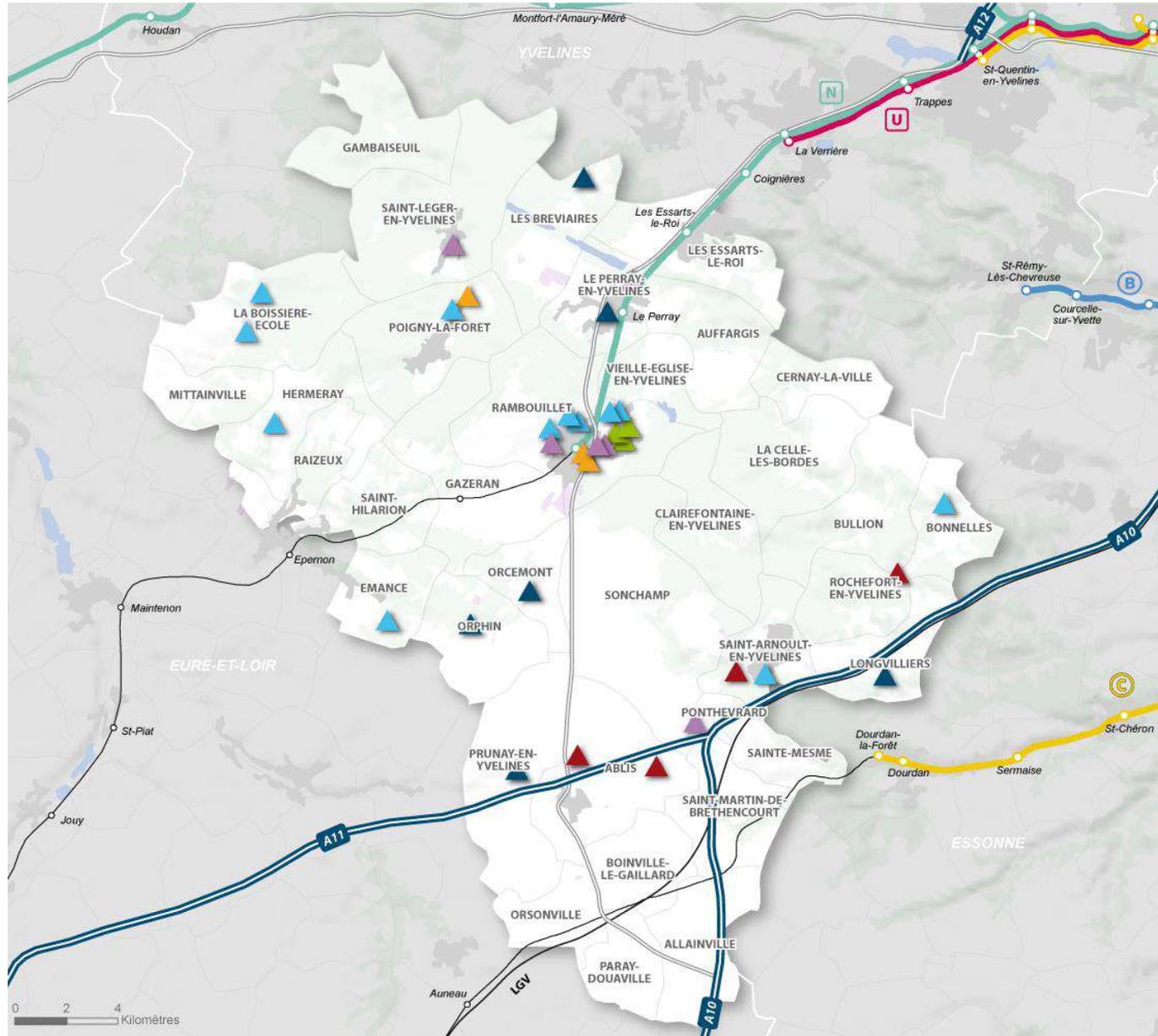
▪ Intersections dangereuses

Des intersection dangereuses constituent des zones sensibles pour les TC.

▪ Insertions difficiles

Les véhicules ont parfois du mal à s'insérer dans le trafic, c'est notamment le cas à Rambouillet au niveau de la rue de Louvière.

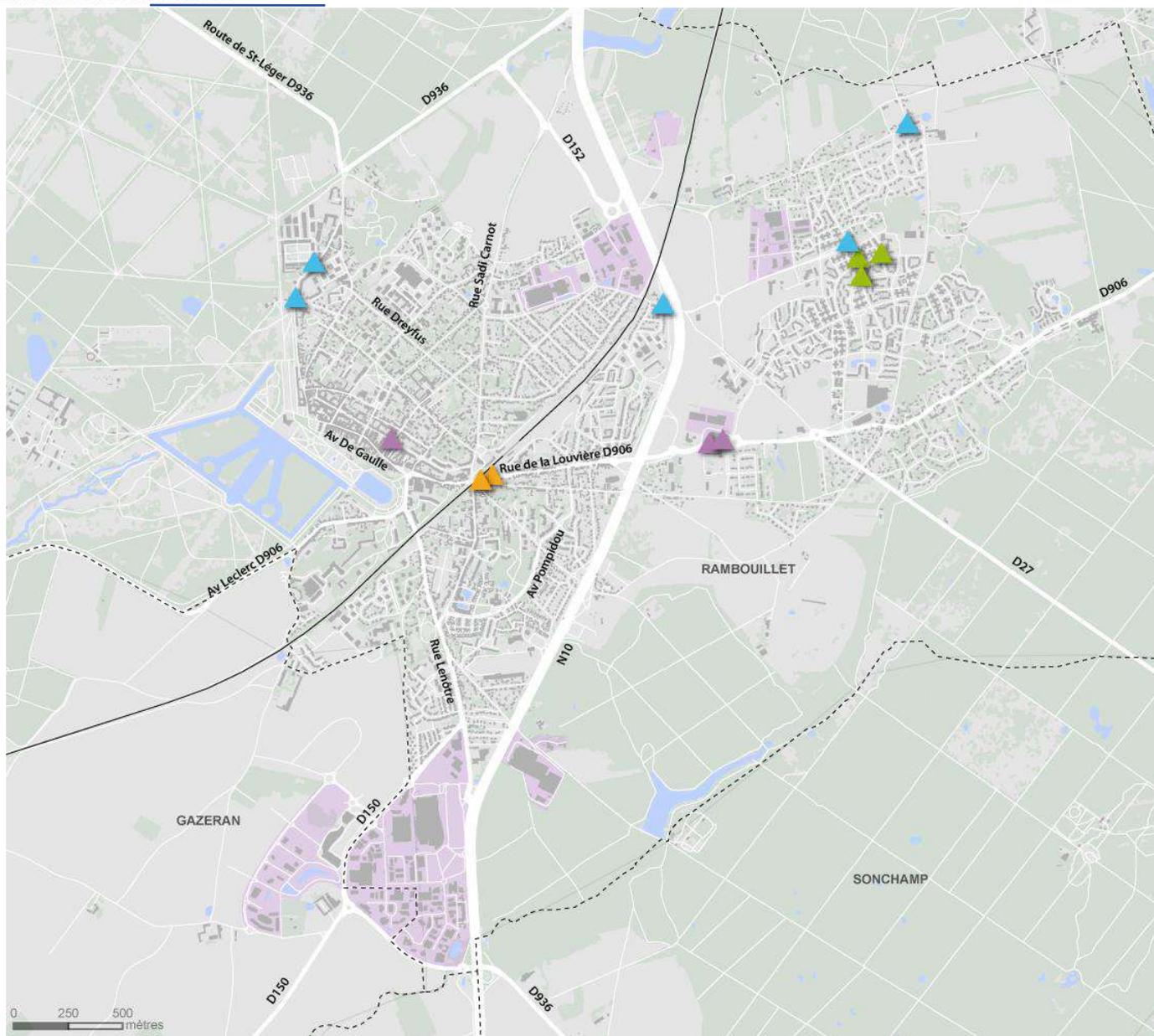
Des points durs concentrés sur Rambouillet



- Typologie (retour partenaire)**
- ▲ Insertion difficile
 - ▲ Dimensionnement voirie
 - ▲ Intersections dangereuses
 - ▲ Régime de priorité
 - ▲ Stationnement
 - ▲ Autres

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

Rambouillet : la rue de la Louvière axe à fort enjeu pour la circulation des TC



Typologie (retour partenaire)

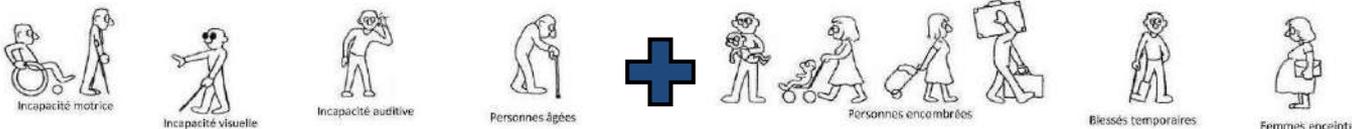
-  Insertion difficile
-  Dimensionnement voirie
-  Intersections dangereuses
-  Régime de priorité
-  Stationnement
-  Autres

- ✓ **L'intersection du pont Hardy est un point dur majeur** à l'échelle de Rambouillet. L'insertion s'avère difficile aux heures de pointe dans les 2 sens. L'exploitant du réseau préconise la mise en place de priorité aux feux pour les bus.
- ✓ Le positionnement de l'arrêt Giroderie pose problème au moment de l'insertion.
- ✓ Des difficultés de giration et de frottement avec le trottoir au niveau de la Rue Groussay

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

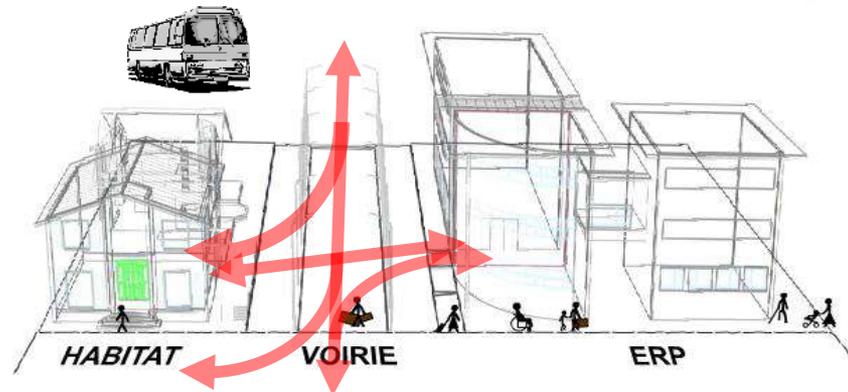
L'accessibilité pour tous, une réponse aux déplacements à pied qui va au-delà des personnes en situation de handicap

Basée sur un principe de solidarité nationale, l'intégration des personnes handicapées doit être une composante de l'ensemble des politiques publiques. Au delà d'un changement de regard sur le handicap, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict, les personnes à mobilité réduite (les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité) et constitue une opportunité pour toute la société.



Le cadre législatif de la loi du 11 février 2005

Le législateur a insisté sur la nécessité de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacement. Celle-ci comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité. L'objectif est d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes concernées.



La continuité de la chaîne des déplacements : un seul maillon défaillant et la chaîne de l'accessibilité est brisée !

En outre, l'ensemble des handicaps doit être pris en compte : moteurs, sensoriels, cognitifs et psychiques. L'accessibilité concerne également les personnes à mobilité réduite. La directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 les définit comme « toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

Définition de l'accessibilité

La délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté en outre une définition commune de l'accessibilité en octobre 2006 : « L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part.

L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toutes personnes en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

Les agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)

Concernant les transports

L'Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP) pour les transports publics de voyageurs est un document de programmation financière des travaux d'accessibilité afin de s'engager sur un calendrier précis. Le projet d'Ad'AP était à déposer auprès du Préfet (DDTM) avant le 27 septembre 2015 (1 an au plus tard après le décret).

Le contenu des Ad'AP : les Ad'AP transport routier de voyageurs comprennent comme les autres Ad'AP les volets suivants : **diagnostic, présentation de la concertation, principes structurants, critères pris en compte, calendrier, financement**. Au titre des spécificités du transport, ils doivent également définir : **la liste des lignes et des arrêts à rendre accessibles** en priorité et la programmation afférente, **la liste des arrêts relevant des ITA** (dérogations), **les modalités de suivi et d'actualisation, les éléments de la discussion avec les gestionnaires de voirie notamment**.

Concernant la voirie et les nouvelles dispositions pour le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics)

La loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 a modulé les dispositions de réalisation des PAVE. Désormais, à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale :

- ✓ un PAVE devra être élaboré dans les communes de plus de 1 000 habitants ;
- ✓ un PAVE limité aux voies les plus fréquentées de la commune devra être élaboré dans les communes de 500 à 1 000 habitants ;
- ✓ un PAVE portant sur les voies reliant les pôles générateurs de déplacements de la commune pourra être élaboré dans les communes de moins de 500 habitants.

Ainsi, il n'y a plus d'obligation de réalisation de PAVE dans la totalité des communes françaises.

Concernant les ERP (Etablissement Recevant du Public)

1 million d'Établissements Recevant du Public (ERP) étaient soumis aux obligations de la loi du 11 février 2005 et devaient être accessibles à tous à compter du 1er janvier 2015. Désormais, il est aussi possible de déposer un dossier d'Ad'AP en préfecture, pour le 27 septembre 2015, pour les ERP qui ne se sont pas encore mis en conformité en matière d'accessibilité.

L'Ad'AP

L'Ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées a introduit deux grandes évolutions dans le domaine de l'accessibilité des transports :

- l'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêts mais seulement les points d'arrêts prioritaires ;
- la mise en place d'un outil d'application volontaire : le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (ou Sd'AP), qui devrait permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre et de performance.

Accessibilité pour tous et PLM

Dans le PLM, et notamment dans le cadre du plan d'actions, le PLM identifiera les itinéraires prioritaires pour la mise en accessibilité pour tous.

12 % des points d'arrêt de Rambouillet Territoires sont accessibles aux PMR

- ✓ Le réseau de transports en commun de Rambouillet Territoires est assez peu accessible aux PMR dans l'ensemble, avec seulement 12% des points d'arrêts accessibles. De plus, 27 communes ne possèdent aucun arrêt accessible sur leur territoire.
- ✓ **53 % des points d'arrêt accessibles se trouvent sur la commune de Rambouillet.** Pour autant Rambouillet se situe juste au dessus de la moyenne du territoire avec **17 % de ses points d'arrêt desservis.**

Un décalage entre milieu urbain et milieu rural

- ✓ **65 % des points d'arrêt accessibles sont concentrés sur les communes de Rambouillet, Le Perray-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi.** Néanmoins la commune de Vieille-Eglise-en-Yvelines est la plus accessible en proportion (27 % de points d'arrêt accessibles), ceci s'explique par le faible nombre de points d'arrêt.

En juin 2018 aucune ligne n'atteint les 70 % d'arrêts accessibles sur Rambouillet (seuil pour être déclaré accessible)

- ✓ 4 lignes accessibles à 50 % ou plus
- ✓ 5 lignes ont 25 % à 49 % de leurs arrêts accessibles
- ✓ 20 lignes inférieures à 25 % d'accessibilité
- ✓ 13 lignes ne comptent aucun point d'arrêt accessible.

La ligne la plus accessible sur le territoire est **la ligne 39-35 A avec 60% d'arrêts accessibles.** Cependant ce chiffre est à relativiser car il concerne un faible nombre de points d'arrêt (3 arrêts accessibles sur 5).

Lignes inscrites au SD'Ac	Points d'arrêt accessibles	Points d'arrêts sur le territoire	% de points d'arrêt accessibles
Express 91-02	1	2	50%
Express 91-03	1	2	50%
Urbaine B	13	43	30%
Urbaine A	11	39	28%
Express 12	1	17	6%
Express 10	1	33	3%
Express 60	0	19	0%
Express 11	0	16	0%

A noter que les données traitées sont issues de la base de données fournie par IDF Mobilités et datent de juin 2018.

Le terme « point d'arrêt » désigne ici un lieu physique de montée/descente des passagers. Plusieurs points d'arrêt peuvent porter le même nom, par exemple si il y a plusieurs quais à une même station.

SD'AC : Le schéma directeur d'accessibilité est un agenda qui fixe et priorise les actions à mettre en œuvre pour rendre accessibles aux PMR les réseaux de transport.

Pour rappel, une ligne peut être déclarée accessible dès lors que : - Au minimum 70% des points d'arrêt de la ligne sont mis aux normes d'accessibilité, - 100 % du matériel roulant est accessible.

Lignes inscrites au schéma directeur d'accessibilité :

Lignes express (10, 11, 12, 60, 91-02, 91-03) et lignes urbaines A et B.

ATOUTS

- Une offre ferroviaire structurée autour de 4 gares qui organisent le réseau de TC sur l'agglomération,
- Un réseau de TC urbain sur Rambouillet qui répond aux différents besoins de déplacements en semaine,
- Un réseau essentiellement organisé en étoile depuis la gare de Rambouillet et en lien avec les besoins des lycéens et collégiens,
- Une offre de TAD en cours de développement pour pallier la plus faible desserte en heures creuses avec un rabattement vers les principaux pôles générateurs (janvier 2020) et depuis 2 communes vers St-Rémy-les-Chevreuses (mai 2021),
- Le projet Tornado qui montre la volonté du territoire de s'inscrire dans un développement innovant des TC.

FAIBLESSES

- Peu d'aménagements dédiés pour assurer une circulation priorisée des bus,
- Un réseau de TC organisé essentiellement pour les scolaires qui ne correspond pas toujours aux besoins des actifs,
- Des secteurs d'emplois importants à l'écart des TC (L'Oréal,...) mais avec des entreprises qui ont mis en place des navettes privées,
- Une offre de TC faible en soirée / le samedi et quasi-inexistante le dimanche,
- L'organisation des gares n'est pas optimale en termes de rabattement tous modes,
- L'absence de voies réservées aux bus dans Rambouillet.

OPPORTUNITES

- Le projet autour de la gare de Rambouillet pour en faire un réel pôle d'échange multimodal,
- La mobilité innovante et le MobiLab.

MENACES

- La pression de plus en plus importante de rabattement d'automobilistes de l'Eure-et-Loir notamment sur Gazeran doit nécessiter des actions communes entre les deux régions.

4. ■ Le stationnement

Le stationnement, un levier pour aller vers une meilleure mobilité

La gestion du stationnement peut être utilisée comme un levier en matière de régulation de la circulation. **L'automobile**, qui passe en moyenne **97 % de son temps en stationnement**, nécessite pour cela une **emprise foncière considérable**, dans des espaces urbains parfois densifiés, voire surchargés. L'enjeu est donc de trouver un « juste-milieu » entre une offre de stationnement sous-dimensionnée ne permettant pas de répondre aux attentes des usagers, et une offre surdimensionnée facilitant l'utilisation de l'automobile et n'incitant donc pas au report modal. Il convient donc de bien connaître l'offre et la demande de stationnement sur l'ensemble du territoire et de vérifier si les réglementations actuelles sont bien adaptées.

Les 5 grandes catégories d'usagers du stationnement

Chacune de ces catégories possède des besoins qui varient au cours de la journée.

Les résidents

Le stationnement résidentiel est un **stationnement de longue durée**, généralement nocturne. Cette demande peut prendre des formes variées, selon la morphologie du tissu urbain existant : stationnement sous immeuble, sur voirie, en ouvrage, en surface sur emprises privées, etc.

Les actifs automobilistes

Le stationnement des actifs s'effectue souvent sur le lieu de travail ou à proximité. Il est de longue durée, généralement diurne (*8h-12h et 14h-18h*), jugé « inutile » dans le sens où les actifs pourraient libérer les places pour les résidents et les visiteurs s'ils utilisaient un mode alternatif à la voiture. Pour ces raisons, les plans de déplacements portent généralement leurs efforts sur ce type de stationnement.

Les actifs effectuant un report modal de l'automobile vers les TC

Ces actifs **utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail sur une partie de leur trajet**. Ils effectuent un **report modal vers les TC pour terminer leur déplacement pendulaire** et leurs véhicules doivent **stationner aux abords d'un pôle d'échange en longue durée**.

Les **parc-relais** sont spécialement conçus pour accueillir les véhicules de ce type d'actifs. **Mais dans certains cas, l'absence d'infrastructure adaptée entraîne un stationnement sur l'espace public, licite ou illicite**. Ainsi, ce type de stationnement de longue durée **peut fortement limiter la rotation d'un secteur**. Cette problématique est importante à traiter car contrairement aux actifs automobilistes, il convient de **favoriser ce type d'usagers qui a opté pour les TC sur une partie de son trajet**.



Le résident fixe
Il ne désire pas utiliser son véhicule



Le résident mobile
Il utilise son véhicule dans la journée



Le pendulaire fixe
Il n'utilise pas son véhicule pendant le travail (sauf éventuellement à midi)



Le pendulaire dynamique
Il utilise souvent son véhicule pendant le travail

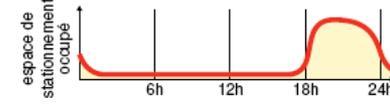
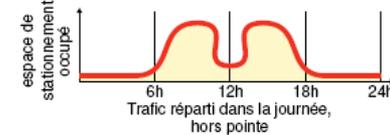
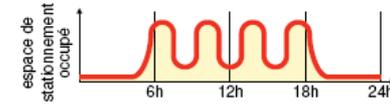
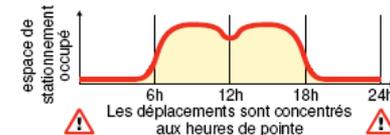
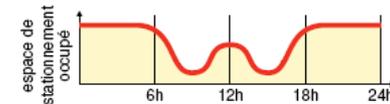
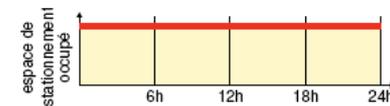


Le client / visiteur diurne
Il est concerné par le commerce, le tertiaire, les loisirs



Le client / visiteur de soirée
Il est essentiellement consommateur de loisirs

L'outil stationnement
Un large panel de solutions est utilisable et combinable :
Réglementer le stationnement (payant et/ou limité dans le temps),
Mise en place de parc relais,
Suppression de places en voirie et/ou
priorisation des parcs en ouvrage,...



Les visiteurs

Ils représentent une catégorie de population **primordiale pour la vie d'un centre-ville**. Ils sont là pour des achats, des démarches administratives, du tourisme...

Le stationnement des visiteurs est souvent **plus court** et les politiques de stationnement essaient généralement de favoriser l'accès à ce type d'automobilistes par des mesures permettant l'accélération de la rotation de véhicules (*tarification, stationnement « minute », etc.*).

Les professionnels

Les professionnels, pour les besoins de leurs activités, sont tenus de stationner pour livrer ou visiter leurs clients. La majorité des professionnels se comporte comme des visiteurs en matière de stationnement mais, ceux qui ont en charge une livraison de matériel volumineux, impactent fortement la circulation avec un stationnement réalisé souvent au plus près de leur destination. **Depuis une vingtaine d'années, des aires de livraisons ont été aménagées pour leur faciliter le travail mais leur respect tant par la population que par les professionnels est loin d'être généralisé.**

Les impacts d'une politique de réglementation du stationnement

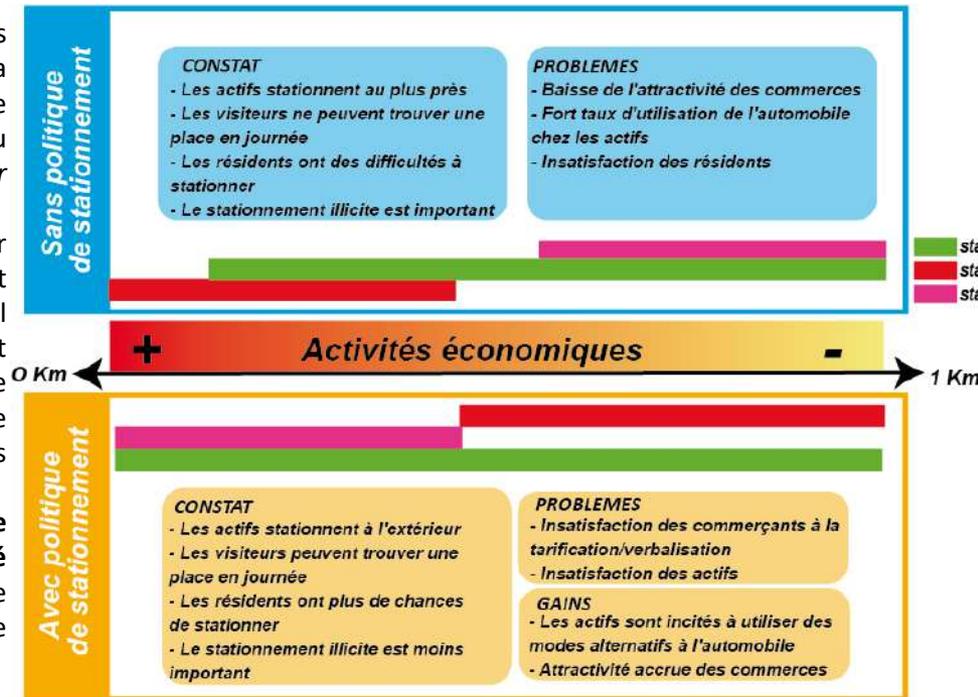
Le choix modal de l'automobilité est grandement conditionné par les facilités/difficultés de stationnement à destination du déplacement. La mise en place d'une politique de réglementation adaptée favorise ainsi le report modal en faveur des transports en commun, des modes actifs, ou encore des pratiques alternatives à l'autosolisme (*covoiturage par exemple*).

Le stationnement gratuit sur voirie ou en parc a tendance à faciliter l'usage de l'automobile. L'attractivité des secteurs commerçants peut également être réduite à cause de pratiques de stationnement mal adaptées. Par exemple, des actifs stationnant sur l'espace public restent généralement toute la journée. Ainsi, leur véhicule fait l'effet d'une ventouse sur les places de stationnement qui auraient intérêt à connaître une rotation plus importante pour entretenir l'activité des commerçants exerçant à proximité.

En effet, **la rotation des véhicules en stationnement peut avoir une véritable influence sur l'attractivité économique et sur l'activité commerciale** : plus un taux de rotation est élevé, plus le nombre de véhicules pouvant stationner sur une journée est important, comme le nombre de « clients » potentiels d'ailleurs.

Réglementer le stationnement une solution adaptée pour gérer la concurrence

Réglementer permet de cibler et gérer l'utilisation des places de stationnement publics avec différentes possibilités pour favoriser tel ou tel usage (stationnement minute, abonnement résidentiel...)



Bonne rotation et effet positif sur l'espace public

Une **bonne rotation des véhicules en stationnement** peut conduire à limiter la part d'espace public occupée par la voiture et en libérer pour effectuer par exemple des aménagements en faveur de la pratique piétonne ou cyclable, voire en faveur des transports en commun.

Les enjeux en matière de stationnement sont donc multiples

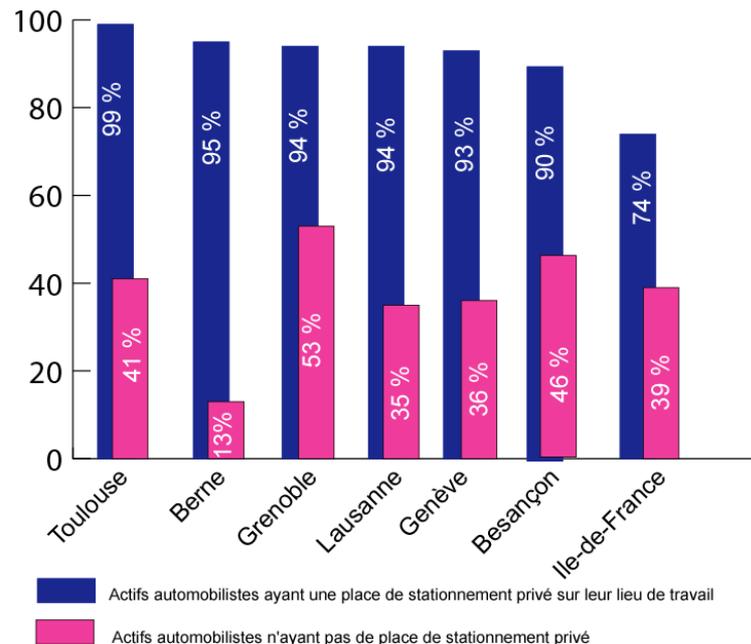
Une **bonne rotation des véhicules en stationnement** peut conduire à limiter la part d'espace public occupée par la voiture et en libérer pour effectuer par exemple des aménagements en faveur de la pratique piétonne ou cyclable, voire en faveur des transports en commun.

- ✓ Garantir une accessibilité optimale pour faciliter l'activité économique,
- ✓ Limiter les nuisances dues au stationnement gênant,
- ✓ Permettre un meilleur partage de la voirie,
- ✓ Favoriser le report modal de l'automobile vers les modes dits durables lorsque cela est possible...

Lien entre place privative au travail et utilisation de l'automobile dans le trajet pendulaire

L'impact de la mise à disposition d'une place de stationnement sur son lieu d'emploi conditionne le choix modal.

L'actif automobiliste est avant tout une personne qui dispose d'une place de stationnement privé que ce soit en Suisse ou en France, dans des agglomérations de strates différentes ou aux difficultés de circulation automobiles importantes ou non. Ainsi, en Région IDF, alors que la circulation en heure de pointe est très compliquée, qu'une alternative crédible à l'automobile existe pour de nombreux trajets, le fait de disposer d'un stationnement privé au travail engendre un choix modal près du double des personnes qui ne disposent pas d'un emplacement réservé.



L'impact d'une réglementation du stationnement et les effets de bords
Exemple : Besançon (dpt.25)



Les préconisations du PDU IF en matière de politique de stationnement public sur voirie

Le PDU IF rappelle que « la plus ou moins grande facilité à garer son véhicule joue un rôle clé dans le choix du mode de transport. » Ainsi, « les politiques de stationnement en agissant sur la disponibilité et le tarif des places publiques mais aussi sur le stationnement dans les espaces privés, sont un levier essentiel pour favoriser les changements de comportement lorsque des alternatives à l'usage de la voiture existent ».

Les principes de réglementation préconisées par le PDUIF

L'objectif de mieux réglementer le stationnement sur voirie a été précisé dans le PDU IF en effectuant un zonage communal basé sur 4 catégories :

- 1/ Paris et les communes portes desservies par le Métro
- 2/ Les autres communes du cœur de l'agglomération de plus de 30 000 hab.
- 3/ Les autres communes de l'agglomération centrale.
- 4/ Les communes rurales et les communes des agglos secondaires de moins de 20 000 habitants (la majorité des communes du territoire)

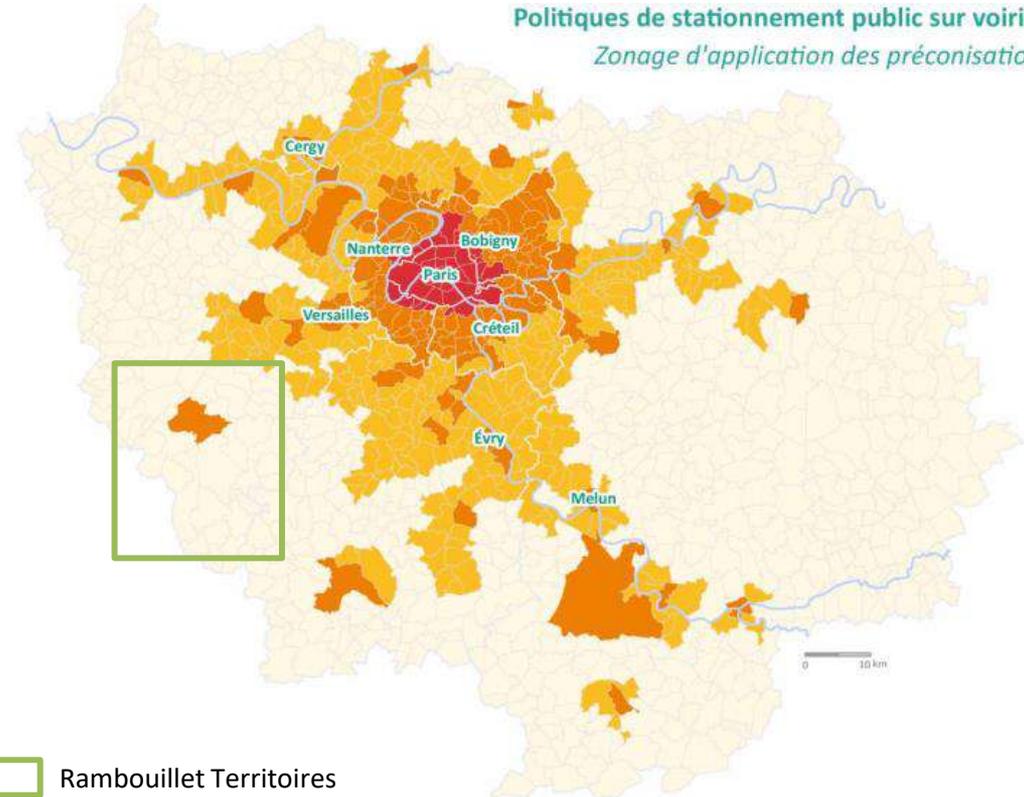
Les types de politique préconisées

5 sectorisations ont été définies en fonction du degré et type d'urbanité (commercial, gare, mixte, résidentiel, autres secteurs).

Seule la commune de Rambouillet fait l'objet de préconisations, au titre de son secteur centre-ville et de son secteur gare sujets à des conflits d'usage.

Pour les 35 autres communes du territoire le PDU IF inscrit « Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage ».

Politiques de stationnement public sur voirie :
Zonage d'application des préconisations



 Rambouillet Territoires

Secteur commercial (dont centre-ville)		Stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs/résidents	Réglementation rotative ou mixte résidents/visiteurs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage
Secteur gare rencontrant des conflits d'usage	Stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs/résidents	Réglementation visant à orienter le stationnement des usagers des transports collectifs vers les parcs relais		
Secteur mixte résidentiel et activités		Réglementation visant à favoriser le stationnement des résidents par rapport à celui des actifs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage	
Secteurs purement résidentiels	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage			

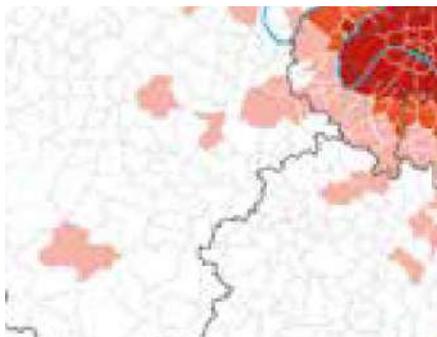
Source : PDUIF

Les nouvelles attentes du PDUIF en lien avec la mise en œuvre de la dépenalisation du stationnement au 1er janvier 2018

Dans sa feuille de route le PDUIF a précisé les recommandations en matière de politique du stationnement sur voirie que ce soit en termes de secteurs à régler ou de tarification à mettre en œuvre.

Seul Rambouillet est concerné par les précisions apportées par la feuille de route du PDUIF.

Au regard des réglementations en place dans la commune, le Forfait de Post Stationnement (FPS) ou la progressivité du tarif jusqu'à la durée maximale de stationnement ne sont pas conformes aux recommandations de la feuille de route.



Le zonage est à valeur indicative.

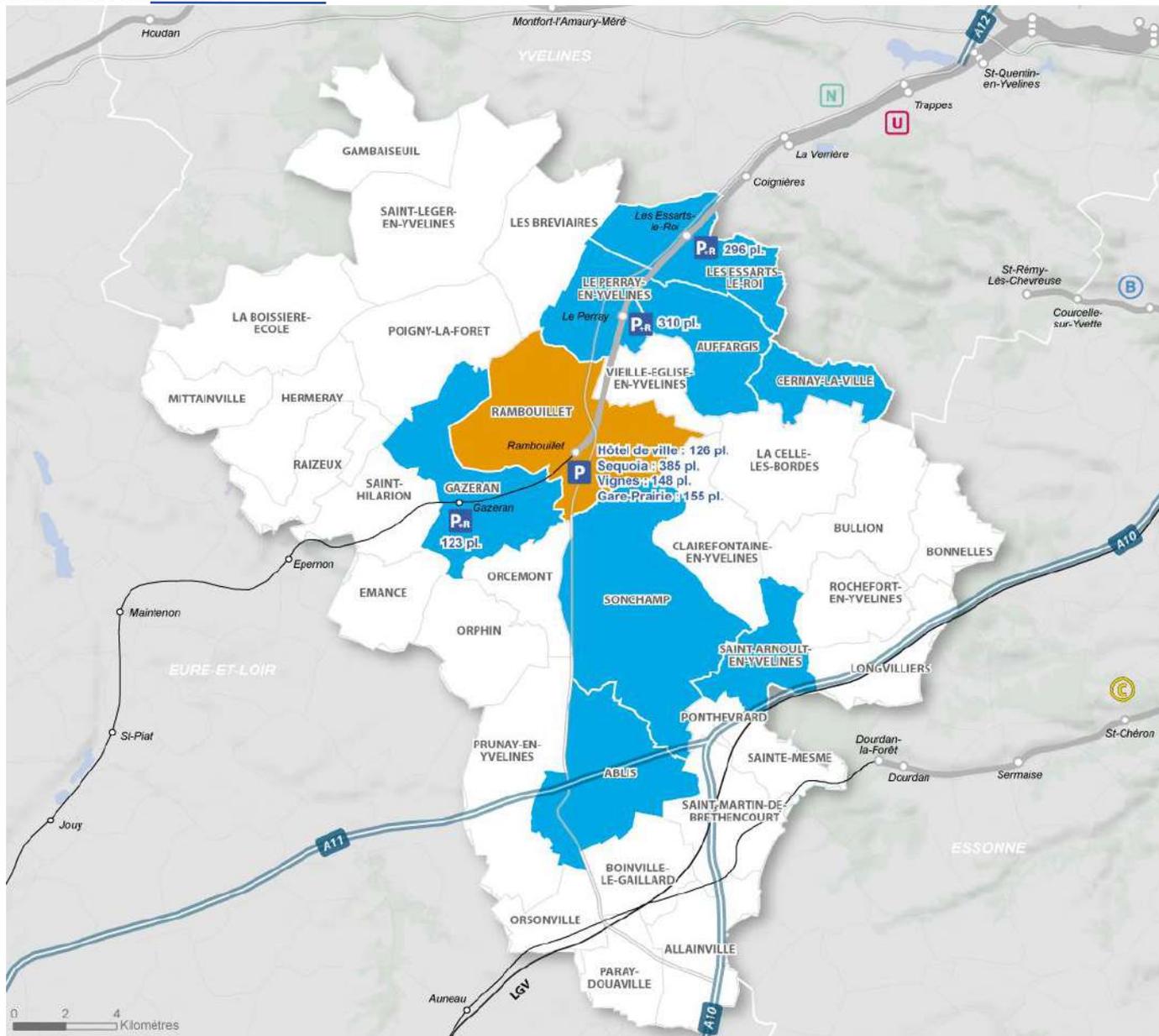
■	Paris et 22 communes limitrophes	Stationnement payant élargi, généralisation à l'ensemble de la commune à étudier
■	36 communes avec une bonne accessibilité en transports collectifs	Stationnement payant élargi à une grande partie du territoire communal
■	94 communes du cœur d'agglomération ou communes centres des agglomérations en grande couronne	Stationnement payant sur les secteurs présentant des conflits d'usage
<input type="checkbox"/>	Autres communes	Pertinence de stationnement payant à apprécier localement

Les couleurs correspondent aux zones de la carte du zonage d'application.

Tarifs minimaux proposés

	Zone à vocation rotative (durée max. ≤ 4h)	Zone à vocation longue durée (durée max. > 4h)
Franchise de gratuité éventuelle	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pas de franchise de gratuité ■ Franchise de gratuité limitée à 20 min ■ Franchise de gratuité limitée à 30 min 	
Tarif minimal pour la 1^{re} heure	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1,50 € ■ 1,20 € ■ 1 € 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1,20 € ■ 1 € ■ 0,80 €
Tarif progressif jusqu'à la durée max. de stationnement	Tarif progressif (2 ^e heure plus chère que la 1 ^{re} et ainsi de suite)	<ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Pas de dégressivité du tarif ■ 2,50 € minimum pour 4h de stationnement
FPS minimal (hors minoration éventuelle)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30 € ■ 25 € ■ 20 € 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 25 € ■ 20 € ■ 17 €
Abonnements ou avantages éventuels accordés aux résidents	<ul style="list-style-type: none"> ■ Équivaut à 30 €/mois (limitation à 1 par foyer) ■ Équivaut à 25 €/mois (majoration à étudier à partir de la 2^e voiture) ■ Équivaut à 20 €/mois 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Équivaut à 25 €/mois (limitation à 1 par foyer) ■ Équivaut à 20 €/mois (majoration à étudier à partir de la 2^e voiture) ■ Équivaut à 15 €/mois
Abonnements ou avantages éventuels accordés aux pendulaires venant travailler sur la commune	<ul style="list-style-type: none"> ■ ■ ■ Pas d'abonnement ni d'avantage tarifaire 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pas d'abonnement ni d'avantage tarifaire ■ Éviter les abonnements ou avantages tarifaires, en particulier à moins de 500 m des arrêts de transports en commun structurants. Dans le cas où un tarif est instauré, il est recommandé un tarif équivalent à 35 €/mois. ■ Tarif équivalent à 25 €/mois. À proximité des gares équipées d'un Parc Relais, restreindre l'accès aux seuls pendulaires des activités riveraines pour éviter tout stationnement de rabattement.

Source : Feuille de route PDUIF 2017-2020



Présence de réglementation

- Limité dans le temps
- Payant et limité dans le temps

Principaux parcs de stationnement

- P Parking
- P.R Parc Relais non labellisé

9 communes du territoire ont mis en place une politique de stationnement

- ✓ **Rambouillet** est la seule commune à avoir mis en place du **stationnement payant**
- ✓ 8 communes ont mis en place des **zones bleues ou zone de stationnement à durée limitée à disque**
- ✓ Les 27 autres communes n'ont pas mis en place de politique de stationnement.

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

9 communes ont mis en place une politique de règlementation du stationnement sur Rambouillet Territoires

Rambouillet, une politique de stationnement payant qui favorise la rotation des véhicules

Rambouillet a décidé de mettre en place du stationnement payant en centre-ville et aux abords de la gare. Avec une durée maximale de stationnement de 4h et une tarification progressive sur 2 secteurs distincts :

- ✓ Un secteur commerçant sans possibilité d'abonnement résident ;
- ✓ Un secteur mixte, à la tarification identique, à la différence qu'il permet aux résidents de souscrire à un abonnement.

Une politique cohérente avec les conflits d'usage que rencontre le stationnement en voirie à Rambouillet qui doit accueillir : actifs, visiteurs, résidents, et usagers de la gare.

A noter qu'au-delà du stationnement payant sur voirie, Rambouillet a également mis en place des zones de stationnement réglementé type « zone bleue ».

Le stationnement réglementé type « zone bleue » privilégié dans les politiques de stationnement des pôles secondaires du territoire

8 communes ont mis en place une politique de stationnement réglementé type « zone bleue »

- ✓ Une logique de limitation du stationnement au niveau des gares pour Le Perray-en-Yvelines, Gazeran et Les Essarts-le-Roi ;
- ✓ De limitation du stationnement dans les centres-bourgs attractifs pour Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines ;
- ✓ Pour les communes d'Auffargis, Cernay-la-Ville et Sonchamp il s'agit davantage de zones bleues ponctuelles sur des pôles précis.

La zone bleue avec le disque européen qui permet de moduler les durées de stationnement de 10 mn à plusieurs heures est un outil efficace dans les petites communes ne connaissant pas de problématique de congestion. Cela permet d'assurer la rotation des véhicules aux abords des gares et commerces en évitant les coûts du stationnement payant (*installation/ entretien horodateurs*). Le système est donc particulièrement adapté aux pôles secondaires de Rambouillet Territoires.

Une majorité de commune sans politique de stationnement à l'échelle de la commune

27 des 36 communes n'ont pas mis en place de politique de stationnement. Rappelons que 23 communes comptent moins de 1 000 habitants chacune, le stationnement n'est donc à cette échelle pas nécessairement un enjeu majeur.

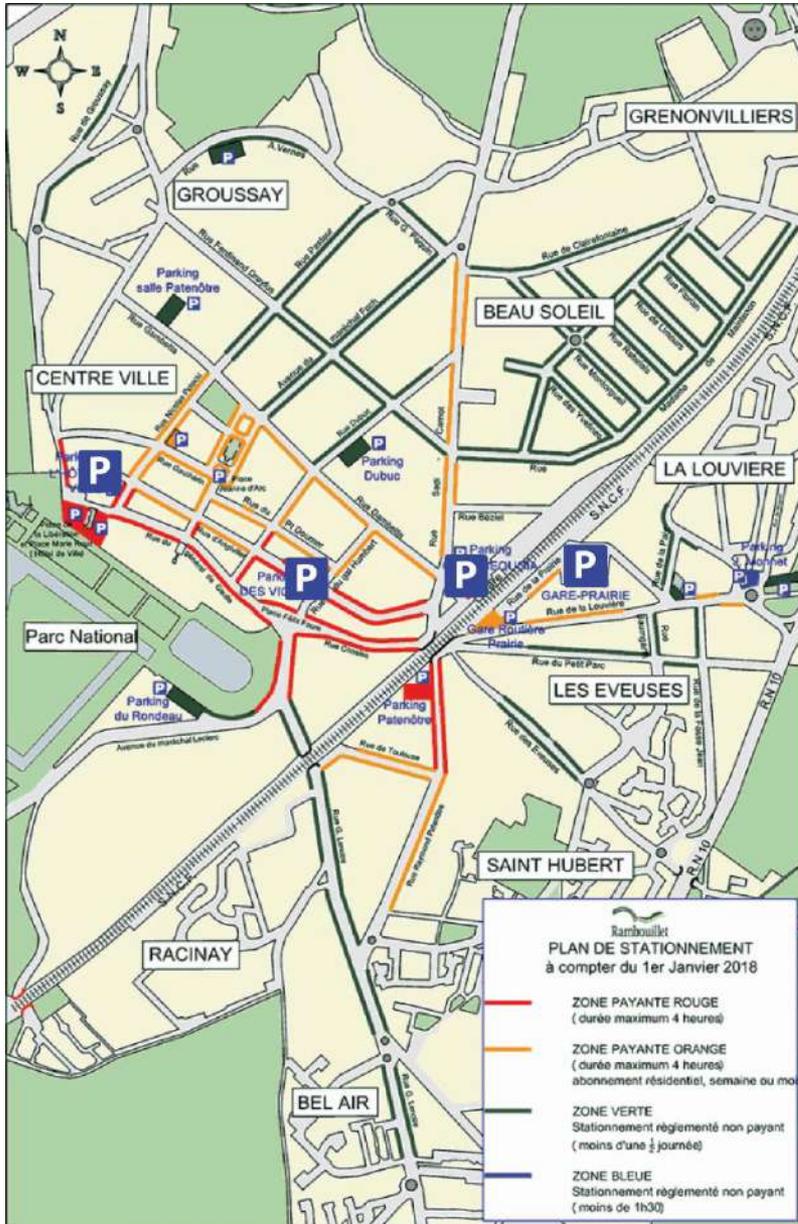
4 communes ont mis en place des stationnements « minute » sans que l'on puisse parler de politique de stationnement : Clairefontaine-en-Yvelines, Bullion, Bonnelles, Rochefort-en-Yvelines.

Respect des préconisations du PDU IF en termes de stationnement sur l'ensemble du territoire

- « Stationnement payant, rotatif ou mixte visiteurs/ résident » pour Rambouillet, ce qui a été effectivement appliqué.
- Les 35 autres communes de Rambouillet Territoires respectent également la préconisation du PDU IF : « Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage »
- Globalement les zones exposées à des conflits d'usage (*gares et secteurs commerçants et mixtes*) ont été réglementées avec des politiques type « zone bleue »

Zoom sur le stationnement à Rambouillet

A Rambouillet, l'offre de stationnement en voirie est importante avec 1 150 places payantes, réparties sur 2 zones, et une politique de stationnement à durée limitée à 4 heures maximum. Le stationnement est payant du lundi au samedi de 9h à 12h30 et de 14h à 19h.



- ✓ Zone **rouge** : stationnement payant limité à 4h. Cette politique est appliquée en cœur de ville, une zone dense et commerçante. **La durée maximale de stationnement de 4h paraît trop élevée pour assurer une rotation optimale dans un secteur commerçant.**
- ✓ Zone **orange** : stationnement payant, limité à 4h. Dans des zones mixtes, limitrophes du centre-ville, la tarification est la même que pour la zone rouge mais les résidents ont la possibilité de souscrire un abonnement. Ce secteur dense est à fort enjeu, **la réglementation est cohérente avec le tissu urbain.**
- ✓ Zone **bleue** : zone à durée réglementée (1h30). Cette limitation s'applique au niveau du parking Jean Monnet à l'Est de la gare, afin de garantir la rotation des véhicules face aux commerces (pharmacie, supérette, bureau de tabac).
- ✓ Zone **verte** : zone à durée réglementée (4h). Cette réglementation s'applique dans les quartiers périphériques au centre-ville et à la gare, le long d'axes structurants comme la Rue Georges Lenotre et les quartiers résidentiels au nord du centre-ville. A noter que **l'amplitude horaire n'est pas la même que pour le stationnement payant (8h-12h 14h-18h)**. Par ailleurs, sur les panneaux d'entrée de zone verte **ne figure pas la durée maximale de stationnement**, ce qui pose un problème de lisibilité de la politique de stationnement.

Il est important de préciser que **la politique de stationnement mise en place à Rambouillet correspond à la préconisation du PDU IF en termes de localisation (« Stationnement payant, rotatif ou mixte visiteurs/ résident »)**. Néanmoins, la feuille de route du PDUIF apporte des précisions sur le FPS et la progressivité de la tarification et Rambouillet ne respecte pas les recommandations en la matière.

Une tarification différenciée selon les besoins de stationnement

Pour les besoins de stationnement de plus longue durée, notamment les actifs se rendant en voiture à la gare, Rambouillet dispose d'une offre de parkings en ouvrage avec 4 parkings payants pour un total de 814 places disponibles.

- ✓ **Parking de l'Hôtel-de-Ville** (126 places)
- ✓ **Parking Gare-Séquoia** (385 places)
- ✓ **Parking gare-Prairie** (155 places)
- ✓ **Parking des Vignes** (148 places)

Les parkings Prairie et Sequoia sont à proximité directe de la gare **pour répondre aux besoins des actifs qui prennent le train**. Les parkings Hôtel-de-Ville et Vignes sont quant à eux situés en centre-ville et répondent davantage à un **besoin de stationnement prolongé en cœur de ville**.

A ces vocations différentes, **2 tarifications sont appliquées**. L'offre de parking en ouvrage répond bien aux besoins des actifs de stationnement prolongé, tout en évitant d'engorger le centre-ville. A noter que des abonnements mensuels, trimestriels et annuels existent également.

Comme l'illustre le tableau, **stationner en parking revient moins cher que le stationnement en voirie**, et c'est encore plus vrai si le stationnement excède 4 heures. Ce principe tarifaire dissuade du stationnement en voirie à durée prolongée, et permet une meilleure rotation des véhicules en cœur de ville, tout en répondant aux besoins des usagers de la gare.

	Voirie		Parkings en ouvrage			
	Zone rouge	Zone orange	Parking gare prairie	Parking gare Sequoia	Parking Hôtel de Ville	Parking des Vignes
30 min	gratuit	gratuit	0,70 €	0,70 €	0,70 €	0,70 €
1h	1,30 €	1,30 €	1,20 €	1,20 €	1,30 €	1,30 €
2h	2,50 €	2,50 €	2,20 €	2,20 €	2,30 €	2,30 €
3h	4,00 €	4,00 €	3,00 €	3,00 €	3,50 €	3,50 €
4h	15,00 €	15,00 €	3,80 €	3,80 €	4,70 €	4,70 €
Abonnements		8€/ semaine 20€/mois	Résident 36€/mois Extérieur 50€/mois	Résident 36€/mois Extérieur 50€/mois	24h/24h 50€/ mois 7h-21h 40€/mois	24h/24h 50€/ mois 7h-21h 40€/mois

DURÉE	ZONE ROUGE	ZONE ORANGE
0h30	Gratuit	Gratuit
1h00	1,30 €	1,30 €
2h00	2,50 €	2,50 €
3h00	4,00 €	4,00 €
4h00 (FPS)	15,00 €	15,00 €
Semaine /résidents		8,00 €
Mois /résidents		20,00 €



Source : www.parkings-rambouillet.fr

Les difficultés liées aux politiques de stationnement

La lisibilité des politiques de stationnement est parfois compliquée

- ✓ **Il n'y a pas d'homogénéité dans les durées maximales de stationnement en zone bleue** sur Rambouillet Territoires, ce qui peut dérouter certains automobilistes et engendrer des stationnements illicites volontaires ou involontaires.
- ✓ **Des espaces de stationnement « mixte »** avec des places non réglementées et des places à durée limitée, une politique qui entraîne notamment des effets de bord et des stationnements illicites.
- ✓ **Le stationnement en zone verte à Rambouillet est peu lisible :**
 - L'amplitude des horaires réglementés est différente du stationnement payant ;
 - La durée maximale de stationnement ne figure pas sur les panneaux.

Peu de stationnements dédiés aux 2 roues motorisés sont matérialisés

Seules **3 communes** estiment qu'il existe des stationnements dédiés aux **2 roues motorisés en quantité suffisante sur leur territoire**. C'est pourtant un enjeu, car en l'absence de stationnements matérialisés, les 2 roues motorisés stationnent sur des emplacements réservés aux cycles ou sur les trottoirs, aux dépens des cyclistes et des piétons.



Exemple de signalétique incomplète à Rambouillet



3 exemple de réglementations différentes à des abords de gare sur le territoire. De gauche à droite : Gazeran, Le Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi



Exemple de stationnement 2RM à Gazeran

Pas de réelle congestion sur Rambouillet Territoires mais des problématiques liées aux pratiques de stationnement

Le stationnement illicite

- ✓ Trois types de stationnement illicite sont généralement rencontrés. Ce stationnement courant peut réellement poser problèmes aux autres modes, par exemple pour la sécurité des piétons, obligés de marcher sur la chaussée pour contourner un véhicule stationné sur le trottoir.

1/ L'achat « baguette »	2/ Je travaille	3/ J'habite à côté
<p>Durée : très courte durée Motif : achat (<i>visiteur</i>), arrêt rapide au domicile (<i>résidents</i>) Conséquences : un stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons</p>	<p>Durée : courte à moyenne durée Motif : stationnement avec véhicule personnel ou professionnel au plus près du commerce, ou du lieu d'activité Conséquences : un stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons</p>	<p>Durée : moyenne durée à longue durée Motif : stationnement résidentiel Conséquences : habitués des lieux, les résidents pratiquent généralement un stationnement moins « gênant », mais de plus longue durée. Les véhicules illicites sont garés au plus près des résidences, soit en voirie peu passante, soit dans les parkings. Cette catégorie de stationnement illicite perdure la nuit, et même si c'est parfois la résultante d'une saturation des espaces de stationnement, c'est bien souvent un choix volontaire qui consiste à stationner au plus près du domicile.</p>

Le stationnement aux abords des écoles

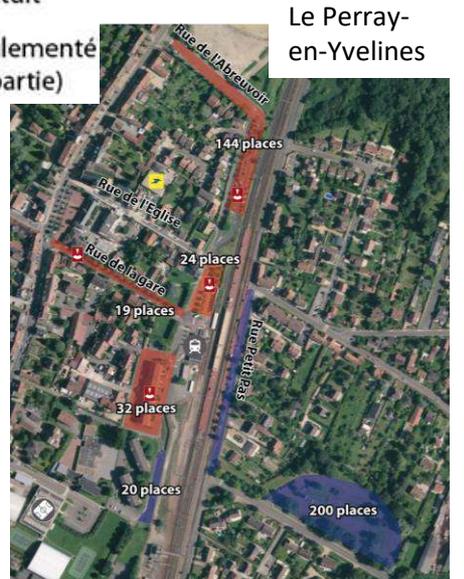
- ✓ Des communes connaissent des difficultés aux abords des écoles. Même si la pénibilité est limitée à une vingtaine de minutes cela peut engendrer des problèmes importants. Sur Rambouillet Territoires, la commune de Sonchamp a mis en place des cheminements piétons reliant l'école aux parkings dans un rayon de 200 mètres, de manière à limiter le stationnement et la circulation à proximité de l'école.



Exemple de stationnement illicite à Gazeran



Exemple de stationnement « je travaille » à Rambouillet



■ Stationnement gratuit
■ Stationnement réglementé (en totalité ou en partie)

- Détails de l'enquête : Réalisée le 11 février 2019**
- 2 093 places de stationnement enquêtées (dont 1 208 non réglementées et 885 réglementées)
 - 6 communes enquêtées : Rambouillet, Gazeran, Le Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi, Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines
 - 3 périodes horaires :
 - Le matin, à l'arrivée des actifs
 - L'après-midi, pour mesurer l'impact de l'activité commerciale
 - La nuit, pour identifier la demande résidentielle

Taux de congestion =

$$\frac{\text{Nombre de véhicules stationnés (de manière licite ou illicite)}}{\text{Nombre de places licites}}$$

Taux d'illicite =

$$\frac{\text{Nombre de véhicules stationnés de manière illicite}}{\text{Nombre de véhicules total stationnés (licite + illicite)}}$$

Pas de saturation du stationnement sur voirie

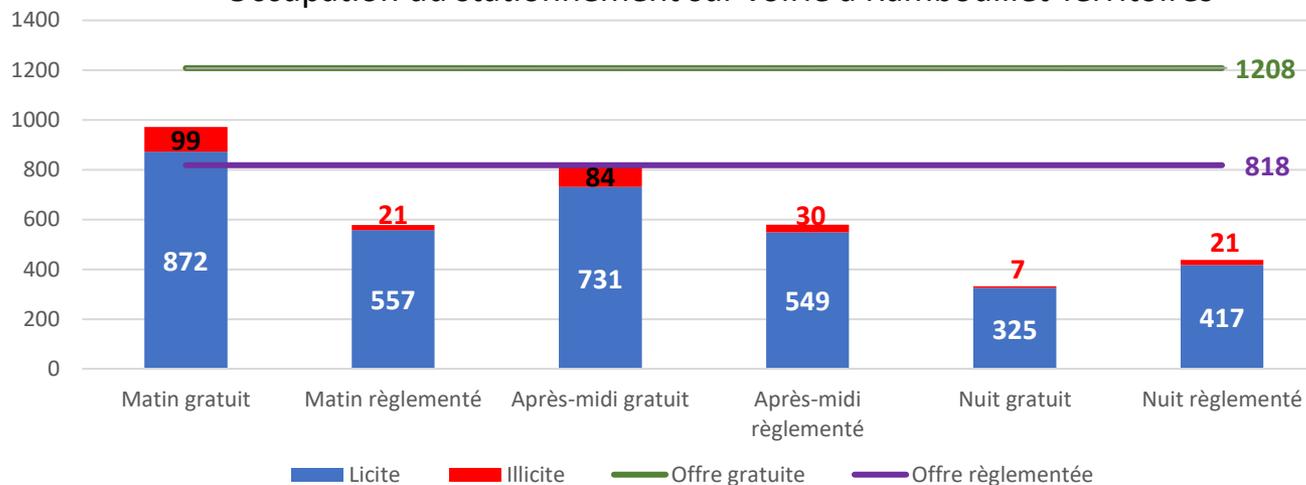
L'offre de stationnement couvre la demande quel que soit l'horaire, le taux de congestion global est de 70% en journée sur Rambouillet Territoires.

Les taux de congestion sont plus élevés sur l'offre gratuite qu'au niveau de l'offre réglementée, à l'exception de la nuit lorsque la réglementation n'est plus en vigueur, ce qui démontre l'efficacité de la réglementation en journée au global.

On constate davantage de stationnements illicites sur l'offre gratuite (10%) que sur l'offre réglementée (4 à 5%) en journée. Cependant, ce chiffre masque des inégalités entre les communes. En effet, on observe beaucoup de stationnements illicites sur un même parking à Gazeran. En excluant Gazeran le constat est complètement inverse, les stationnements illicites sont plus nombreux sur les secteurs réglementés (5,3%) que sur les secteurs gratuits (0,2%) l'après-midi.

Le taux de congestion permet de connaître la demande en stationnement par rapport à l'offre disponible et l'état de saturation des voiries. Un taux inférieur à 60 % indique qu'il n'y a pas de problème pour stationner. À l'inverse, un taux supérieur à 95 % montre la saturation du stationnement et révèle des problèmes structurels de l'offre.

Occupation du stationnement sur voirie à Rambouillet Territoires



Rambouillet Territoires réglementé	Matin		Après-midi		Nuit	
	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui
Taux de congestion	80%	65%	67%	65%	27%	49%
	74%		67%		37%	
Taux d'illicite	10%	4%	10%	5%	2%	5%



Stationnement illicite parking sud-est à Gazeran

Un territoire globalement non-saturé, mais une offre de stationnement sous-dimensionnée à Gazeran

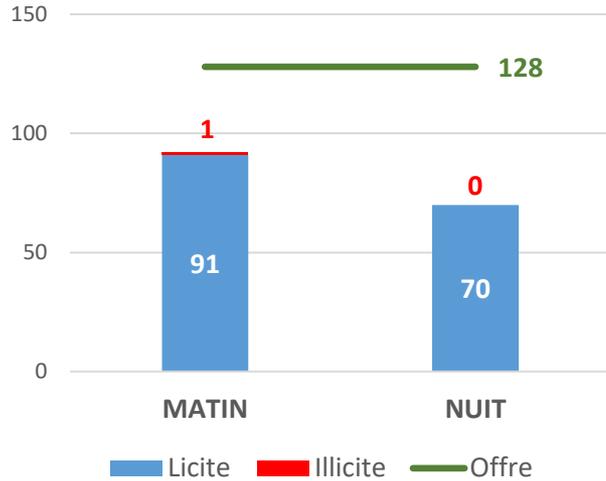
- ✓ **On observe au niveau du Perray-en-Yvelines une saturation ponctuelle de l'offre réglementée l'après-midi**, qui affiche un taux de congestion de 102 %. **Il s'agit en réalité davantage d'une problématique de comportement que de sous-offre**, en effet sur 58 places matérialisées, 49 sont occupées et 10 stationnements illicites sont observés.
- ✓ **L'offre gratuite à Gazeran connaît une problématique de saturation diurne**. La congestion est de 185% à 188% en journée. Cette périodicité de la demande met en lumière les besoins des usagers de la gare de Gazeran. Par ailleurs, étant donné les taux de congestion des secteurs payants (85% à 89% en journée), il apparaît que **l'offre de stationnement dans son ensemble est sous-dimensionnée** par rapport à la demande.
- ✓ **Rambouillet affiche des taux de congestion parmi les plus bas du territoire (47 % à 60 %)**. Le stationnement y est payant, un système efficace puisque le centre-ville ne souffre pas de congestion. Les parkings en ouvrage qui absorbent une partie de la demande en stationnement contribuent également à désengorger le centre-ville.
- ✓ **Aux Essarts-le-Roi, l'occupation est assez constante**, de 70 % à 80 % environ, à l'exception du secteur gratuit en période nocturne qui baisse à 15 %, illustrant la demande de stationnement diurne des usagers de la gare.
- ✓ **Saint-Arnoult-en-Yvelines affiche des taux de congestion relativement bas en journée (36 % à 76 %)**, alors que le maximum est atteint la nuit avec 81 % sur le secteur réglementé.
- ✓ **A Ablis, le secteur non-réglementé est privilégié en journée (82 % contre 32 %)**. Les pratiques s'équilibrent dans la nuit où le stationnement n'est plus limité dans le temps.

- Au niveau global, il n'y a pas de problématique de congestion sur le territoire avec des taux compris entre 27% au minimum et 80% au maximum observé sur l'offre gratuite le matin.
- Dans l'ensemble, l'offre non-réglementée connaît une plus forte occupation en journée. La nuit l'offre réglementée est plus fréquentée, mais sur cette période la réglementation n'est plus en vigueur.

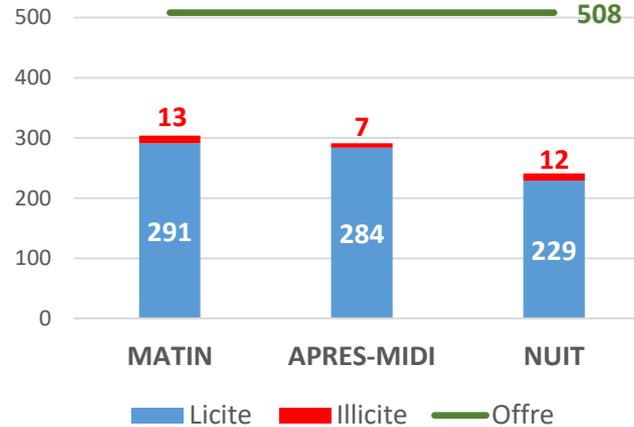
Rambouillet Territoires	MATIN		APRES-MIDI		NUIT	
	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui
Rambouillet		60%		57%		47%
Gazeran	185%	89%	188%	85%	35%	24%
Les Essarts-le-Roi	82%	61%	83%	68%	15%	71%
Le Perray-en-Yvelines	58%	55%	57%	102%	20%	28%
Saint-Arnoult-en-Yvelines	65%	76%	36%	73%	42%	81%
Ablis	82%	32%			53%	60%
Global	80%	65%	67%	65%	27%	49%



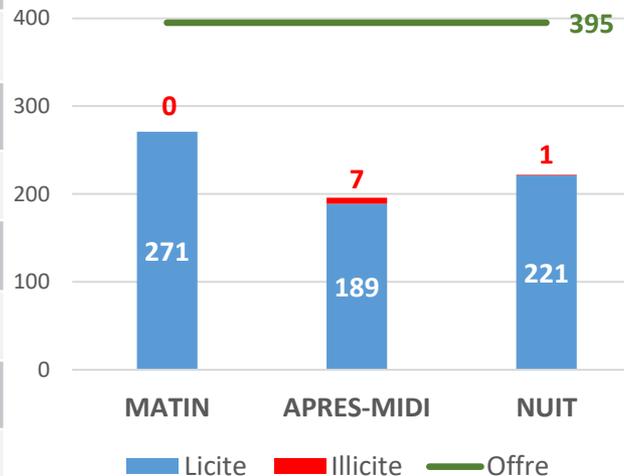
Centre-ville d'Ablis



Centre-ville de Rambouillet



Centre-ville de Saint-Arnoult-en-Yvelines



Secteur		Taux de congestion	Taux d'illicite
Rambouillet	Matin	60%	4%
	Après-midi	57%	2%
	Nuit	47%	5%
Saint-Arnoult-en-Yvelines	Matin	69%	0%
	Après-midi	50%	4%
	Nuit	56%	0%
Ablis	Matin	72%	1%
	Nuit	55%	0%

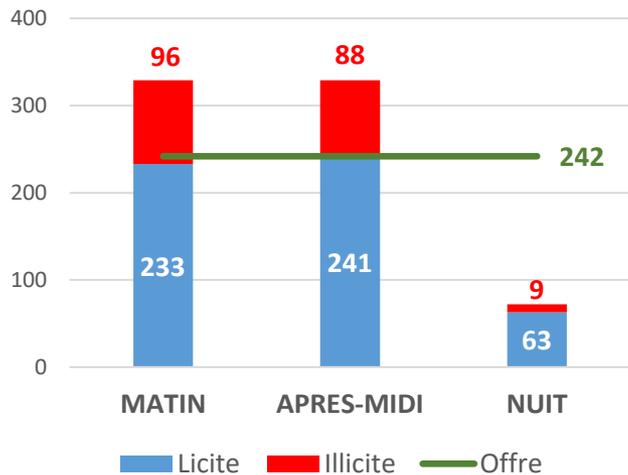
L'offre de stationnement est supérieure aux besoins dans les centres-villes enquêtés

✓ A Ablis, Saint-Arnoult-en-Yvelines et Rambouillet à tout moment de la journée il existe une réserve de places, **il est globalement aisé de stationner dans ces centres-villes.** A Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines, le stationnement est gratuit et réglementé par secteur, un système qui permet une bonne rotation des véhicules et évite la congestion.

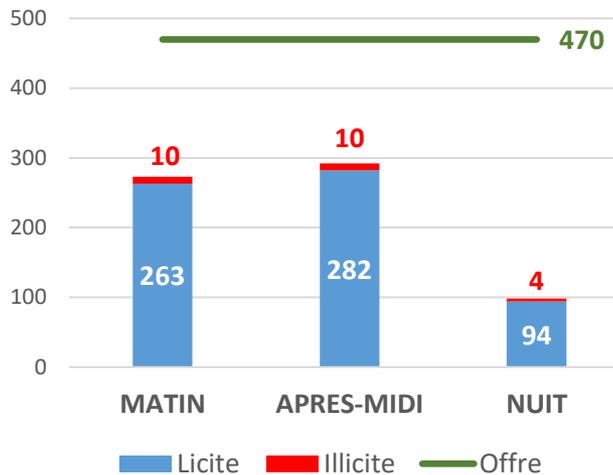
✓ **Des taux d'illicite globalement faibles :** avec un maximum de 5 % atteint à Rambouillet durant la nuit, période la moins impactante.

✓ **A Rambouillet le taux de congestion oscille entre 47 % la nuit et 60 % le matin.** Une partie du stationnement de la commune est absorbée par les parkings en ouvrage notamment en ce qui concerne les usagers de la gare. D'autre part une partie du stationnement en voirie est payant à Rambouillet ce qui a tendance à limiter la congestion. On relève toutefois plus de stationnements illicites que dans les autres communes.

Gare de Gazeran

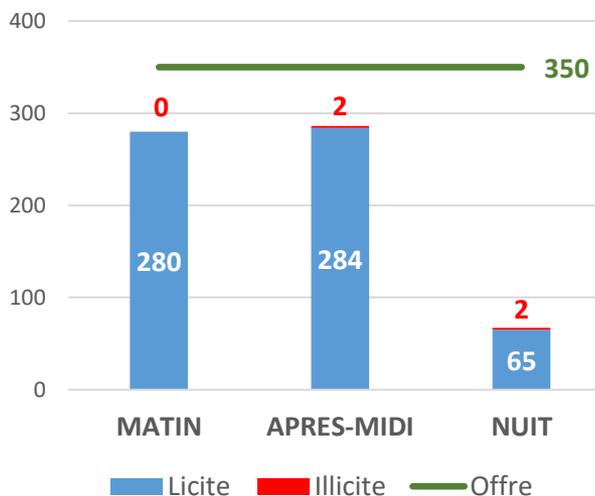


Gare du Perray-en-Yvelines



Secteur		Taux de congestion	Taux d'illicite
Gazeran	Matin	136%	29%
	Après-midi	136%	27%
	Nuit	30%	13%
Le Perray	Matin	58%	4%
	Après-midi	62%	3%
	Nuit	21%	4%
Essarts	Matin	80%	0%
	Après-midi	82%	1%
	Nuit	19%	3%

Gare des Essarts-le-Roi



4.4 Une enquête de stationnement sur Rambouillet Territoires

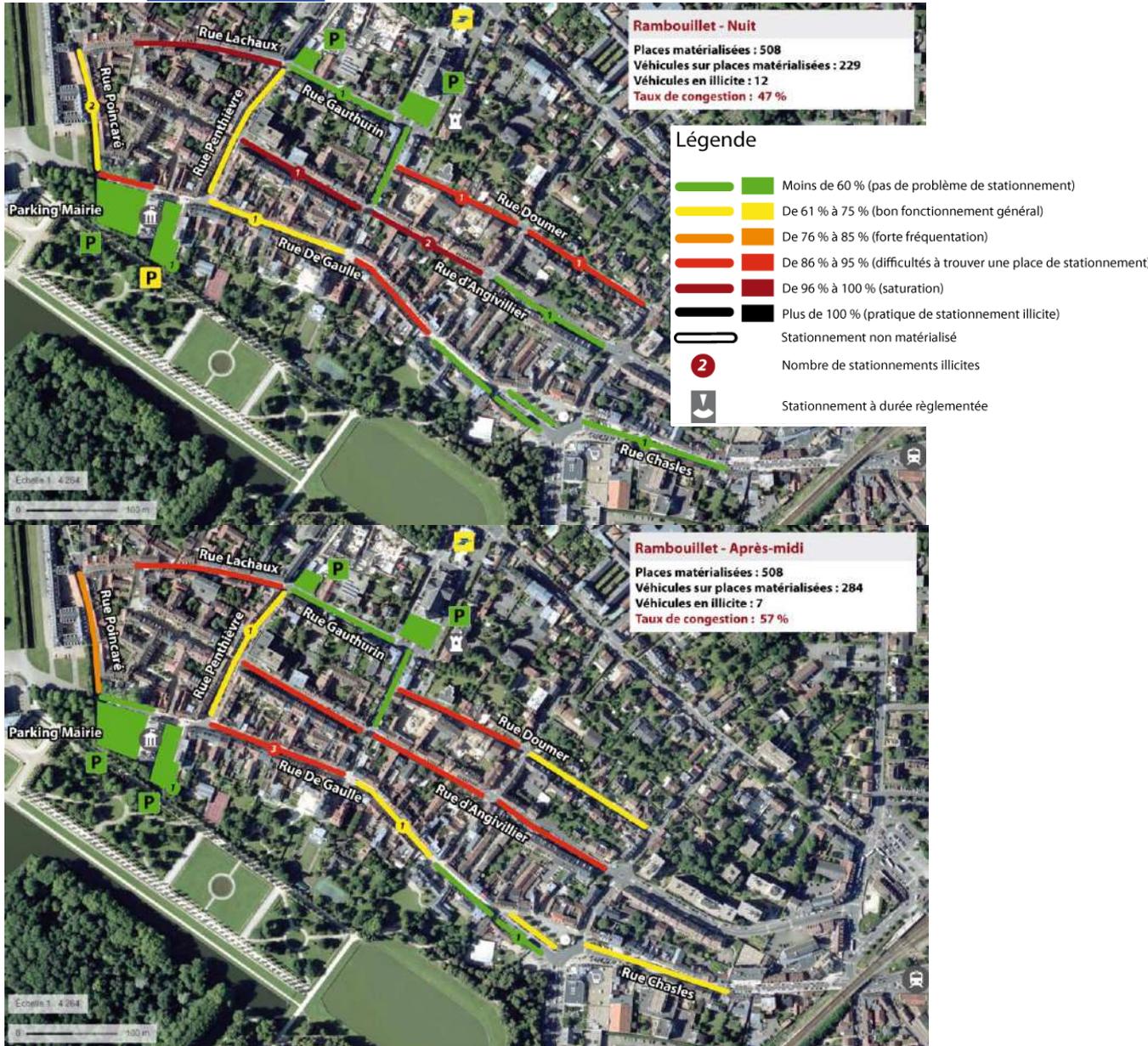
A Gazeran les besoins de stationnement dépassent l'offre existante

✓ L'offre de stationnement est globalement suffisante au Perray-en-Yvelines et aux Essarts-le-Roi. Avec des taux de congestion compris entre 19 % et 80 %, il existe toujours une réserve de places. La proportion de stationnements illicites n'est pas liée pour ces communes à une offre insuffisante.

✓ **A Gazeran les besoins de stationnement dépassent l'offre existante.** Avec un taux de congestion de 136 % en journée et 96 stationnements illicites le matin, le secteur de la gare de Gazeran est plus que saturé, et ce malgré la mise en place du stationnement réglementé.

✓ **Une saturation liée aux flux externes** des actifs extérieurs se rendant sur la commune pour prendre le train. En effet, la nuit plus des deux tiers de l'offre de stationnement est inoccupée.

Une offre de stationnement qui couvre les besoins du secteur

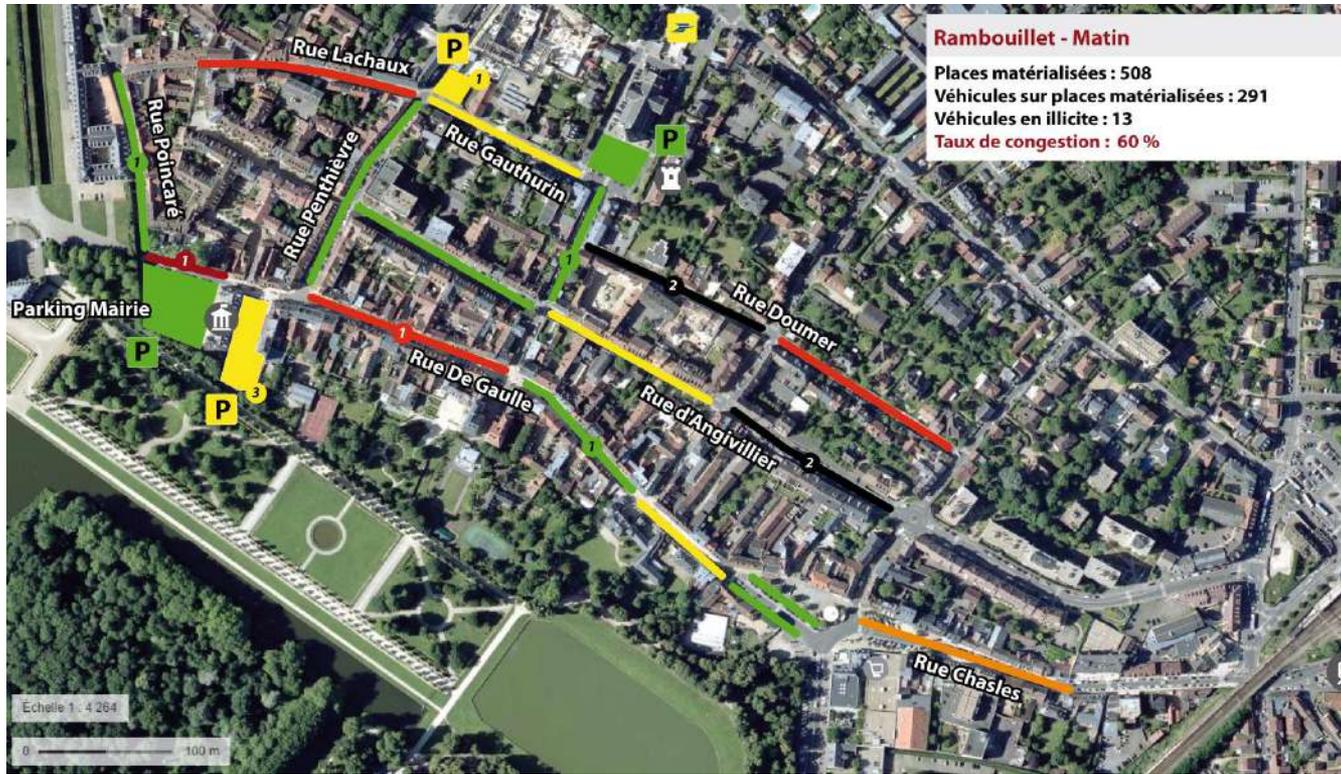


✓ L'enquête d'occupation/ congestion s'est concentrée sur le secteur payant (zones rouge et orange) du centre-ville de Rambouillet.

✓ L'offre de stationnement sur le secteur payant répond largement aux besoins en journée, avec un taux de congestion de 57 % l'après-midi.

✓ L'occupation des parkings en voirie est globalement faible. A titre d'exemple sur le parking de la mairie, en après-midi, les deux tiers des places sont disponibles. Le même constat peut être fait au niveau du parking de la rue Gauthurin avec un taux de congestion de seulement 32 % l'après-midi.

✓ La nuit est la période avec la demande de stationnement la plus faible (229 véhicules stationnés). Mais il y a des poches de saturation, au niveau des rues Lachaux et d'Angivilliers par exemple, le taux de congestion atteint 100 % la nuit, un phénomène lié à la fin du stationnement payant sur cette période.



Rambouillet - Matin
 Places matérialisées : 508
 Véhicules sur places matérialisées : 291
 Véhicules en illécite : 13
 Taux de congestion : 60 %

Légende

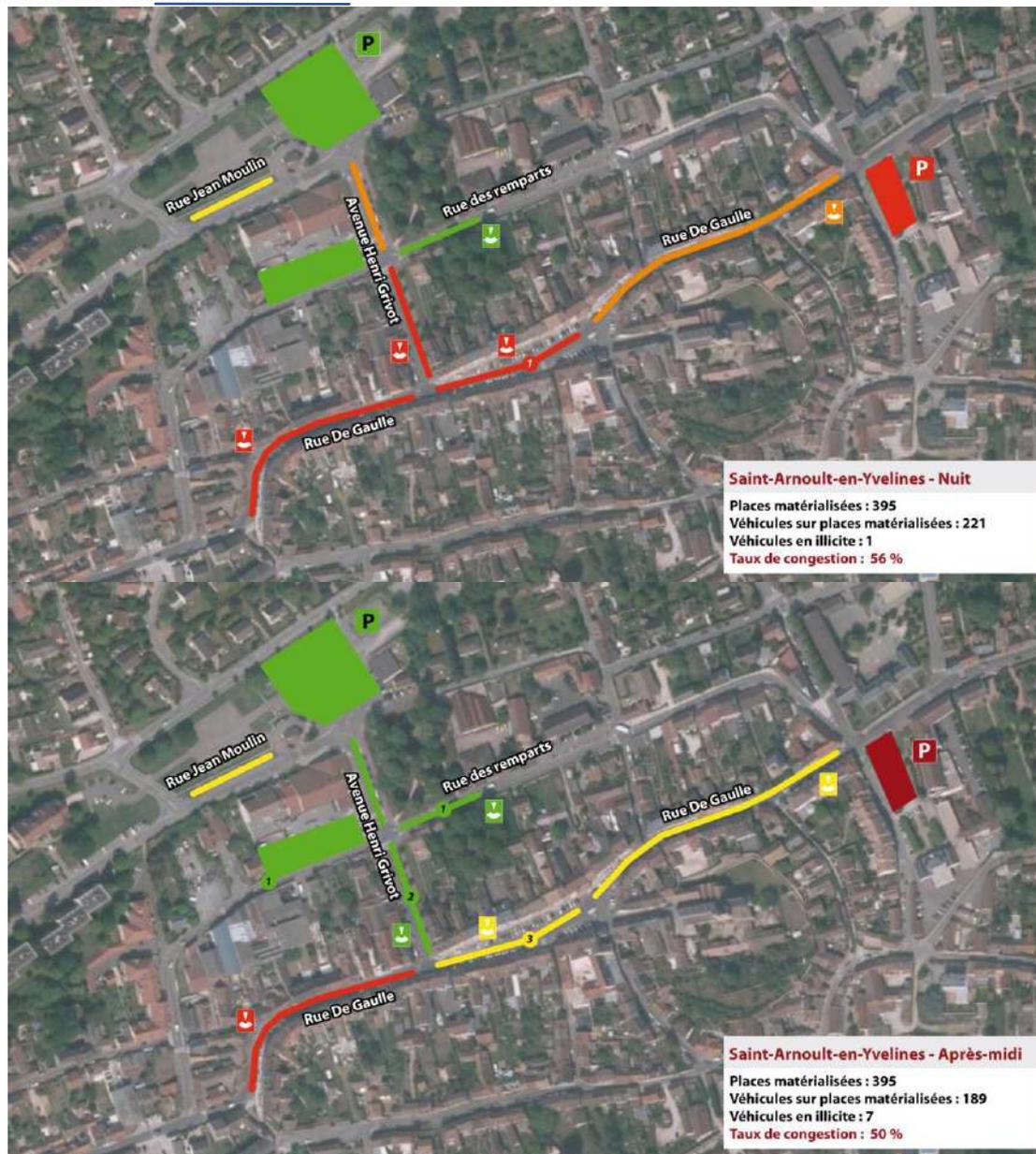
- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illécite)
- Stationnement non matérialisé
- 2 Nombre de stationnements illécites
- P Stationnement à durée réglementée

Le matin est la période qui concentre le plus de besoins de stationnement

- ✓ Avec 60 % de congestion, la matinée est la période la plus fréquentée. Cependant, l'offre de stationnement absorbe largement la demande puisque **217 places restent libres**. Les parkings de la mairie et de l'église sont par exemple sous-utilisés avec 88 places libres à eux deux.
- ✓ Il y a un phénomène de saturation le matin au niveau des rues Doumer et d'Angivilliers dû à des stationnements illicites. Etant donné les réserves de places autour de ces secteurs, il s'agit davantage de pratique de stationnement « au plus près » que de sous-offre.
- ✓ **6 stationnement illicites sont également relevés sur et aux abords de l'axe de la Rue De Gaulle**. On relève notamment 3 véhicules sur des emplacements illicites au niveau de la Place Marie Roux. Au vu du taux de congestion global, ces pratiques illicites traduisent d'abord une volonté de se garer « au plus près », et non une offre insuffisante.

Une offre de stationnement sous-utilisée

- ✓ **L'occupation observée est faible l'après-midi**, avec un taux de congestion global de 50 %, cela représente la moitié des emplacements prévus qui sont inoccupés.
- ✓ La nuit, l'Avenue Henri Grivot est plus occupée qu'en journée (86 %), ceci est lié à la fin du stationnement réglementé sur cette période.
- ✓ Si la Rue Jean Moulin est plutôt occupée en journée (95 % le matin, 74 % l'après-midi), le parking qui la jouxte a une fréquentation très en deçà de sa capacité. **Au maximum c'est un peu plus de la moitié de l'offre en stationnement qui est occupée (56 %).**

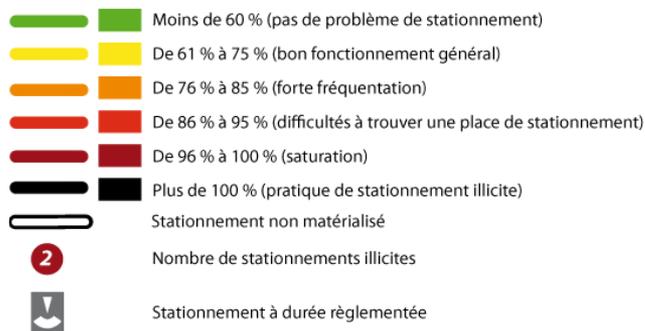


Légende

- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)
- Stationnement non matérialisé
- 2 Nombre de stationnements illicites
- ⏏ Stationnement à durée réglementée



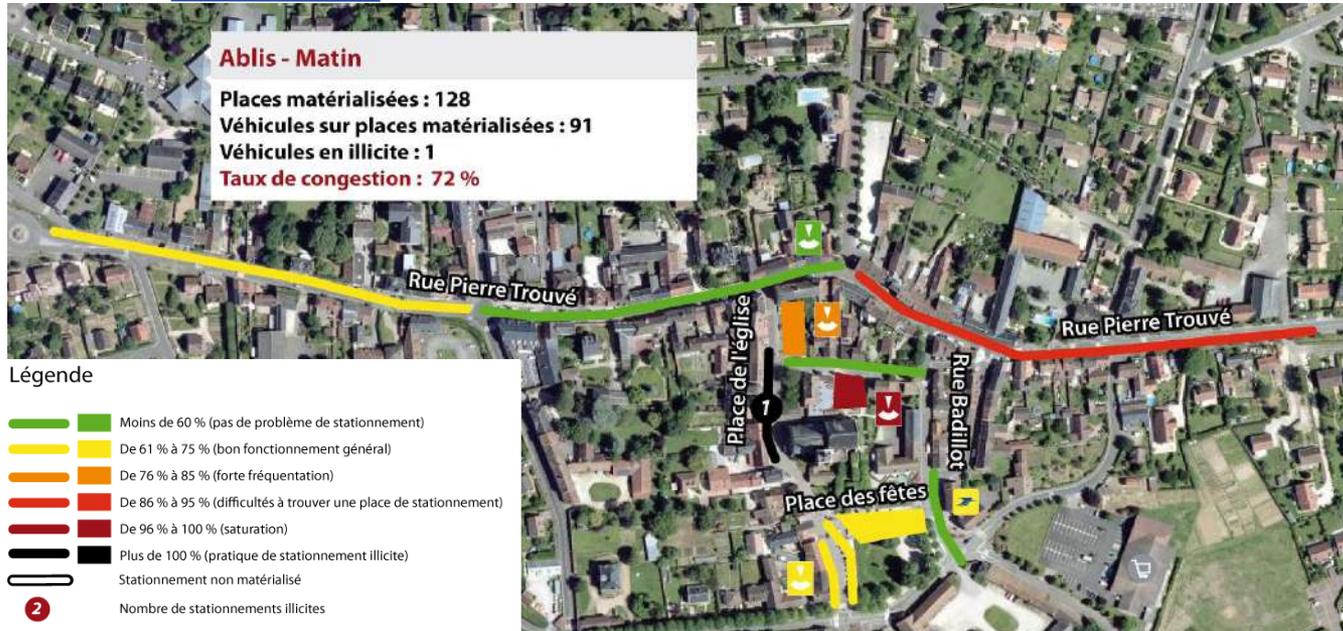
Légende



Le stationnement ne pose pas de problème majeur à Saint-Arnoult-en-Yvelines

- ✓ Avec un taux de congestion maximal observé de 69 % l'après-midi, il n'y a pas de pression sur le stationnement en centre-ville.
- ✓ Les besoins en stationnement sont concentrés autour de la Rue De Gaulle (entre 82 % et 100 % de taux de congestion le matin), qui constitue l'artère principale de la commune.
- ✓ Le parking de la rue Eugène Renault est saturé en journée (100 % de taux de congestion). Cela s'explique par sa position, dans le prolongement de la Rue De Gaulle, et le fait que le stationnement ne soit pas réglementé, contrairement au reste du secteur centre-ville.
- ✓ Malgré des poches de saturation ponctuelles, au plus fort de la fréquentation 124 places restent inoccupées.

Une demande en stationnement très localisée, mais une offre suffisante



✓ Le taux de congestion global est de 72 % le matin et de 55 % la nuit. Des besoins en stationnement qui sont donc couverts par l'offre, mais ce chiffre général masque des inégalités dans l'intensité de la demande selon les secteurs.

✓ La demande en stationnement se concentre entre la Rue Pierre Trouvé et la Place des Fêtes. C'est sur ce secteur à durée limitée que les taux de congestion relevés sont les plus importants (100 % pour le parking de la rue du heaume, 94 % pour le parking de l'église).



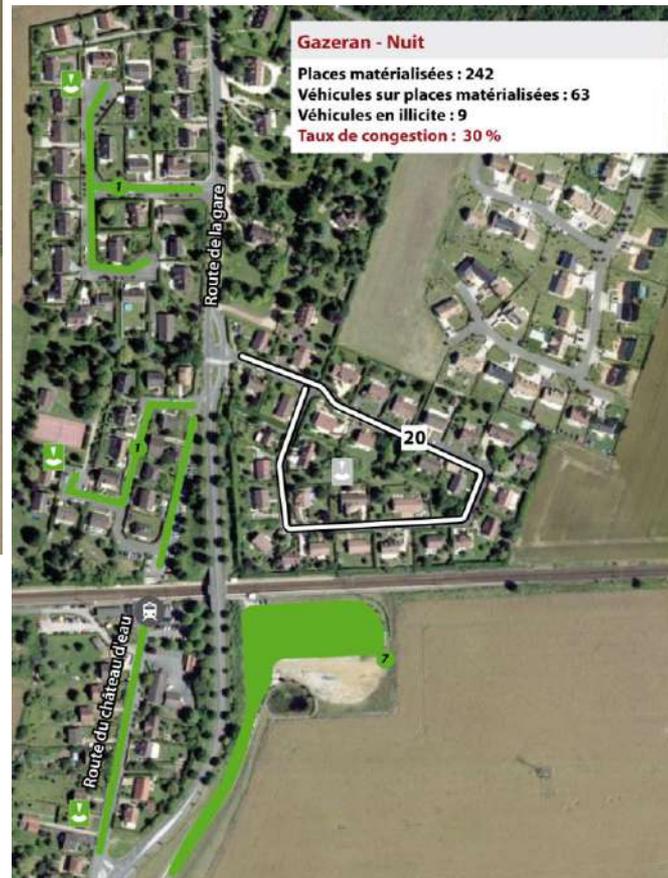
✓ En matinée la place de l'église est sujet à une problématique de congestion, avec la totalité des places matérialisées occupées, et un stationnement illicite. Cette congestion est à relativiser, car au maximum de la fréquentation 37 places restent inoccupées.



Résidences de la gare Gazeran

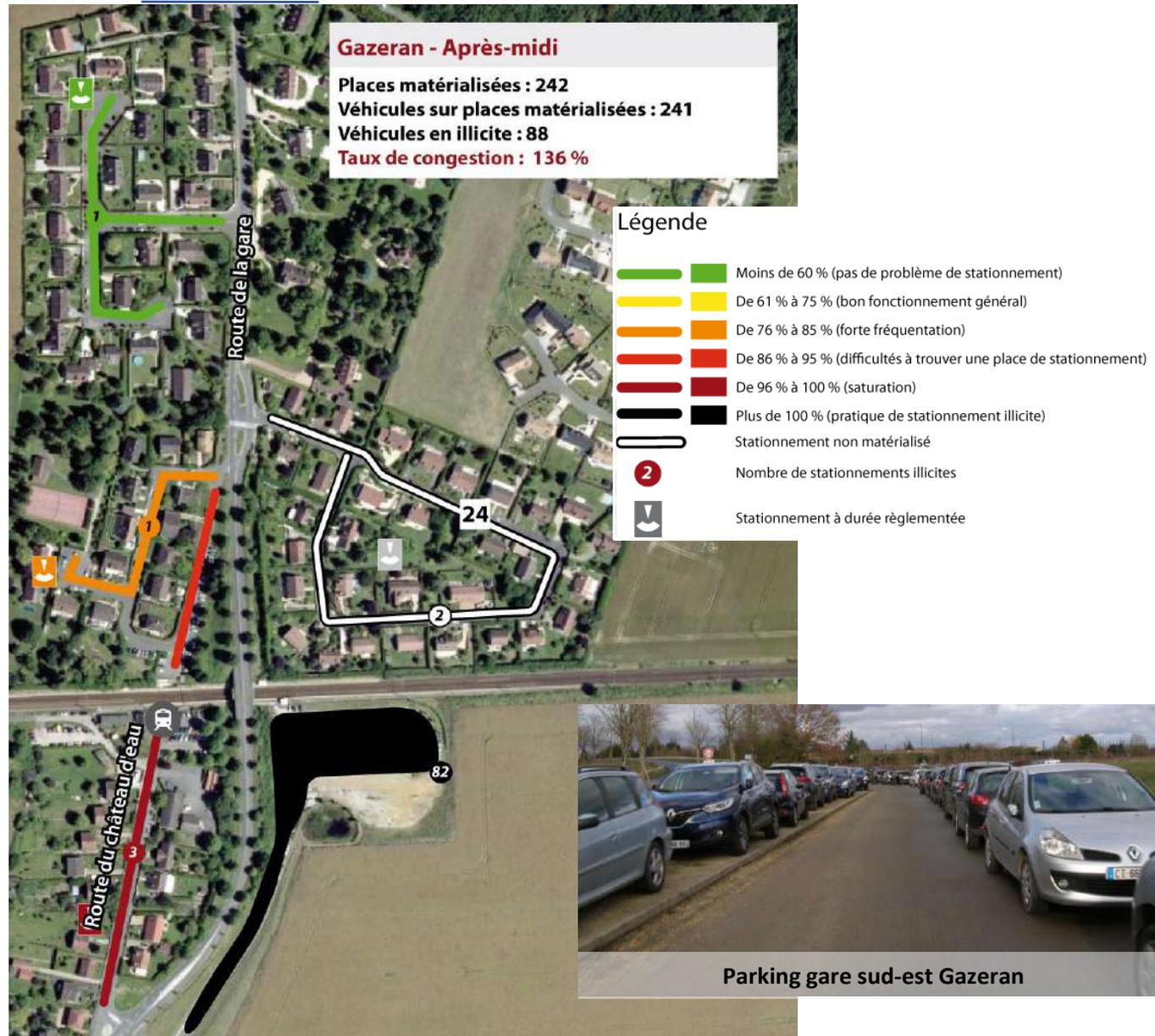
Légende

- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)
- Stationnement non matérialisé
- 2 Nombre de stationnements illicites
- ↕ Stationnement à durée réglementée



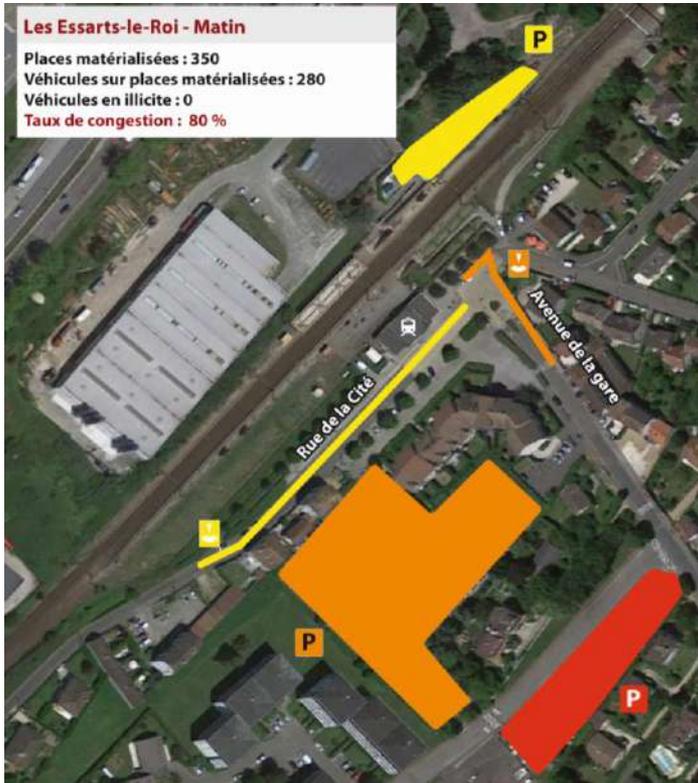
Les abords de la gare sont congestionnés en matinée

- ✓ Globalement le secteur de la gare de Gazeran affiche un taux de congestion de 136 %. Une congestion très inégalement répartie sur les différentes zones enquêtées.
- ✓ En journée le parking sud-est est complètement saturé. Les places licites sont toutes occupées, et on dénombre 89 stationnements illicites le matin, notamment le long de la route d'accès au parking.
- ✓ Le matin, la Route du château d'eau est saturée par du stationnement illicite (5). Il s'agit pourtant d'un axe à stationnement réglementé.
- ✓ Les quartiers résidentiels plus éloignés de la gare et réglementés en zone verte sont peu fréquentés. Les places matérialisées dans ces rues font l'objet d'un sentiment d'appropriation par les résidents qui contraignent le stationnement.
- ✓ La nuit la congestion globale du secteur passe de 136% à 30%. Le parking Sud-Est voit sa fréquentation chuter avec un taux d'occupation de 7 %, même si 7 stationnements illicites demeurent.



L'après-midi : période la plus congestionnée, symptomatique de la pression du stationnement en journée

- ✓ Un taux de congestion global constant (136 %) sur la journée. Les mêmes problématiques qu'en matinée subsistent à l'échelle de la commune.
- ✓ En après-midi le parking sud-est reste largement saturé (163 %). Les places licites sont toutes occupées, et on dénombre 82 stationnements illícites, notamment le long de la route d'accès au parking. Ce constat illustre le besoin de stationnement des habitants d'Eure-et-Loir venant prendre le train à Gazeran pour bénéficier de la tarification Ile-de-France.
- ✓ La Route du château d'eau est touchée également l'après-midi par une problématique de saturation due à du stationnement illícite. Cela met en avant le non-respect de la réglementation du stationnement. On peut émettre l'hypothèse d'un déficit de contrôle.



L'offre de stationnement en adéquation avec les besoins du secteur en journée

- ✓ **Le taux de congestion global sur les Essarts-le-Roi est de 80 % le matin.** Aucun stationnement illécite n'est observé en matinée.
- ✓ **Une forte demande existe sur les parkings enquêtés,** comme illustré par la photographie. Mais le flux de véhicules est absorbé sans phénomène de saturation. A noter que le stationnement n'est pas limité sur ces parkings, il répond donc parfaitement aux besoins des actifs souhaitant laisser leur véhicule à la journée pour prendre le train.
- ✓ **La nuit les besoins en stationnement sont faibles et l'offre est largement sous-utilisée.** Les taux de congestion des deux parkings sont de 7 %.
- ✓ En revanche, le stationnement n'y étant plus limité l'Avenue de la Cité connaît son pic d'occupation la nuit avec un taux de congestion de 107%.



Les Essarts-le-Roi - Après-midi
Places matérialisées : 350
Véhicules sur places matérialisées : 284
Véhicules en illicite : 2
Taux de congestion : 82 %

Légende

- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)
- Stationnement non matérialisé
- 2 Nombre de stationnements illicites
- ↓ Stationnement à durée réglementée

Le pic de la demande de stationnements est atteint dans l'après-midi, et absorbé par les parkings

- ✓ Une congestion globale de 82 % l'après-midi constitue l'occupation maximale sur la période d'enquête.
- ✓ Il n'y a cependant pas de pression particulière sur le stationnement aux Essarts-le-Roi. Au plus fort de la fréquentation, il reste un total de 66 places libres sur le secteur.
- ✓ Les besoins en stationnement sont principalement couverts par les parkings. Sur 284 véhicules recensés, 268 étaient stationnés sur l'un des 3 parking.
- ✓ L'Avenue de la gare connaît une problématique de congestion l'après-midi, due à du stationnement illicite. S'agissant de places à proximité directe du bâtiment de la gare, il y a la tentation de se garer « au plus près » pour des stationnements de courte durée.



Forte disparité dans l'intensité de la demande entre la journée et la nuit

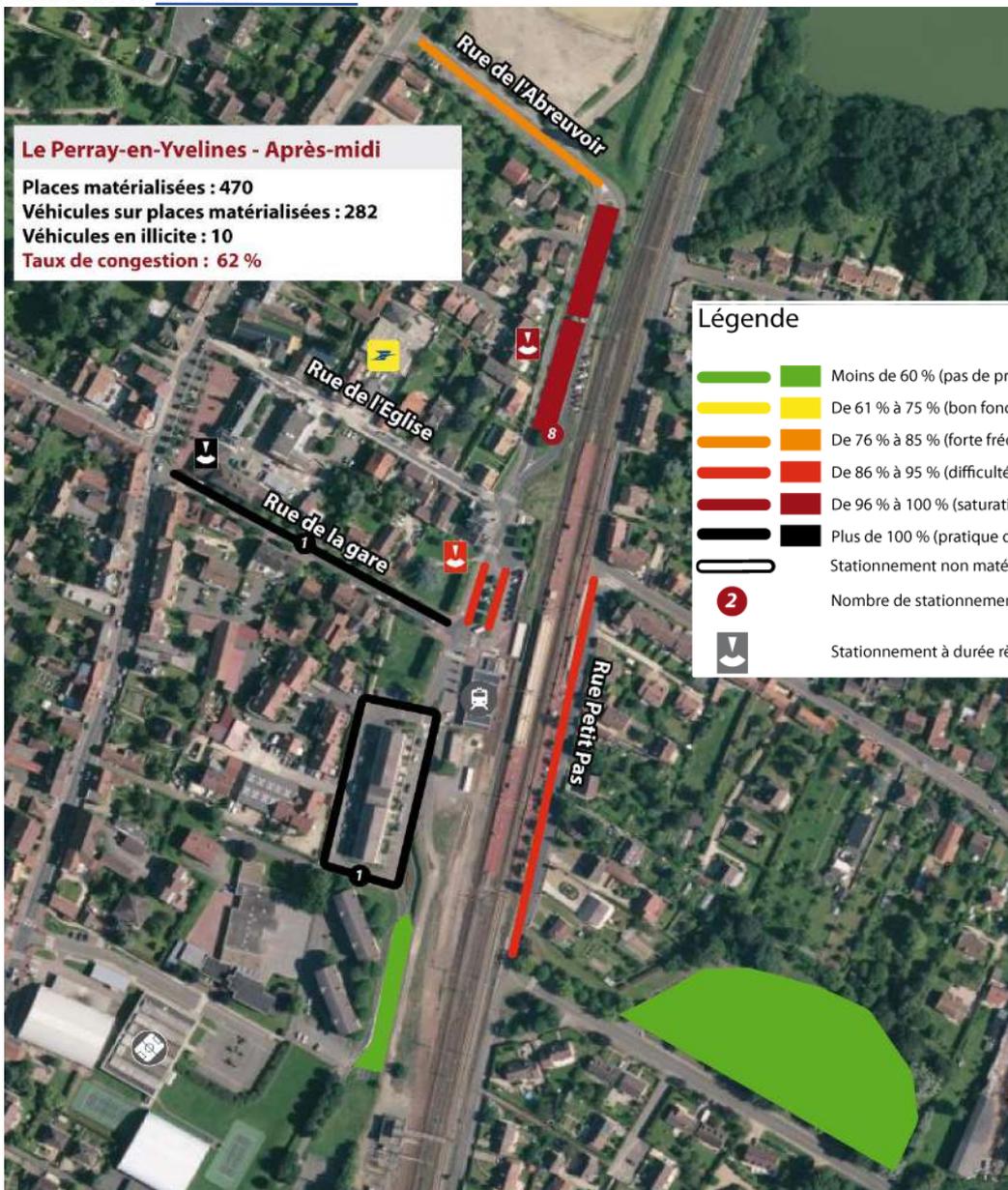
✓ Le taux de congestion de 58 % à 62 % en journée, est seulement de 21 % la nuit. Ce faible taux met en avant une utilisation de l'offre de stationnement tournée presque exclusivement vers l'intermodalité avec l'offre de transport ferroviaire.

✓ La zone sud de stationnement sur l'Allée des platanes n'est plus saturée la nuit (91 %), mais il demeure 4 stationnements illicites. Ces illicites peuvent être liée à l'absence de limitation du stationnement sur la période nocturne.

✓ Le parking du Planit paraît surdimensionné par rapport à la demande. Son taux de congestion qui était de 25 % en journée est seulement de 1 % la nuit, soit 2 véhicules stationnés et 198 places libres.

Légende

- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)
- Stationnement non matérialisé
- 2 Nombre de stationnements illicites
- ↓ Stationnement à durée réglementée



Une congestion globale faible mais des axes à saturation

- ✓ **Le taux de congestion globale le plus élevé observé est de 62 %**, il est observé sur l'après-midi. Mais, cet indicateur est influencé par le parking du Planit, peu utilisé (150 places libres l'après-midi)
- ✓ **L'Allée des platanes connaît une forte demande.** L'espace de stationnement au sud est saturé (taux de congestion de 103 %) et du stationnement illicite a été observé. L'espace au nord de la gare a un taux de congestion de 88%.
- ✓ **Il y a une problématique de stationnement illicite au niveau de la Rue de l'abreuvoir**, 8 véhicules en stationnement illicite ont été observés sur cet axe. La rue possède 64 places gratuites et 20 places à durée limitée. Cette réglementation mixte a pu générer de l'incompréhension auprès des automobilistes préférant se garer sur un emplacement non matérialisé plutôt que sur une place à durée limitée.

Un trafic poids lourd conséquent mais peu d'aménagements prévus à Rabouillet Territoires

2 communes ont mis en places des espaces de stationnement dédiés aux poids lourds

- ✓ **Les Essarts-le-Roi**, avec 3 espaces de stationnement :
 - Zone ouest : d'une capacité estimée de 9 poids lourds environ ;
 - Zone est : d'une capacité estimée de 6 poids lourds environ ;
 - Le parking derrière la gare : d'une capacité de 8 places.

Ces espaces de stationnement sont équipées de poubelles mais pas de sanitaires. A proximité se trouve le restaurant « A la grâce de Dieu » qui dispose de sanitaires pour les routiers, mais ne propose pas d'hébergement.

- ✓ **Ablis** : un parking pour poids lourds d'une capacité de 14 places au niveau du péage de l'autoroute A11.

➔ Une problématique de congestion liée au stationnement des poids lourds sur le pôle des Essarts-le-Roi.

Les espaces de stationnement poids lourds prévus ne suffisent pas à couvrir la demande, ce qui engendre des stationnements illicites de poids lourds à plusieurs endroits le long de la RN10, que ce soit sur les accotements ou bien sur des emplacements initialement prévus pour le stationnement des véhicules légers.

- ✓ **5 communes déclarent avoir une problématique de stationnement illicite de poids lourds** sur leur territoire : Ablis, Bonnelles, Longvilliers, Le Perray-en-Yvelines, et Rambouillet. Parmi ces communes seule Ablis possède un espace de stationnement dédié aux poids lourds. Le manque d'équipement de Rambouillet Territoires en termes de stationnement poids lourds peut contribuer à expliquer une partie du stationnement illicite des poids lourds.

A noter que la commune des Essarts-le-Roi ne mentionne pas le stationnement illicite des poids lourds sur son territoire dans le questionnaire aux communes. Pourtant il a bien été observé plusieurs stationnements illicites aux abords des aires dédiées.



**Stationnement illicite de poids
lourd aux Essarts-le-Roi**



**Stationnement illicite de poids
lourd aux Essarts-le-Roi**

Rappel des préconisations du PDU IF pour les normes de stationnement pour les opérations de logement.

Mise en place de normes plancher fixées pour chaque commune en fonction du taux de motorisation. Ainsi, la norme plancher dans les PLU devra être inférieure à 1,5 fois le taux de motorisation.

Rappel des prescriptions du PDU IF pour les normes de stationnement pour les bâtiments de bureaux.

Afin de limiter le nombre de places de stationnement à disposition et pour orienter le choix modal pour se rendre à son travail vers des modes alternatifs à l'automobile, il a été introduit des normes plafond que les promoteurs ne peuvent dépasser. Ces normes diffèrent selon les communes et à l'intérieur des communes en tenant notamment compte de la proximité à une desserte par les réseaux de TC structurants. Ces normes incluent également le stationnement des deux-roues motorisés.

Les communes de Rambouillet Territoires sont soumises à une norme plancher : « Les documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus de 1 place pour 55 m² de SdP »

Politiques de stationnement : normes quantitatives pour les bureaux

Zonage d'application



Les préconisations et prescriptions du PDU IF

Sur le stationnement privé pour les bureaux le PDU IF prescrit des normes à appliquer à minima dans les PLU. Pour le stationnement dans les habitations, le PDU IF fait des préconisations.

Source : PDUIF

Un développement en cours du covoiturage

- ✓ Le covoiturage désigne **l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun**. Cette pratique qui permet des avantages individuels (*diminution du coût du déplacement*) et collectifs (*diminution du trafic routier*) est en développement sur le territoire.
- ✓ **3 aires de covoitages officielles aux échangeurs autoroutiers** : les 3 échangeurs autoroutiers du territoire sont équipées d'une aire de covoiturage.
 - Les aires d'Ablis et d'Allainville sont globalement sous-utilisées au regard du potentiel d'utilisation : 8 000 passages au péage d'Ablis et 6 000 à Allainville.
 - L'aire de Longvilliers est quant à elle saturée mais cette aire est surtout utilisée en tant que P+R, en rabattement sur les lignes de bus express 91.02 et 91.03. Une extension de 100 places supplémentaires avec l'aménagement de quais bus sera prochainement réalisée.

Aire	Capacité	Véhicules présents	Taux d'occupation
Ablis A11	75	15	20 %
Allainville A10	75	11	15 %
Longvilliers A10	155	179	115 %

- ✓ **2 communes ont matérialisées des places dédiées au covoiturage : à Ponthévrard et à Sonchamp**. Ces places, bien qu'il soit difficile de contrôler leur utilisation, permettent de garder une disponibilité de l'offre de stationnement pour du covoiturage de proximité. Elle a également une valeur communicative, en montrant à tous que le covoiturage est une solution de mobilité.
- ✓ **Des espaces où se pratique du covoiturage ont été relevés dans 2 communes : à Bonnelles et à Rochefort-en-Yvelines**. A Bonnelles, 38 véhicules ont été observés sur cette « aire informelle » située au giratoire de la Route de Buillon et de la Rue de la Division Leclerc à proximité de la D988.
- ✓ Des communes ont des projets d'aires de covoiturage. Pour la majorité d'entre elles, il s'agit de matérialiser des places sur des parkings existants afin de cadrer et d'enclencher une pratique.



Longvilliers



Ponthévrard



Bonnelles

8 espaces de covoiturage sur Rambouillet Territoires



Aires de covoiturage

-  3 aires aménagées
-  2 aires signalées
-  3 espaces informels
-  6 aires en projet

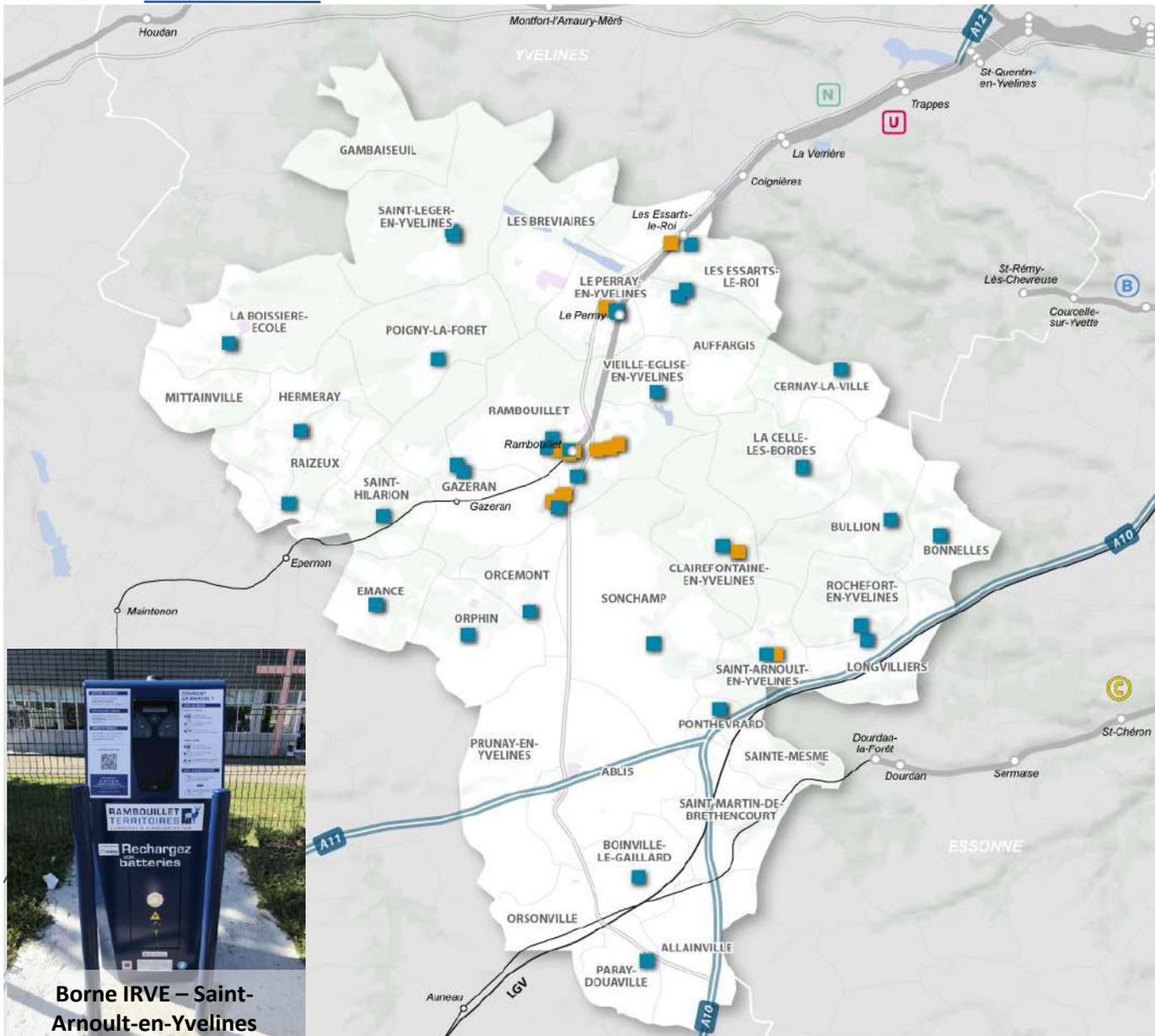
Sources : IGN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Un développement important des bornes de recharge pour véhicule électrique

Infrastructures de Recharge pour Véhicule Electrique (IRVE)

- Rambouillet Territoire
- Autre

- ✓ **Un réseau de 50 bornes au total**, réparties sur 27 communes, soit 1,4 bornes par commune (*1 borne pour 1 500 habitants*)
 - Rambouillet : 15 bornes
 - Le Perray-en-Yvelines : 4 bornes
 - 6 communes avec 2 bornes
 - 19 communes avec 1 seule borne
 - 9 communes avec 0 borne
- ✓ **Un réseau homogène de 36 bornes déployées par Rambouillet Territoires**. Des bornes gratuites à recharge accélérée de 18 kVa (*norme européenne*).
- ✓ 14 bornes électriques déployées par des acteurs privés divers (*concessions automobiles, bornes Tesla, hypermarché, fast-food, etc ...*)



Borne IRVE – Saint-Arnoult-en-Yvelines

Sources : IGN 2018, RT78, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

ATOUS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Absence de congestion globale sur le territoire, - Des politiques de stationnement cohérentes sur Rambouillet et les pôles secondaires, - Peu de stationnements illicites, - Un développement important de bornes de recharge pour véhicules électriques. 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de lisibilité des zones de stationnement (<i>ex : zone verte à Rambouillet</i>), - Offre de stationnement parfois sous-dimensionnée (<i>Gazeran</i>) entraînant un stationnement illicite important, - Offre de stationnement parfois surdimensionnée (<i>ex : Le Perray-en-Yvelines</i>).
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - S'appuyer sur le développement de certaines pratiques comme le covoiturage, - S'appuyer sur les expériences locales pour montrer les avantages de réglementer le stationnement, - Continuer le développement des bornes de recharge pour véhicules électriques. 	<ul style="list-style-type: none"> - Des pratiques de stationnement à faire évoluer (<i>ex : appropriation du stationnement résidentiel</i>) - Sans la mise en place de politique de stationnement sur Gazeran la situation risque d'empirer du fait des flux d'actifs d'Eure-et-Loir difficiles à appréhender.

5 . Les modes actifs

Modes actifs...quèsaco ?

- ✓ Selon le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), **les modes actifs sont « des modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine comme la marche, le vélo, la trottinette, les rollers... ».**
- ✓ Même si un mouvement mécanique est donc nécessaire, la différence avec les modes motorisés réside dans le fait qu'il n'y a pas besoin d'une énergie extérieure pour le fonctionnement.

Les objectifs du PDUIF en matière de mobilité douce

- ✓ Les objectifs du PDUIF concernant les modes actifs sont de :
 - **Pacifier la voirie** pour redonner la priorité aux modes actifs (d'ici à 2015 aux abords de tous les équipements scolaires et d'au moins un quartier par commune de plus de 10 000 habitants) ;
 - **Résorber les principales coupures urbaines** (d'ici 2015) ;
 - **Aménager la rue pour le piéton** (itinéraires, cycles de feux) ;
 - **Rendre la voirie cyclable** (3 500 km d'ici 2020) ;
 - **Favoriser le stationnement des vélos** (en cœur d'agglomération, 1 place sur 40 pour les véhicules particuliers réservée aux vélos) ;
 - **Favoriser et promouvoir la pratique du vélo** auprès de tous les publics (dès que possible et dans la durée).
- ✓ La pratique des modes actifs s'observe à 4 niveaux :
 - 1 : les qualités de déplacements des piétons au regard des aménagements présents ;
 - 2 : les possibilités de cohabitation modale (zone 30, zone de rencontre...);
 - 3 : les aménagements réalisés pour faciliter la pratique cyclable ;
 - 4 : les temps de parcours en modes actifs pour relier les principaux pôles générateurs de déplacements.

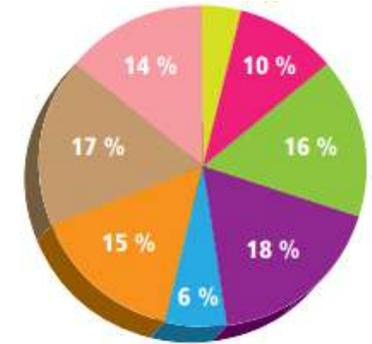
Le développement et la promotion des modes actifs répond aux enjeux :

- De limitation de l'usage et de la place de l'automobile et d'une amélioration du cadre de vie
- De diminution de la part des budgets consacrés à la mobilité, aussi bien pour les ménages que pour la collectivité
- De diminution de l'impact environnemental de nos déplacements, des émissions de polluants et de l'amélioration de la qualité de l'air
- D'amélioration de la santé publique, du fait d'une activité physique régulière

La marche

- ✓ **La marche est un mode de déplacement de proximité.** En moyenne sur Rambouillet Territoires et selon l'Enquête Globale Transport (EGT, 2010), sur les **3,93 déplacements effectués un jour de semaine (y compris en dehors du territoire)**, environ **22,2 % de ces déplacements s'effectuent en marchant**, soit 0,87 déplacement par jour. Les déplacements à pied ont une **portée moyenne de 500 mètres** pour un **temps de parcours de 12 minutes**. Ces chiffres sont proches de ce que révèle l'EGT pour les espaces « cœur d'agglomération » : 6,8 millions de déplacements en marchant par jour de semaine soit **1,60 déplacements par jour et par personne**. Ceci représente **43 % des déplacements journaliers** pour une portée de **430 m** et une durée de **12 minutes**.
- ✓ **Les enfants de 5 à 14 ans et les jeunes retraités (65-74 ans) forment les populations franciliennes les plus « marcheurs »**, respectivement 2 et 1,7 déplacements à pied par personne et par jour. À l'inverse, **c'est entre 15 et 24 ans que les déplacements à pied sont les moins fréquents**. La structure par activité rejoint celle par âge : ce sont les femmes au foyer et les élèves du primaire et du secondaire qui réalisent le plus de déplacements à pied et les étudiants et les actifs à plein temps qui en réalisent le moins.
- ✓ A l'échelle de l'Île-de-France, parmi les déplacements effectués à pied, **le motif principal des déplacements à pied est domicile-achats à 18 %**. Suivent ensuite les motifs des loisirs/visites, des études, de l'accompagnement etc. En revanche, le motif **domicile-travail représente seulement 4 % des déplacements à pied**. Ceci s'explique par le fait que le lieu de travail est souvent plus éloigné du domicile que celui des commerces (qui correspondent à la portée moyenne de 400 m pour la marche).
- ✓ La part des déplacements effectués à pied selon les motifs confirme ces résultats :
 - 55 % pour les trajets domicile-études ;
 - 52 % pour des déplacements liés aux achats, notamment grâce aux commerces de proximité ;
 - Seulement 10 % pour le travail, et 5,8 % sur Rambouillet Territoires selon les données INSEE (2015).
- ✓ Dans cette même logique, la marche est principalement **un mode de déplacement interne au territoire de la CART** puisqu'environ **31,6 % des déplacements internes au territoire sont effectués en marchant**.

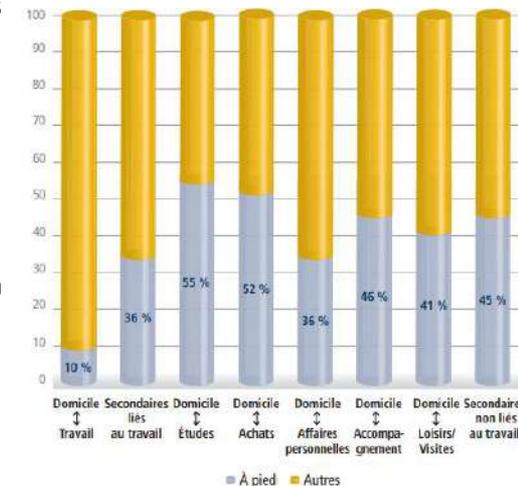
Motifs de déplacements liés à la marche en IDF



- Domicile ↔ Travail
- Domicile ↔ Affaires personnelles, autres
- Secondaires liés au travail
- Domicile ↔ Accompagnement
- Domicile ↔ Études
- Domicile ↔ Loisirs/Visites
- Domicile ↔ Achats
- Secondaires non liés au travail

Source : EGT 2010 renouveau du vélo en IDF.

Part des déplacements effectués à pied selon les motifs en IDF



Source : EGT 2010 renouveau du vélo en IDF.

La pratique du vélo

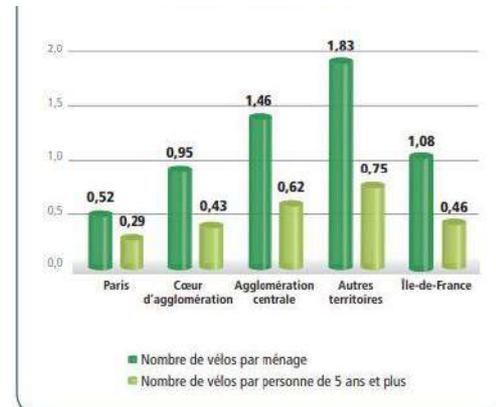
Comme la marche, le vélo est un **mode de déplacement de proximité ayant une portée moyenne de 2 km**.

- ✓ Les ménages franciliens disposent de 5,3 millions de vélos personnels. Dans la catégorie « Autres territoires » à laquelle appartient Rambouillet Territoires, cela représente 1,83 vélos par ménage, soit 0,75 vélo par personne. Il s'agit du taux le plus important car les habitants de ces secteurs peu denses disposent de faciliter de stationnement résidentiel (*d'avantage de maisons individuelles*) et d'une pratique du vélo loisir plus élevée. **74 % des ménages disposent d'au moins un vélo** et 26 % des ménages n'en possède donc aucun.
- ✓ Sur ce même territoire, le nombre de déplacements effectués à vélo reste marginal : **0,03 déplacement à vélo par personne et par jour**. C'est inférieur à Paris où 0,12 déplacement par jour et par personne sont effectués. Enfin, **entre 2001 et 2010, le nombre de déplacements réalisés à vélo a connu une augmentation de 22 % en zones peu denses (de type Autres territoires)**.
- ✓ A l'échelle de l'Île-de-France, les trajets **domicile-travail représentent le motif de déplacement majoritaire (29 % des déplacements à vélo)**, suivi des déplacements pour motifs de loisirs ou de visite (22 %). Selon les données INSEE, **l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail est marginal sur Rambouillet Territoires et est inférieur à 1 %**.

Le cycle, principalement un outil de loisir sur Rambouillet Territoires selon les élus

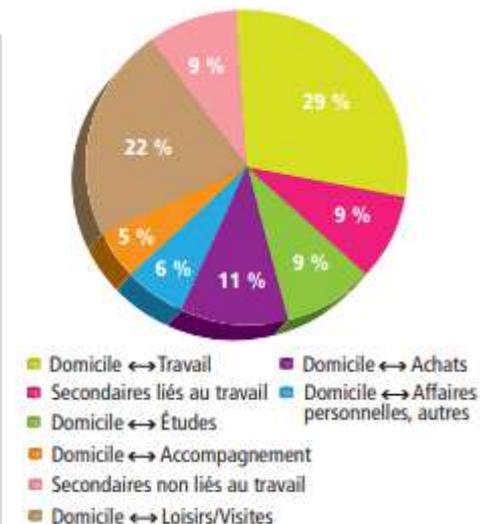
- ✓ **La pratique cyclable est largement une pratique de loisir** : les pratiques les plus observées par les élus sont les loisirs (38%) et le cyclotourisme (31%).
- ✓ **Un quart des élus observe une pratique cyclable chez les scolaires**. Même s'il s'agit d'un public « captif », ce constat révèle que l'usage du cycle est possible au quotidien.
- ✓ Les motifs les plus en retrait sont les déplacements pour le travail (10%) et vers les gares (14%), qui s'explique par un taux de motorisation élevé et du stationnement disponible aux gares.

Équipement en vélo selon les territoires d'Île-de-France

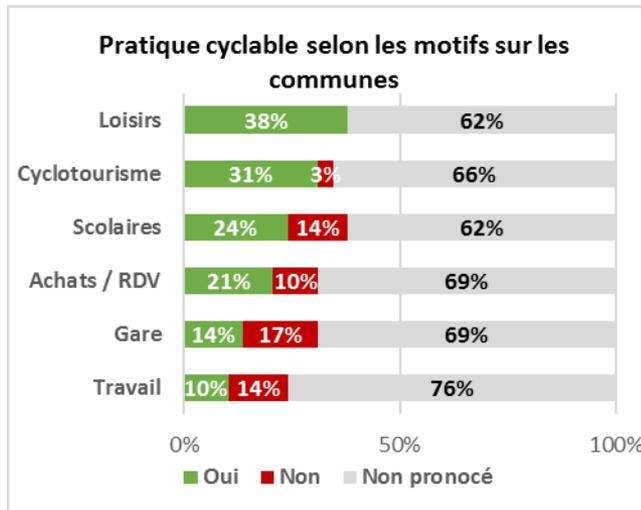


Source : EGT 2010 renouvelé du vélo en IDF.

Motifs de déplacements liés au vélo en IDF



Source : EGT 2010 renouvelé du vélo en IDF.



16 % de la voirie de Rambouillet Territoires est aménagée pour la pratique cyclable

- ✓ Rambouillet Territoires compte **201 km de voies aménagées pour les cycles** dont :
 - 86,9 km de zones pacifiées (43 %) ;
 - 116,8 km d'aménagements cyclables (57 %).
- ✓ **16 % des voies du territoire** (*hors sentiers et voies express / autoroutes*) présentent des aménagements favorables aux cycles. En fonction des communes, la part de voirie varie fortement avec Saint Arnoult-en-Yvelines en premier lieu (56 %) et à l'opposé plusieurs communes sans aménagements ni zones pacifiées (0 %).

Un maillage cyclable en cours de développement

- ✓ Sur le quart Nord-Ouest du territoire, s'amorce un véritable réseau cyclable permettant des liaisons intercommunales comme entre Rambouillet et Le Perray-en-Yvelines ou entre Rambouillet et Cernay-la-Ville. Rambouillet, Saint-Léger-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi et Les Bréviaires concentrent 75 % des aménagements cyclables (*pistes, bandes, voies vertes*). 14 communes ne comptent aucun aménagement cyclable.
- ✓ **L'étendue de la forêt** sur le territoire permet de disposer de **nombreux cheminements agréables** sur des routes à accès restreint, amorçant des liaisons intercommunales intéressantes comme entre Rambouillet et Saint-Léger-en-Yvelines ou entre Le Perray-en-Yvelines et Montfort-l'Aumaury. Toutefois ces chemins, s'ils sont indépendants de la circulation automobile, ne garantissent pas forcément un sentiment de sécurité car ils sont isolés et non éclairés, pouvant alors dissuader l'utilisation du vélo.
- ✓ **Toutefois, le réseau cyclable à l'échelle de Rambouillet Territoires souffrent d'un manque de continuité des itinéraires**, notamment entre les sections urbaines et interurbaines et au Sud et à l'Ouest du territoire.

Une part importante des aménagements sont des zones pacifiées

- ✓ Limitation à 30, zone 30 ou zone de rencontre sont légion sur Rambouillet Territoires où 43 % des axes « cyclables » sont de ce type. En raison de la généralisation des zones 30 dans son unité urbaine, Saint Arnoult-en-Yvelines possède à elle seule 35 % des zones pacifiées du territoire. 14 communes n'en possèdent aucunes.

Source ITEM 2019



Linéaire de voies aménagées pour les cycles (km)			
Communes	Zones pacifiées	Aménagements cyclables	Total (% de voirie aménagée pour les modes actifs)
Ablis	6,7	2,6	9,3 (13,4 %)
Allainville	0,0	0,0	0,0
Auffargis	3,5	5,9	9,4 (26,2 %)
Boinville-le-Gaillard	0,05	0,0	0,05 (0,2 %)
La Boissière-École	0,0	3,6	3,6 (11,7 %)
Bonnelles	1,9	3,5	5,4 (20,6 %)
Les Bréviaires	0,0	7,1	7,1 (18,2 %)
Bullion	0,9	0,1	1,1 (3,0 %)
La Celle-les-Bordes	0,0	0,6	0,6 (2,6 %)
Cernay-la-Ville	3,1	5,1	8,2 (31,4 %)
Clairefontaine-en-Yvelines	0,0	3,0	3,0 (10,0 %)
Émancé	0,0	0,0	0,0
Les Essarts-le-Roi	1,6	9,9	11,1 (17,2 %)
Gambaiseuil	0,3	0,2	0,5 (5,1 %)
Gazeran	0,6	4,6	5,2 (13, %)
Hermeray	0,2	0,0	0,2 (0,6 %)
Longvilliers	0,7	2,5	3,2 (15,1 %)
Mittainville	0,0	0,0	0,0
Orcemont	0,0	0,0	0,0
Orphin	0,0	0,0	0,0

Source ITEM 2019

Linéaire de voies aménagées pour les cycles (km)			
Communes	Zones pacifiées	Aménagements cyclables	Total (% de voirie aménagée pour les modes actifs)
Orsonville	0,2	0,0	0,2 (0,9 %)
Paray-Douaville	0,2	0,0	0,2 (1,1 %)
Le Perray-en-Yvelines	5,4	4,8	10,0 (16,4 %)
Poigny-la-Forêt	0,6	3,0	3,6 (10,1 %)
Ponthévrard	0,2	0,0	0,2 (1,8 %)
Prunay-en-Yvelines	1,3	1,2	2,5 (6,0 %)
Raizeux	0,9	0,0	0,9 (6,2 %)
Rambouillet	18,9	27,6	45,6 (27,3 %)
Rochefort-en-Yvelines	5,0	1,2	6,3 (25,2 %)
Saint-Arnoult-en-Yvelines	30,4	1,5	31,1 (55,7 %)
Saint-Hilarion	0,3	0,0	0,3 (1,1 %)
Saint-Léger-en-Yvelines	2,5	19,4	21,9 (48,4 %)
Saint-Martin-de-Bréthencourt	0,0	0,0	0,0
Sainte-Mesme	1,5	0,0	1,5 (8,7 %)
Sonchamp	0,0	5,2	5,2 (6,6 %)
Vieille-Église-en-Yvelines	0,0	4,1	4,1 (26, %)
RT	86,9	116,8	201 (16 %)

Les aménagements favorables aux cycles :

Les zones pacifiées :

Zone 30 ou limitée à 30 Km/h :



Portion de voirie limitée à 30 km/h, où la faible vitesse des véhicules facilite la cohabitation modale

Zone de rencontre :



Portion de voirie limitée à 20 km/h, à aménager dans des secteurs à forte présence piétonne

Double sens cyclable :



Autorisation pour les cycles de prendre à contresens un sens unique voiture, autorisé de fait dans les rues limitées à 30 km/h ou moins

Les aménagements cyclables :

Voie Verte :



Espace protégé de la circulation ouvert aux cyclistes et aux piétons

Piste cyclable :



Voie réservée aux cycles, séparée physiquement de la chaussée

Bande cyclable :



Voie réservée aux cycles sur une chaussée dont la séparation s'effectue par du marquage au sol.

Couloir mixte bus/vélo :



Voie bus ouverte à la circulation des cycles

Chaussée à voie centrale banalisée :



Chaussée sans marquage axial et dont les rives sont élargies. Les cyclistes circulent sur les rives et les automobilistes sur la voie centrale.

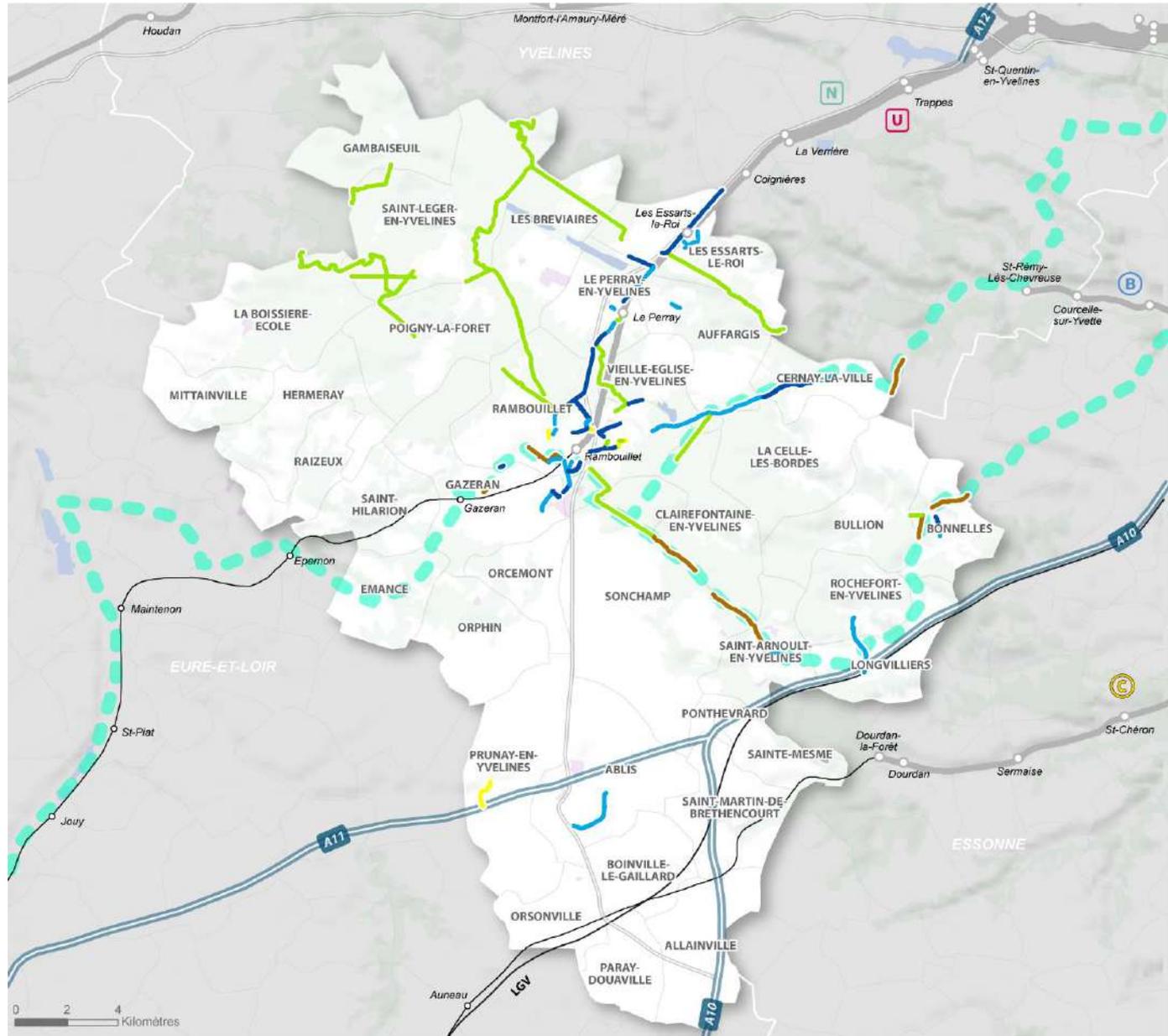
Route partagée :



Route à faible trafic où une signalisation verticale et horizontale rappelle la présence de cyclistes.

Source ITEM 2019

117 km de voies dévolues aux cycles



Aménagements cyclables existants

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Voie mixte
- Route partagée
- Chemin
- Itinéraire de la Véloscénie

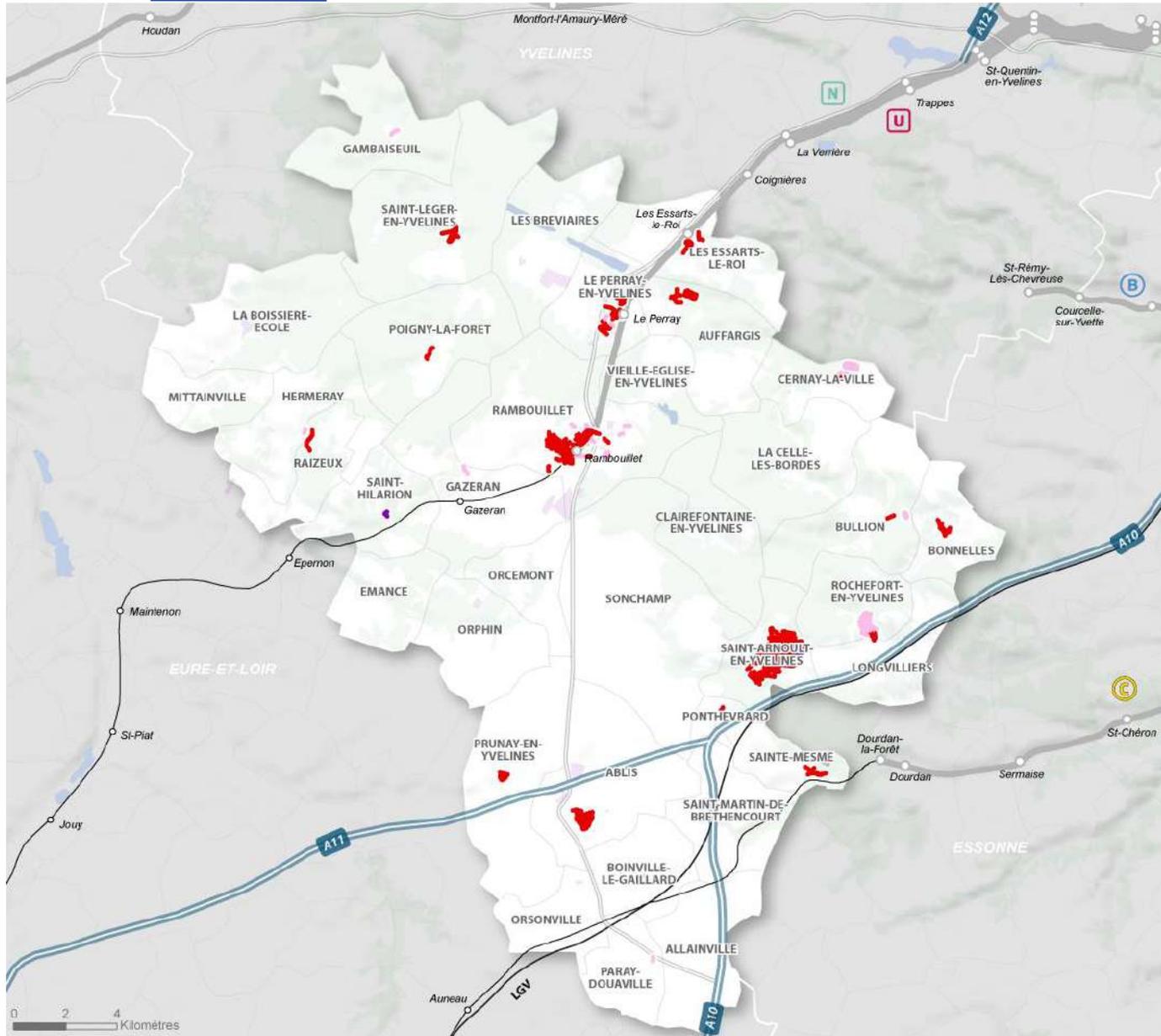


*0,2 km de CSC a été relevé mais n'apparaît pas sur le graphique

✓ Une densité d'aménagements cyclables hétérogène : Des liaisons régulières au départ de Rambouillet vers les communes proches, une absence d'infrastructure évidente sur la moitié Sud-Ouest.

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

Une volonté de limiter la vitesse automobile



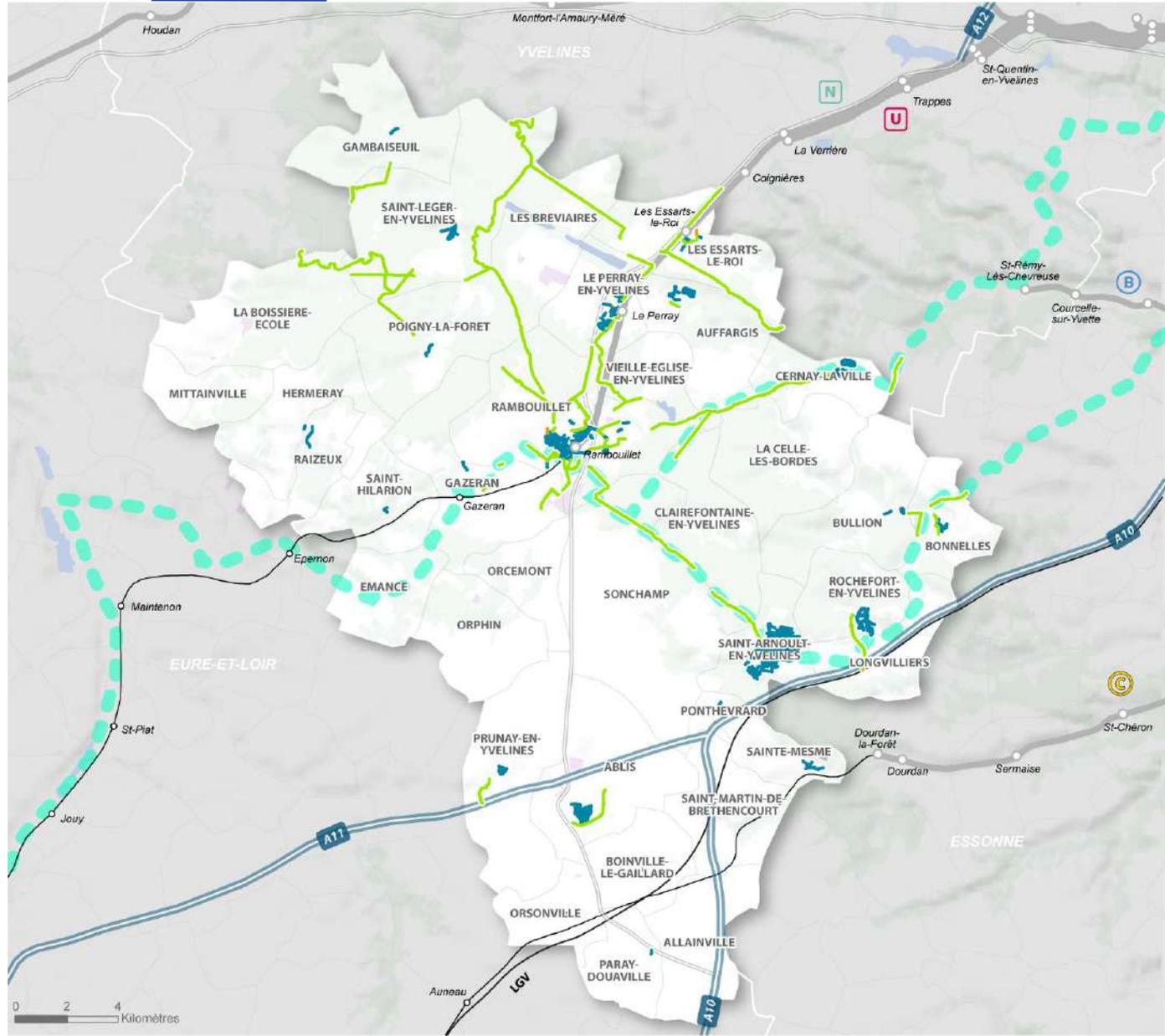
Zones de modération de vitesse

- Zone de rencontre
- Zone 30
- Limité à 30km/h



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

Le réseau « cyclable » en trois grandes catégories

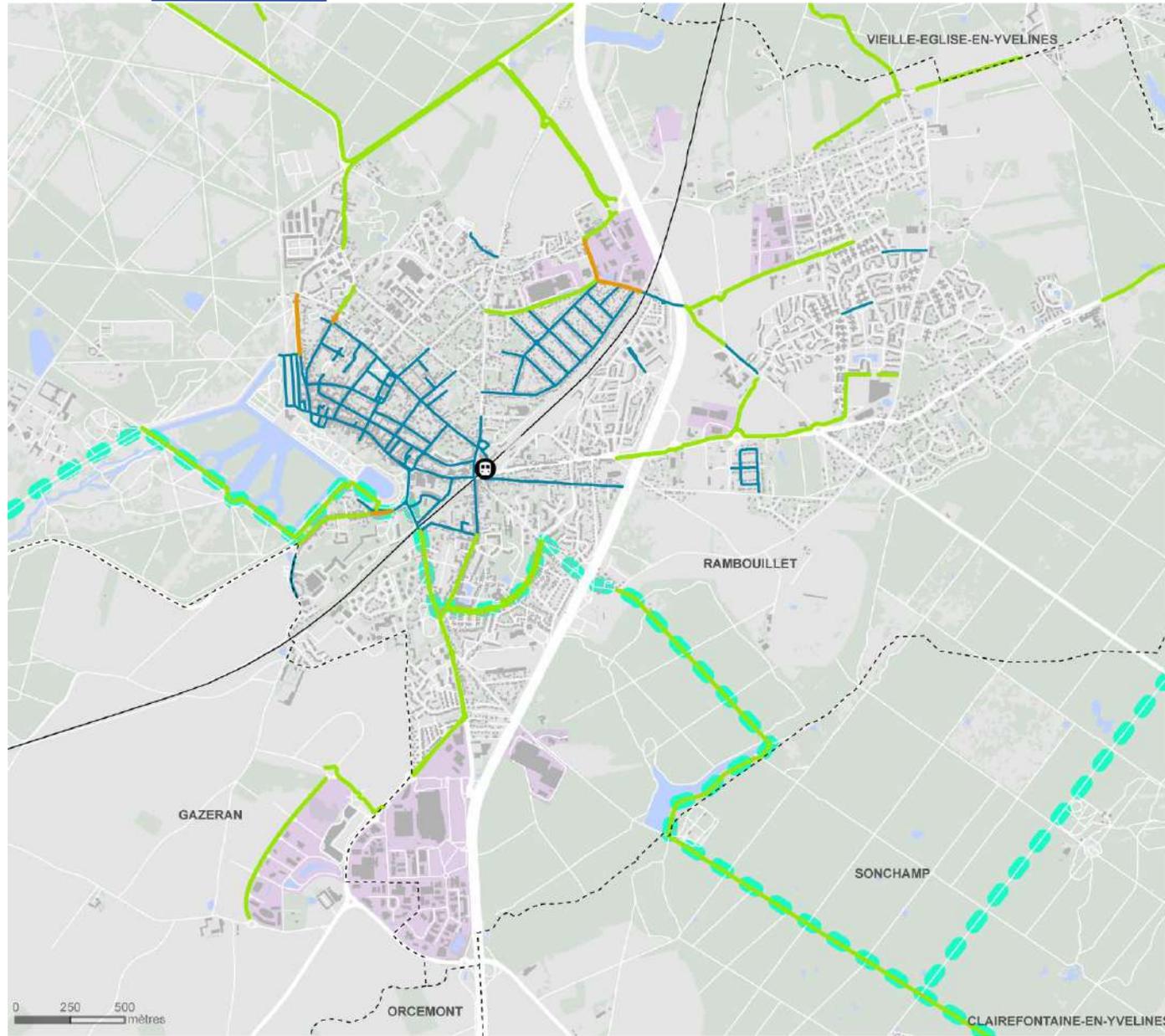


- Types d'aménagements**
- Aménagement cyclable existant
 - Zone à trafic modéré
 - Aménagement cyclable existant et zone à trafic modéré
 - - - Itinéraire de la Véloscénie



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

Le réseau « cyclable » en trois grandes catégories – Zoom sur Rambouillet



Types d'aménagements

- Aménagement cyclable existant
- Zone à trafic modéré
- Aménagement cyclable existant et zone à trafic modéré
- - - Itinéraire de la Véloscénie



✓ La commune de Rambouillet concentre 23 % des aménagements favorables aux cycles de l'agglomération.

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

Des aménagements cyclables de qualité irrégulière : du bon et du moins bon sur le territoire

- ✓ Plusieurs facteurs sont à prendre en compte quant à la qualité d'un aménagement cyclable : ses dimensions, la nature et l'état du revêtement, les insertions et le traitement des intersections, les conflits potentiels avec les piétons et le stationnement...
- ✓ Globalement sur le territoire, **les aménagements cyclables sont plutôt de bonne qualité**, à l'exception de la piste cyclable le long de la N10 au Perray-en-Yvelines et aux Essarts-le-Roi parfois étroite, mal signalée, au revêtement dégradé et sujet à du stationnement poids lourds.
- ✓ Rambouillet est plutôt bien équipé en aménagement cyclable pour une ville de cette taille, révélateur d'une prise en compte des déplacements en cycle sur la ville. **Si des discontinuités restent à combler sur des axes majeurs (Rue de la Louvière, Rue Sadi Carnot, etc...), le réseau cyclable de Rambouillet autorise une pratique utilitaire et quotidienne du vélo.**

Des aménagements parfois sources de conflits

- ✓ Les voies vertes ou voies mixtes, lorsqu'elles sont étroites sont parfois sources de conflits avec les piétons.
- ✓ L'aménagement de pistes cyclables sur les trottoirs, avec un espace dévolu aux piétons finalement peu large, entraîne un report naturel du piéton sur la piste cyclable.
- ✓ Des conflits entre les cycles et les VL en stationnement peuvent apparaître lorsque celui-ci est effectué le long de bande cyclable entraînant des situations de danger lors des manœuvres de stationnement et d'ouverture des portières.



Des conditions de déplacements à pied globalement bonnes

- ✓ Alors même que la marche est le mode de déplacement « primaire », elle est souvent oubliée en tant que mode alternatif, même pour des déplacements très courts comme pour se rendre à l'école, faire des achats de proximité... Spécifiquement à la question des déplacements scolaires, le manque de sécurité est un argument régulièrement mis en avant pour expliquer le fait que les parents préféreront emmener leurs enfants en voiture.
- ✓ De manière générale, dans les centres-bourgs des communes principales et à Rambouillet, **les aménagements piétons sont récents, de bonne qualité et sécurisés**. Une zone de modération de vitesse étendue permet également une meilleure sécurité aux déplacements piétons au centre-ville.
- ✓ En complément, plusieurs communes ont également mis en place des **zones à vitesse modérée souvent de qualité, équipées de plateaux piétons** aux points de franchissement importants.
- ✓ On note toutefois une récurrence, particulièrement dans les plus petites communes, d'infrastructures à revoir telles que des **trottoirs trop étroits ou des cheminements non revêtus** qui ne permettent pas une pratique aisée de la marche et ne répondent pas aux normes d'accessibilité. De même, dans de nombreuses rues résidentielles, **la volonté de se garer au plus près génère une utilisation illicite des trottoirs** à des fins de stationnement, très largement préjudiciable aux piétons.
- ✓ Les communes du territoire présentent essentiellement une urbanisation dense autour des centres-bourgs et centres-villes. Cette trame urbaine est favorable aux modes actifs car elle minimise les distances à parcourir qui peuvent alors être plus facilement parcourues à pied. Néanmoins, l'existence de formes d'habitat individuel détaché ainsi que la mono-fonctionnalité de certains quartiers conduisent à un allongement des distances de déplacement, limitant par conséquent le recours à la marche.

Les aires de chalandises piétonnes des collèges et lycées du territoire

- **Rambouillet** : 55 % de la population est à moins de 10 min d'un collège ou lycée (83 % à 15 min) ;
- **Les Essarts-le-Roi** : 35 % de la population est à moins de 10 min d'un collège ou lycée (60 % à 15min) ;
- **Saint-Arnoult-en-Yvelines** : 22 % est à moins de 10 min d'un collège ou lycée (35 % à 15 min).

Une forte proportion de la population de Rambouillet se trouve dans l'aire de chalandise des établissements secondaires, favorisant les déplacements à pied. L'écart entre Rambouillet et les 2 autres communes s'explique par 2 facteurs : la densité de population et le nombre d'établissements. En effet, Rambouillet dispose de plusieurs établissements contre un seul aux Essarts-le-Roi et Saint-Arnoult-en-Yvelines.

Trottoir qualitatif au Perray-en-Yvelines



Plateau piéton mais pas de trottoir à La Celle-les-Bordes



Trottoir trop étroit, passage PMR impossible à Gazeran



Une offre de stationnement peu développée

- ✓ Un trajet en vélo, comme pour une automobile, commence et se termine sur un lieu de stationnement. En effet, le vol est une crainte majeure et un manque de stationnement est un frein à la pratique du vélo. En ce sens, le stationnement vélo est un outil de report modal.
- ✓ **42 % des communes disposent de stationnement pour les cycles.** Parmi les communes disposant de stationnement pour les cycles on retrouve les principaux centres urbains du territoire tels que Rambouillet, Ablis, Les Essarts-le-Roi ou encore Le Perray-en-Yvelines.
- ✓ Si de nombreux points de stationnement sont sous forme d'arceaux, il existe des stationnements sous forme de racks. Ce type d'infrastructure est à proscrire à la fois pour des raisons de sécurité (*attache par la roue*) que pour le caractère pratique (*risque de voiler les roues*).

Le stationnement des cycles en gare et dans les aires de covoiturage vecteur essentiel de l'intermodalité

- ✓ La possibilité de stationner son vélo sur une longue durée de manière sécurisée et à l'abri favorise le rabattement en gare ou aux aires de covoiturage à vélo plutôt qu'en voiture. La gare de Rambouillet et du Perray dispose d'un stationnement vélo sécurisé (*box Véligo*).



Box Véligo à Rambouillet

Communes disposant de stationnements cycles

Ablis
Bonnelles
Bullion
Cernay-la-Ville
Gazeran
Le Perray-en-Yvelines
Les Essarts-le-Roi
Longvilliers
Paray-Douaiville
Raizeux
Rambouillet
Rochefort-en-Yvelines
Saint-Arnoult-en-Yvelines
Saint-Hilarion
Sonchamp

Stationnements vélo

Gare de Rambouillet	Box Véligo
Gare Les Essarts-le-Roi	Arceaux abrités et non-abrités
Gare Le Perray-en-Yv.	Arceaux abrités et box
Gare de Gazeran	Racks abrités
Covoiturage Ablis	-
Covoiturage Longvilliers	Arceaux non-abrités
Covoiturage Allainville	-

Source : Questionnaire – Terrain ITEM 2019



Arceaux aux Essarts-le-Roi



Racks à éviter à Cernay-la-Ville



Box en gare du Perray avec capteurs photovoltaïques pour alimentation des VAE

Un potentiel important pour les rabattements aux gares

- ✓ Via le transilien N au départ de 3 gares du territoire, plusieurs centres d'emploi sont ainsi aisément accessibles : Paris, Saint-Quentin-en-Yvelines (*Trappes, Guyancourt, Montigny-Bretonneux*) et Versailles. C'est ainsi plus de 3 400 actifs du territoire qui se rendent dans ces 3 centralités quotidiennement en transport en commun (*INSEE 2015*).
- ✓ On estime à 10 % la part modale vélo potentielle facilement atteignable pour le rabattement en gare et à 15 % sur Rambouillet. C'est ainsi plus de 460 emplacements de stationnement pour cycle qui doivent être disponibles au niveau des gares du territoire.
- ✓ **Les gares actuelles offrent 155 places de stationnement.** Au global, cette offre permet à 4,5 % des actifs travaillant à Paris, Versailles ou Saint-Quentin-en-Yvelines de se rendre à vélo aux gares. **Les gares du Perray et des Essarts-le-Roi sont plutôt bien dotés mais la gare de Rambouillet est sous-dotée et aujourd'hui déjà saturée**, comme le montre les nombreux vélos accrochés sur du mobilier urbain et la saturation du box Véligo : à Rambouillet, 85 vélos stationnés ont été observés à la gare, pour seulement 68 places.



Stationnement illécite de 2RM sur stationnements vélo à Gazeran

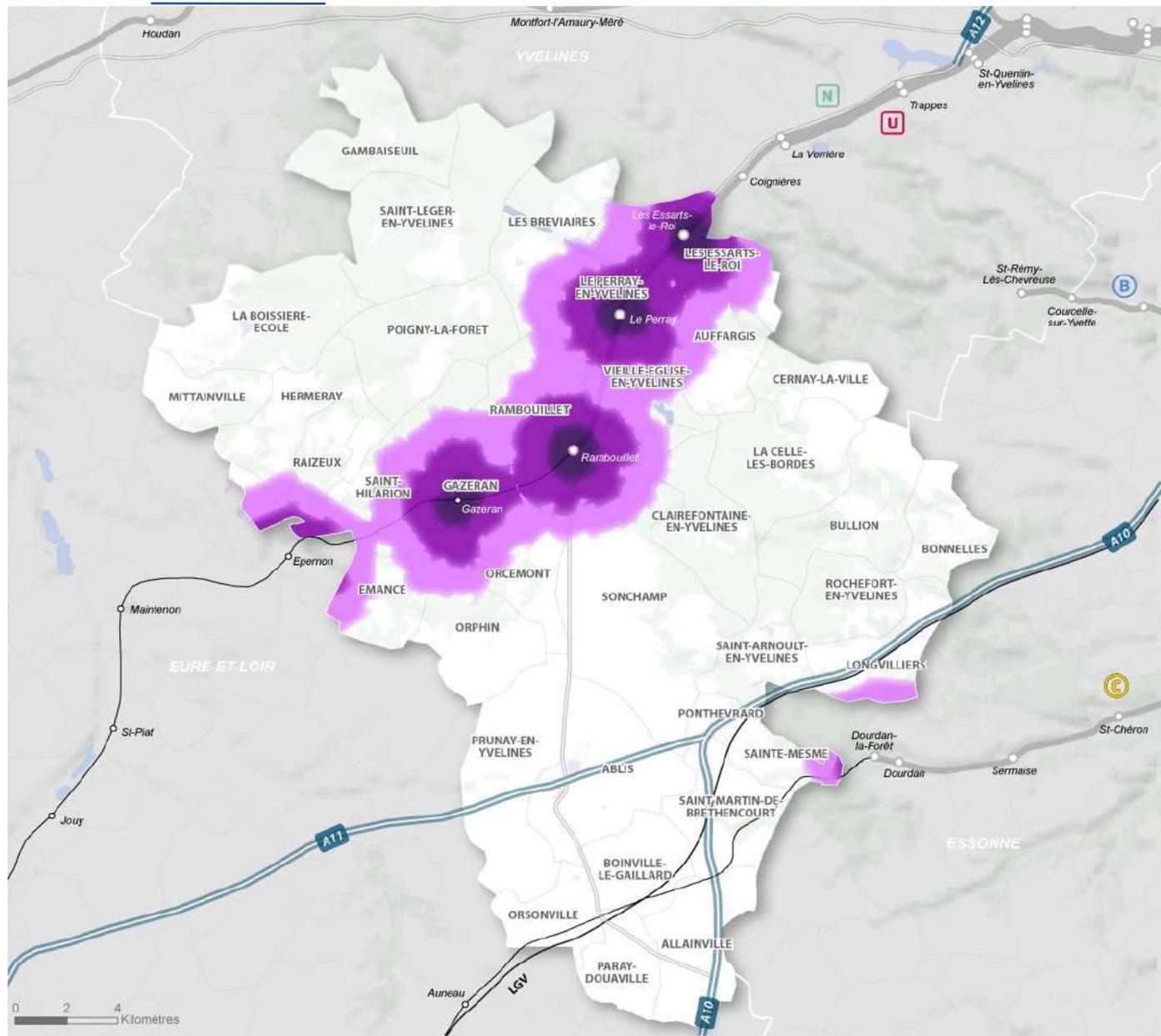


Stationnement sur mobilier urbain à Rambouillet



Arceaux aux Essarts-le-Roi

Gare origine	Commune origine à moins de 2 km	Nombre d'actifs usagers du train à destination de...			Total Gare	Places nécessaires	Offre actuelle
		Paris	Versailles	Trappes Montigny Guyancourt			
Gare de Rambouillet	Rambouillet	1 578	327	453	2 358	353	68
Gare du Perray-en-Yvelines	Le Perray-en-Yvelines	260	80	132	536	54	50
	Auffargis	40	4	20			
Gare des Essarts-le-Roi	Les Essarts-le-Roi	237	60	103	400	40	32
Gare de Gazeran	Gazeran	94	20	8	122	12	5
Total					3 416	459	155

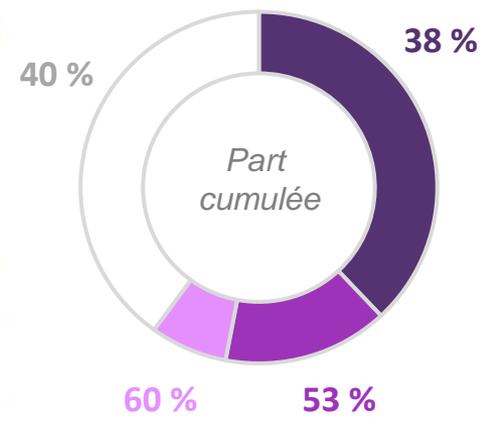


Un fort potentiel de rabattement en cycle sur les gares

Temps de rabattement



Part de la population à proximité des gares en cycle



✓ 60 % de la population de Rambouillet Territoires se situent à moins de 15 minutes à vélo d'une gare.

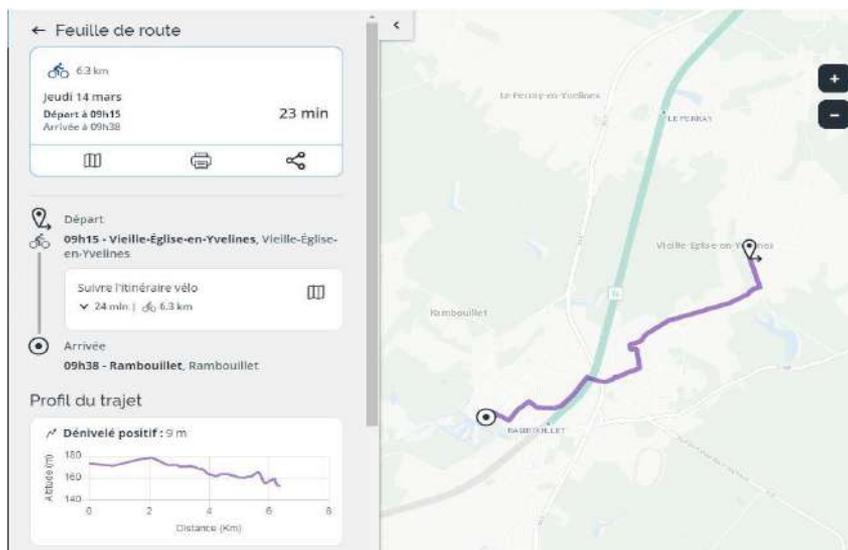
Sources : IGN 2018, IDF mobilités, ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019

Un jalonnement encore trop rare

- ✓ Le territoire est dépourvu de jalonnement directionnel, que ce soit pour les piétons que pour les cyclistes. Toutefois, certaines communes ont mis en place un jalonnement local (*Cernay-la-Ville, Le Perray-en-Yvelines par exemple*), facilitant la lisibilité des cheminements piétons. La mise en place de jalonnement avec des temps de parcours piétons pourrait permettre d'inciter au report modal.

L'utilisation de plus en plus forte des nouvelles technologies pour les trajets en cycle

- ✓ Que ce soit sur les sites de calcul d'itinéraire de Google, ViaNavigo ou autres, il est désormais possible de planifier un trajet en vélo. Des GPS spécifiques pour les vélos sont disponibles tout comme des supports pour accueillir un smartphone.
- ✓ Ainsi, comme pour l'automobile, le cycliste peut être guidé sur son trajet ce qui implique aussi un besoin moins impératif en terme de jalonnement pour les usagers disposant de ce type d'appareil.



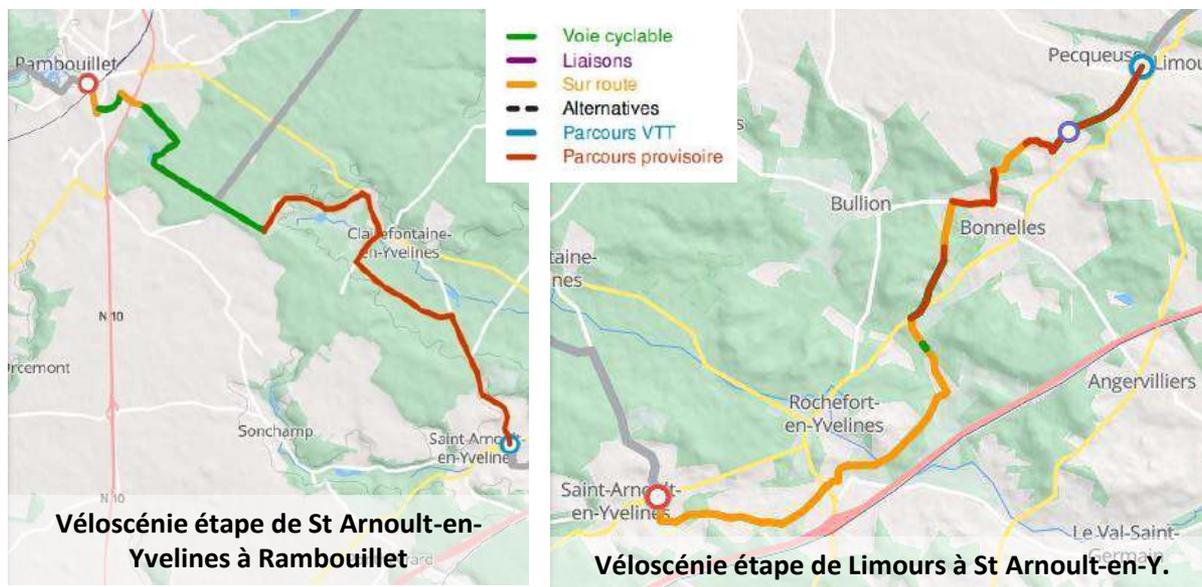
Jalonnement local au Perray-en-Yvelines



Jalonnement local à Cernay-la-Ville

La Véloscénie sur le territoire

- ✓ **La Véloscénie est un itinéraire cyclotouristique reliant Paris au Mont-Saint-Michel sur 450 km.** Il traverse le territoire d'Est en Ouest et correspond à la véloroute n°40 du schéma national des véloroutes et voies vertes. Le tracé traverse un nombre important de communes du territoire telles que Bonnelles, Cernay-la-Ville, Rambouillet, Gazeran ou encore Saint Arnoult-en-Yvelines...
- ✓ **Aujourd'hui l'ensemble de l'itinéraire est jalonné. Sur le territoire, les portions non dotées d'aménagements cyclables empruntent des routes à faible trafic.**



Les établissements « Accueil vélo »

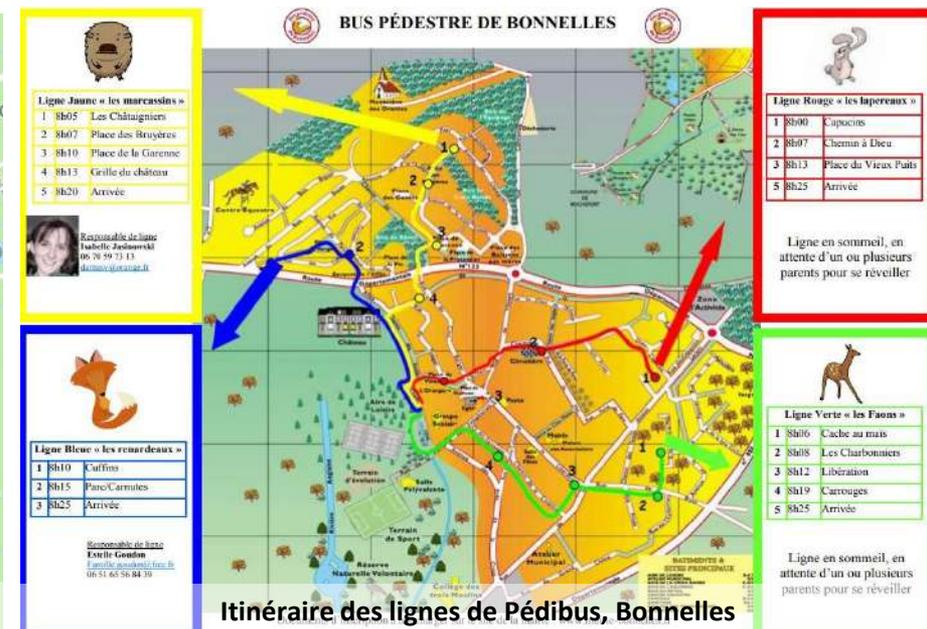
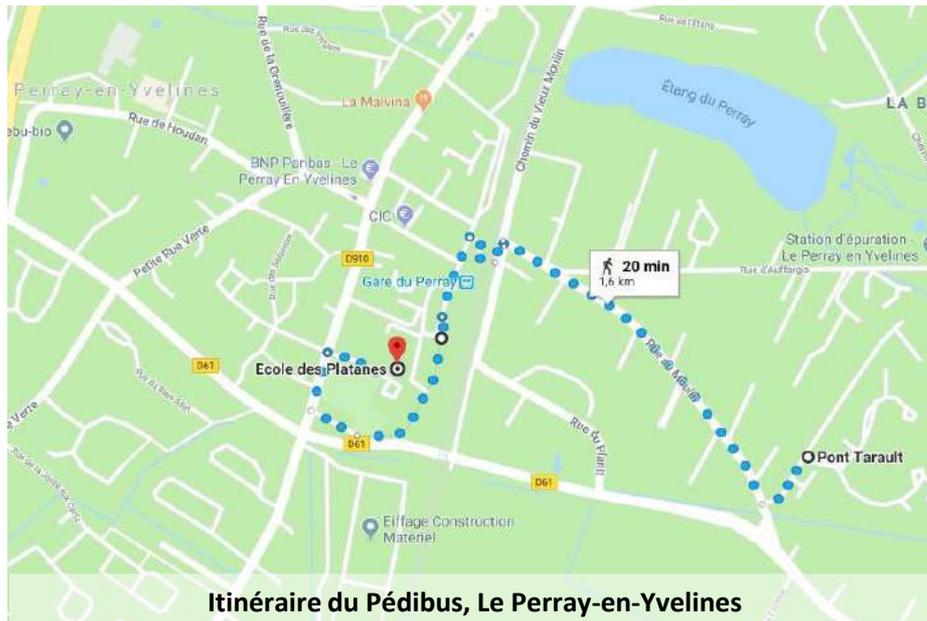
- ✓ **Le label « Accueil vélo »** identifie les établissements et les lieux adaptés à la pratique du tourisme à vélo permettant aux cyclotouristes de bénéficier d'un accueil et de services appropriés. Les professionnels labellisés Accueil Vélo s'engagent à respecter les critères précis du référentiel de qualité. Sur Rambouillet Territoires, l'Office du Tourisme de Rambouillet, 2 hébergeurs et la Maison Elsa Triolet de Saint-Arnoult-en-Yvelines sont notamment labellisés.



3 communes ont mis en place un système d'écomobilité scolaire via les pédibus et/ou vélobus

- ✓ Bonnelles, Le Perray-en-Yvelines et Gambaiseuil disposent d'un pédibus.
 - A Bonnelles, le pédibus a été inauguré en 2009 et comptait à l'origine 4 lignes desservant les quartiers de la commune. Par manque de moyens humains seules 2 lignes sont encore fonctionnelles aujourd'hui.
 - Au Perray-en-Yvelines, le pédibus a également été mis en place en 2009 et dessert l'école des platanes au départ du pont Tarault.

Sur Rambouillet Territoires des services complémentaires sont en places :
Pédibus sur quelques communes ainsi qu'un projet de VAE en location longue durée porté par la Région.



Vélo à assistance électrique

- ✓ La Région Ile-de-France souhaite mettre à disposition 10 000 à 20 000 VAE en location longue durée sur l'ensemble de la région.
- ✓ De novembre 2016 à février 2017, le PNR Haute Vallée de Chevreuse a proposé une aide à l'achat de 200 € pour un vélo à assistance électrique. Une cinquantaine de personnes a bénéficié de cette aide. Aujourd'hui le Parc aide les communes à acquérir 1 ou 2 VAE (selon la taille de la commune) pour les agents à hauteur de 80 %.

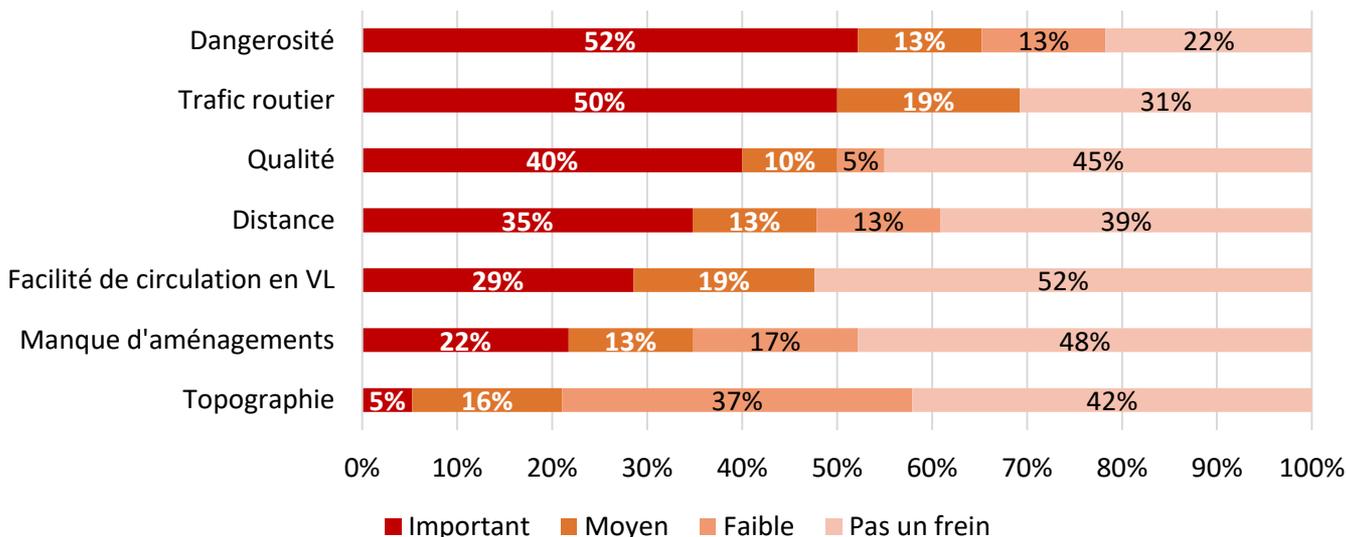
Les perceptions très hétérogènes des freins à la pratique des modes actifs sur Rambouillet Territoires

- ✓ **La dangerosité et le trafic routier sont vus comme les principaux freins** à la pratique des modes actifs selon les répondants au questionnaire communes. Ils sont jugés importants par 50 % à 52 % des répondants.
- ✓ A contrario, **la facilité de circulation en voiture, le manque d'aménagement et la topographie ne sont pas des freins importants**. 42 % à 52 % estiment même que ce ne sont pas des freins.
- ✓ Des résultats plus mitigés pour les distances à parcourir et la qualité des aménagements, il est par conséquent difficile de tirer des conclusions sur ce sujet.

La perception des freins à la pratique des modes actifs est intéressante dans le sens qu'elle met plutôt en avant des freins sur lesquels il est possible d'agir, comme la dangerosité des intersections et le trafic routier. Les facteurs immuables comme la topographie et les distances à parcourir sont plus en retrait. Une vision qui ouvre des perspectives d'actions en termes de pacification de voirie ou de mise en place d'aménagements dédiés.



Quels sont selon vous les freins pouvant entraver la pratique des modes doux sur votre commune ?



ATOUTS

- Une prise en compte des cycles forte au sein des 3 communes (Saint-Léger-en-Yvelines, Saint-Arnoult-en-Yvelines et Rambouillet) avec plus de 20 % des voies aménagées ou pacifiées ;
- Un fort potentiel de rabattement en cycle vers les 4 gares du territoire ;
- La Véloscénie, et les aménagements cyclables en forêt comme axes structurants pour les déplacements touristiques et utilitaires en cycle,
- La prise en compte des recharges pour VAE en gare du Perray.

FAIBLESSES

- Un réseau cyclable qui reste perfectible notamment au niveau du traitement des intersections ;
- Une pacification des voies insuffisante pour assurer une réelle cohabitation modale ;
- Une faible prise en compte du stationnement des cycles ;
- Peu de mobilisation sur l'écomobilité scolaire : seulement 3 communes ont mis en place un système d'écomobilité scolaire via les pédibus et/ou vélobus.

OPPORTUNITES

- Une faible congestion routière qui offre la possibilité d'aménager la voirie ou de la pacifier pour les modes actifs ;
- L'aménagement de la Véloscénie ;
- La volonté d'aller vers une mixité des modes.

MENACES

- Prendre en compte à chaque nouveau projet une place pour les modes actifs ;
- Prendre en compte les besoins futurs liés aux nouvelles mobilités (VAE, trottinettes électriques...).

6

■ Les livraisons et le transport de marchandises

Des flux majoritairement internes à la Région

- ✓ L'Île-de-France génère annuellement près de 220 millions de tonnes de marchandises soit 10,5 % de ce que le territoire national génère. La Région réalise la majeure partie de ses échanges avec elle-même (52,8 %). Sur ces flux, plus de la moitié (56 %) sont des flux intra-départementaux.
- ✓ Les distances moyennes des transports de marchandises, tous modes confondus, sont donc relativement faibles de l'ordre de 124 km, avec 32 km pour le trafic interne et 237 km pour les échanges nationaux.
- ✓ L'Île-de-France est plutôt un marché de consommation puisque sur les flux d'échange avec le territoire métropolitain, les flux entrants sont supérieurs (52,7 Mt) à ceux sortants (42 Mt). Quatre catégories de marchandises représentent près de 90 % des tonnages échangés par l'Île-de-France :
 - les matériaux de construction (101 millions de tonnes soit 40 % des trafics en IDF) ;
 - les produits manufacturés et la messagerie (78 millions de tonnes soit 31 % des trafics) ;
 - les produits alimentaires (22 millions de tonnes soit 9 % des trafics) ;
 - les produits agricoles (22 millions de tonnes soit 9 % des trafics).

Un transport majoritairement routier

- ✓ **89 % des marchandises sont transportées par le mode routier**, contre 6,5 % déplacés par voie fluviale et 4,5 % par la voie ferrée. Cette prédominance du mode routier génère de forts conflits d'usage sur le territoire francilien avec les déplacements de personnes, déjà fortement contraints par des infrastructures saturées, qui se traduisent par une congestion routière généralisée, mais également par des nuisances environnementales importantes (*émissions de polluants, bruit, etc.*). En effet, même **si en zone urbaine les véhicules de livraison ne représentent seulement que 10 % à 15 % du transport exprimé en nombre de véhicules-km, ils sont la cause de plus de 40 % de la pollution et du bruit** imputables au trafic local. De plus, l'utilisation de véhicules souvent inadaptés au milieu urbain augmente le risque d'accidents routiers et contribue à la congestion des villes.
- ✓ Le transport urbain de marchandises est un élément indispensable au fonctionnement et à l'attractivité des villes, car il permet de conserver le dynamisme commercial et économique d'un territoire, lequel participe à la qualité de la vie en centre-ville. Les derniers kilomètres parcourus par le produit pour rejoindre les centres urbains s'avèrent souvent les plus complexes à optimiser. Au fur et à mesure que le produit se rapproche de son destinataire final, le coût unitaire de transport augmente et arrive donc à son apogée au cours du « dernier kilomètre ».

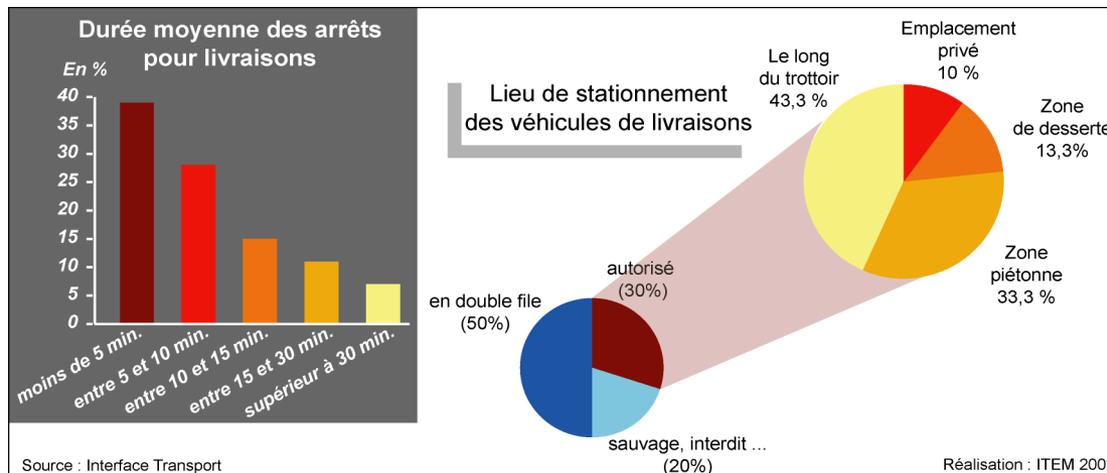
Les attentes du PDUIF

- Une circulation des marchandises à la fois fluide, efficace et créatrice de richesse.
- Plusieurs leviers d'actions sont préconisés :
 - Agir sur l'armature logistique régionale
 - Favoriser l'utilisation de la voie d'eau et du fret ferroviaire pour la distribution urbaine
 - Envisager une organisation plus rationnelle des livraisons en intervenant sur les réglementations de circulation et de stationnement.

Source : IAU

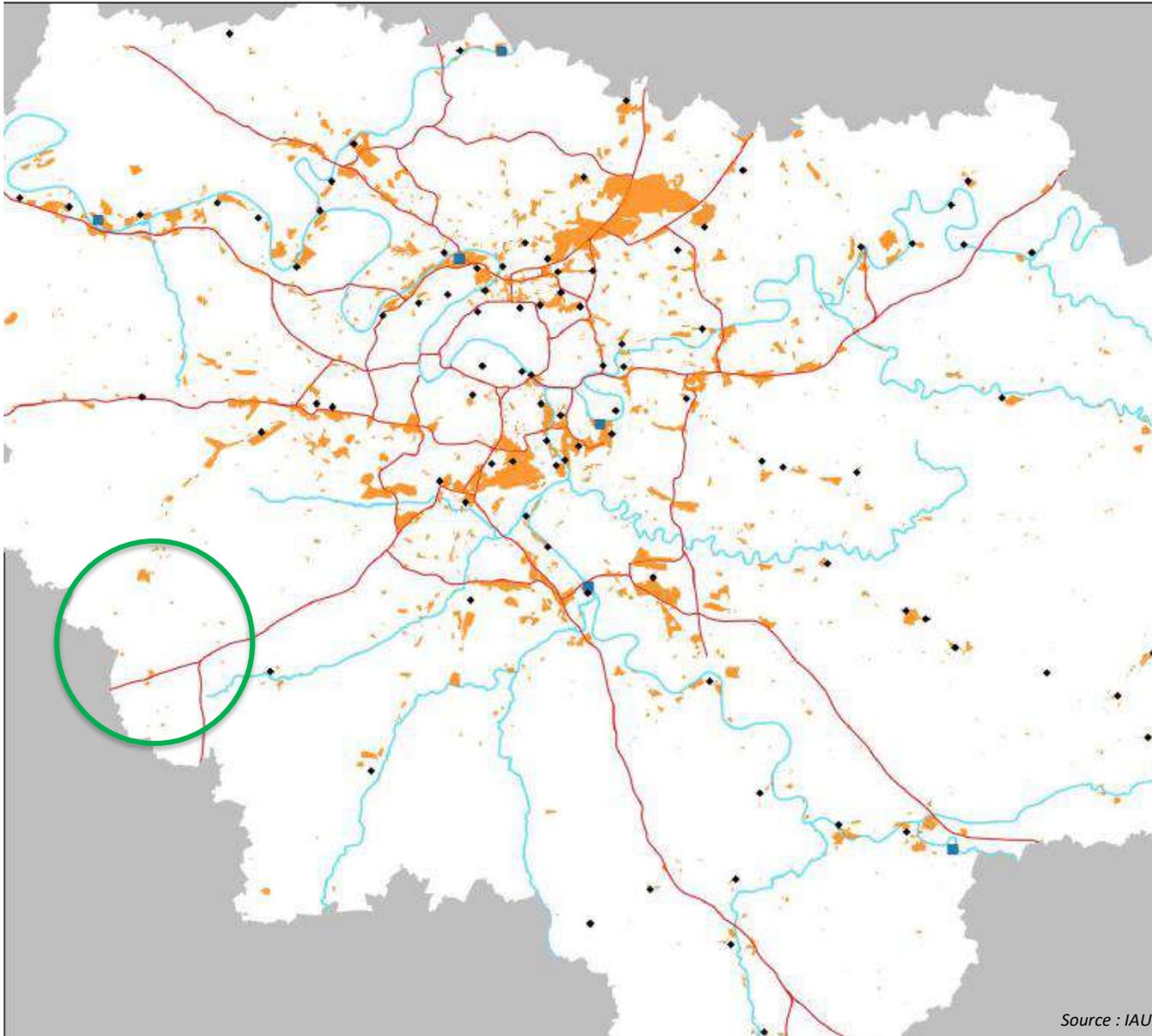
Les difficultés qu'impliquent habituellement les livraisons

- ✓ Généralement, les heures durant lesquelles les livraisons sont les plus nombreuses ne correspondent pas aux heures de pointe traditionnelles, mais coïncident avec la fin de matinée. Pourtant, les livraisons causent des problèmes de circulation et de stationnement car elles entrent en conflit avec les autres véhicules et activités qui nécessitent l'utilisation de la voirie (*bus, voitures particulières, véhicules postaux...*). Les heures de livraison sont liées aux exigences des clients (*commerçants, restaurateurs...*) qui souhaitent être livrés dès l'ouverture de leur magasin. Concernant les enlèvements au sein des entreprises, une grande partie est organisée en début d'après-midi, entre 13h et 16h, en dehors des heures de pointe.
- ✓ Plus de la moitié des livraisons est effectuée avec des véhicules utilitaires légers (< 3,5 t.) alors que toutes les réglementations en ville concernent essentiellement les plus de 3,5 t. En particulier, les commerces de détail et les artisans font de multiples déplacements avec de petits véhicules, en trace directe avec un trajet au moins à vide.
- ✓ En règle générale, le stationnement des véhicules de livraisons s'effectue sur de courtes périodes (67 % durent moins de 10 min.) et sur des zones interdites (70 %), en particulier en double file. L'utilisation des aires de livraisons ne concerne en moyenne que 4 % des livraisons car elles sont souvent localisées trop loin du lieu de destination. Sur le territoire, on notera une présence assez faible des aires de livraisons. Plusieurs communes n'en sont pas dotées.



La réglementation relative aux aires de livraison

- Les aires de livraison ne sont pas réservées aux seuls véhicules de commerce mais à toutes les activités de livraison. Selon l'arrêt de la Cour de Cassation N91-82.457 du 27 novembre 1991, n'importe quel véhicule peut se garer sur les aires de livraison, même une voiture particulière, pourvu que son propriétaire transporte des marchandises en vue de les livrer.
- Les aires de livraison sont réservées à l'arrêt et non au stationnement des véhicules de transport de marchandises, conformément à l'article R1 du Code de la route. La distinction entre arrêt et stationnement repose sur deux critères fondamentaux : la durée d'immobilisation du véhicule et la présence d'une personne autorisée à déplacer celui-ci. L'arrêt désigne "l'immobilisation momentanée" du véhicule sur une voie : ce laps de temps doit permettre la montée ou la descente de passagers, le chargement ou le déchargement du véhicule. De plus, la notion d'arrêt implique que le conducteur soit aux commandes ou "à proximité" du véhicule.

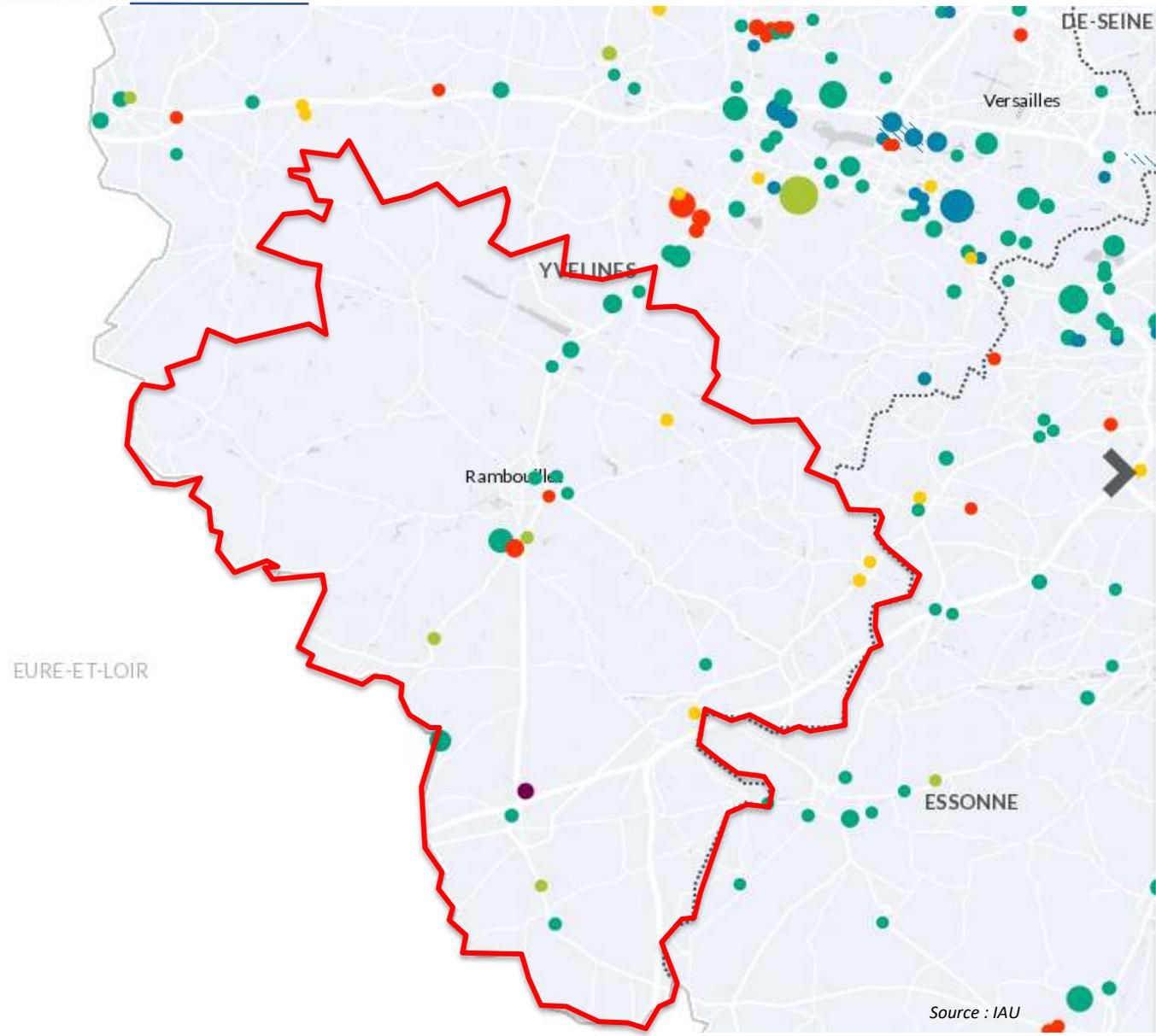


Les Zones d'Activités Economiques Franciliennes

- Zones d'Activités Economiques
- ◆ Gares de fret
- Principaux ports de fret
- Principaux ports**
- Réseau routier principal
- Réseau hydrographique principal
- Rambouillet Territoires

- ✓ **Aucune gare de fret sur Rambouillet Territoires**, la plus proche étant à Dourdan.
- ✓ **Une faible densité de zones d'activité**, Les principales se trouvent à sur l'axe urbain, à Rambouillet, et à proximité des échangeurs autoroutiers
- ✓ Les autoroutes A10 et A11 accueillent un trafic en grande majorité de transit.
- ✓ L'absence de réseau hydrographique met RT à l'écart des activités logistiques à l'échelle de l'Île-de-France

Source : IAU



LÉGENDE

Sites d'activités économiques
Type d'activité dominante

- Activités mixtes
- Commercial
- Industriel
- Artisanal
- Logistique
- Tertiaire

Surface totale (en ha)

- > 511
- 400
- 250
- 150
- < 0

Quartiers d'affaires

///

○ Rambouillet Territoires

- ✓ Les sites d'activités sont concentrés sur l'axe urbain, et plus spécifiquement sur Rambouillet.
- ✓ Des sites périphériques au sud du territoire :
 - Ablis
 - Saint-Arnoult-en-Yvelines
 - Orphin

Source : IAU

Source : IAU



LÉGENDE

Sites d'activités économiques

Type d'activité dominante

- Activités mixtes
- Commercial
- Industriel
- Artisanal
- Logistique
- Tertiaire

- ✓ **Les sites d'activité économique se concentrent sur l'axe urbain**, autour des voies ferrées du Transilien et de la route nationale 10.
- ✓ **4 zones d'activité au nord du territoire**, le long de la RN10 :
 - Zone artisanale de l'Aqueduc (*Les Essarts-le-Roi*)
 - Zone d'activité Le gros chêne (*Les Essarts-le-Roi*)
 - Zone d'activité Le chemin vert (*Le Perray-en-Yvelines*)
 - Zone d'activité L'Antenne (*Le Perray-en-Yvelines*)
- ✓ **7 sites d'activité économique sont recensés autour de Rambouillet**, avec des vocations différentes. Les plus structurantes sont :
 - Parc d'activité de Bel Air la Forêt (97 ha)
 - ZC de Bel Air (50 ha)
 - Frapogi (L'Oréal)
 - ZI du Pâtis

Source : IAU

Les chiffres clés des livraisons sur Rambouillet Territoires (données de l'IAU)

- ✓ Plus de **18 970 livraisons sont effectués par semaine** sur le territoire, soit en moyenne 3 200 par jour (*dimanche exclu*). Les communes principales sont :
 - **Rambouillet**, qui concentre à elle seule **40 %** des livraisons ;
 - **Le Perray-en-Yvelines** : 3 170 livraisons, soit **17 %** ;
 - **Les Essarts-le-Roi** : 1 285 livraisons, soit **7 %** ;
 - **Ablis et Saint-Arnoult-en-Yvelines** : environ 1 150 livraisons chacun, soit **6 %**.
- ✓ Rambouillet Territoires concentrent 2,8 % des livraisons des Yvelines (*pour rappel RT représente 5 % de la population et 4,5 % des emplois*).
- ✓ Avec **0,8 livraisons par emploi**, Rambouillet Territoires se situe dans la moyenne départementale et régionale. Par contre on compte 2 fois moins de livraisons par habitant (0,2) qu'à l'échelle régionale (0,4).
- ✓ A l'image de la Région et du Département des Yvelines, la majorité des livraisons sont des réceptions.
- ✓ **Les véhicules utilisés sont essentiellement des véhicules utilitaires légers.** Rambouillet Territoires se distingue de la région IDF et du Département par une proportion très faible de véhicules porteurs.
- ✓ Seulement **6 % des livraisons sont effectués sur des aires de livraisons** alors que ce taux est de 10 % sur le Département et de 12 % à l'échelle de la Région. 28 % des livraisons sont réalisés sur l'espace public.
- ✓ **En termes de temporalités, la majorité des livraisons a lieu le matin avec un pic entre 10h et 11h (près d'un quart des livraisons).**

• NOMBRE DE MOUVEMENTS PAR SEMAINE



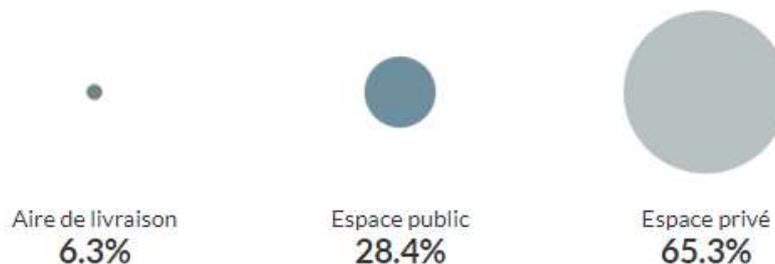
• STRUCTURE DES MOUVEMENTS



• TYPES DE VÉHICULES



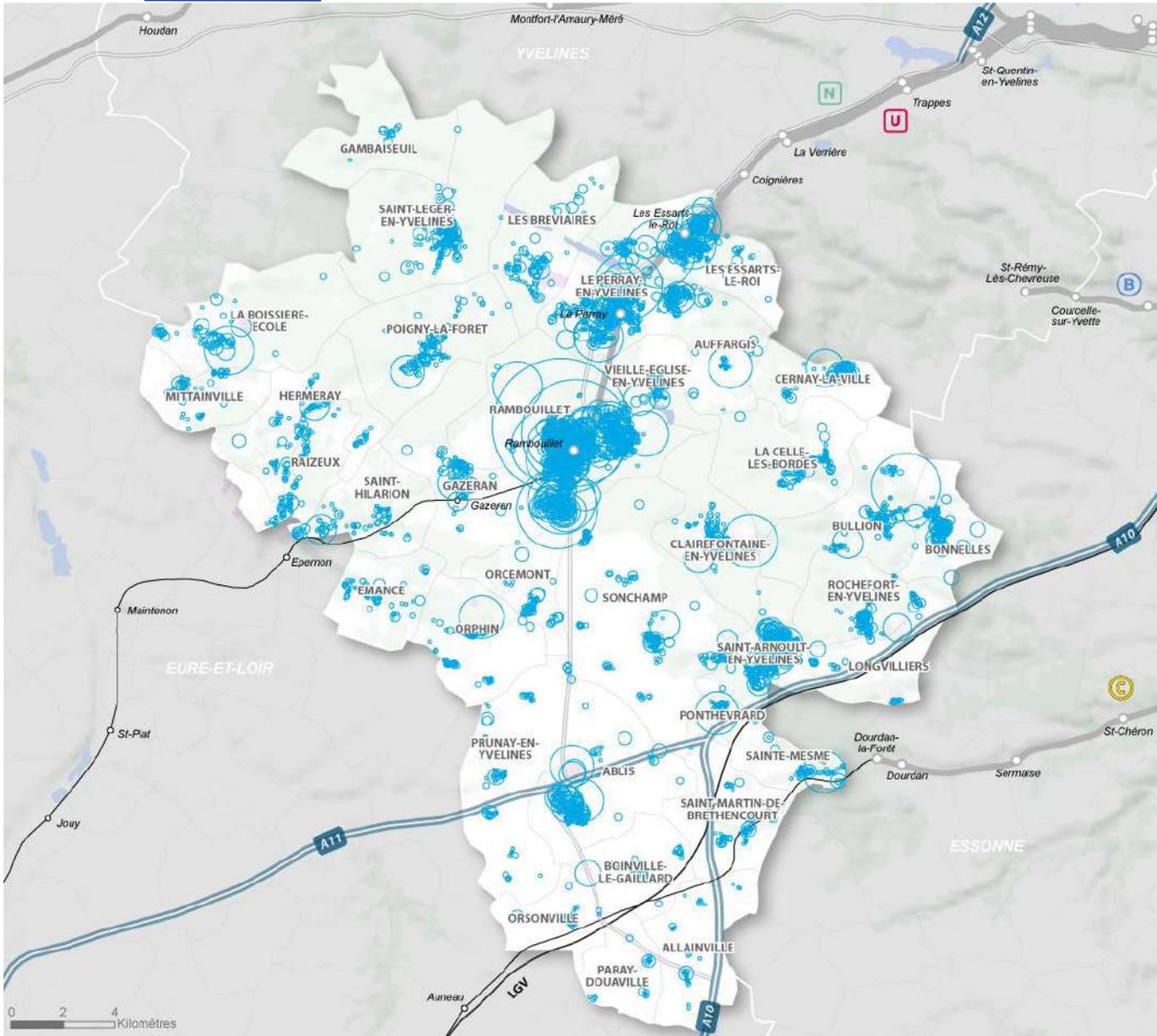
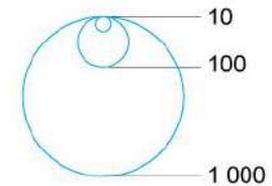
• TYPES DE STATIONNEMENT



Source : IAU

Localisation et volume des enlèvements / livraisons de marchandises

Nombre de mouvements hebdomadaires



- ✓ Que ce soit les données de l'IAURIF via le modèle Freturb ou celles présentées ci-contre il est à noter que celles-ci ne représentent pas les mouvements des principales zones logistiques car elles se basent sur le nombre d'emplois des entreprises.
- ✓ Cette cartographie met en avant les secteurs où le volume de livraisons est important et par extension les lieux où la mise en place de réglementation / aires dédiées est indispensable.

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

L'exemple de la réglementation parisienne

- ✓ L'arrêt sur les aires de livraison est strictement limité à 30 minutes pour le transfert de marchandises. A Paris, un nouvel outil, le « disque livraison marchandises » (cf. illustration ci-contre), est désormais obligatoire afin d'indiquer son horaire d'arrivée sur l'aire de livraison. Outre le contrôle de la durée de stationnement, il permet également de préciser la motorisation de son véhicule, informant de sa qualité environnementale en lien avec les autorisations de circulation de la réglementation en vigueur.
- ✓ L'utilisation de ce disque concerne tous les utilisateurs potentiels des aires de livraisons :
 - Les **transporteurs professionnels** effectuant une livraison de marchandises dans Paris ;
 - Les **entreprises** transportant, livrant ou enlevant des marchandises dans le cadre de leur activité en compte propre ;
 - Aux **personnes (particuliers notamment)** effectuant occasionnellement un transfert de marchandises en se stationnant sur les aires spécifiques.
- ✓ En parallèle, afin de ne pas monopoliser des espaces de stationnement sur certains secteurs aux périodes où il n'y a pas de livraisons, la Mairie de Paris a mis en œuvre une mesure de partage de certaines des 7 000 aires de livraisons de la capitale jusque-là réservées aux livraisons/enlèvements. Dorénavant, les automobilistes peuvent se garer sur certaines zones de livraisons tous les jours entre 20h et 7h, les dimanches et les jours fériés (*toute la journée*).
- ✓ Toutes les zones ne sont pas soumises à la même autorisation. Il existe 2 catégories de stationnement :
 - les zones « partagées » : qui s'ouvrent au stationnement de tous les véhicules tous les jours de 20h à 7h, ainsi que les dimanches et jours fériés (*toute la journée*), matérialisées par une bande simple ;
 - les zones « sanctuarisées » : qui restent exclusivement réservées à la livraison car servent à l'approvisionnement de commerces ouverts tôt le matin (*supérettes, boulangeries...*), matérialisées par une double bande.

Pas réglementation des livraisons à l'échelle de Rambouillet Territoires

- ✓ La réglementation à Rambouillet est obsolète.
- ✓ La commune de Rochefort-en-Yvelines a interdit la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes dans son bourg, sans préciser toutefois si la desserte locale est autorisée.



ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Pas de zones logistiques majeures sur Rambouillet Territoires ; - Peu de problème de livraisons. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de prise en compte des livraisons de marchandises dans les réglementations locales.
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Anticiper le développement du e-commerce pour gérer au mieux les livraisons. 	<ul style="list-style-type: none"> - Une articulation délicate entre les différents acteurs du transport de marchandises ; - Un contrôle difficile pour assurer le respect des réglementations en matière de livraisons et d'interdictions de transit.

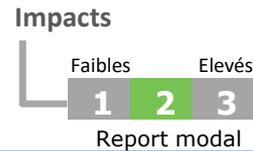
C ■ Le Plan d'actions

Le programme d'actions du PLM

6 actions	22 mesures
ACTION 1 : Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification	Action socle : Conforter la hiérarchisation du réseau viaire
	1.1 : Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours
	1.2 : Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités
ACTION 2 : Affirmer la pratique des modes actifs	2.1 : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs
	2.2 : Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires
	2.3 : La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM
	2.4 : Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires
	2.5 : Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable
ACTION 3 : Rendre les transports en commun plus attractifs	3.1 : Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers
	3.2 : Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges
	3.3 : Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires
	3.4 : Déployer des modes de mobilité innovants
ACTION 4 : Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires	4.1 : Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux
	4.2 : Mieux contrôler le stationnement
	4.3 : Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement
	4.4 : Encourager un nouveau rapport à la voiture
ACTION 5 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises	5.1 : Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds
	5.2 : Optimiser les conditions de livraisons
ACTION 6 : Communiquer, sensibiliser, observer	Action socle : Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires
	6.1 : Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires
	6.2 : Conseil en mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire dans le cadre de la mise en place de leur Plan de Mobilité Employeur (PDME)
	6.3 : Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

✓ Rappel des constats issus du diagnostic, des objectifs de l'action et évaluation de l'impact en termes de report modal de l'automobile vers les modes alternatifs.



Echelle d'intervention

✓ Localisation de l'action

Mesures à mettre en place

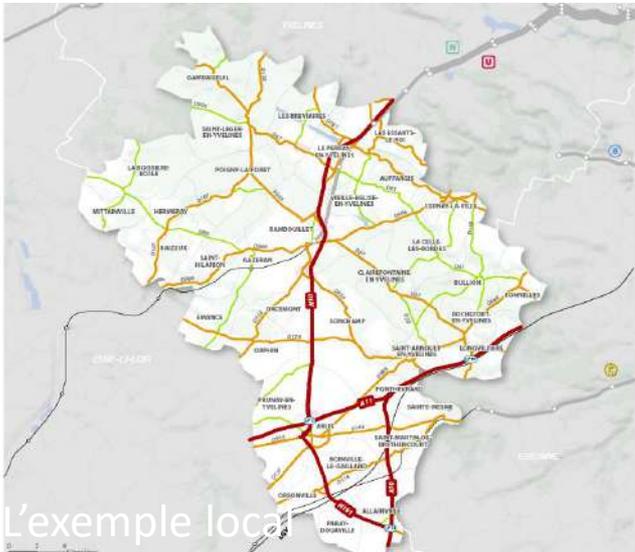
Organisation de l'action et détail avec illustrations sous formes cartographiques et ou de tableaux pour faciliter la compréhension. La première page de chaque fiche action présente synthétiquement les mesures à déployer. Les pages suivantes détaillent les mesures.

Coûts

Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Suivi des mesures

✓ Identification des indicateurs de suivi

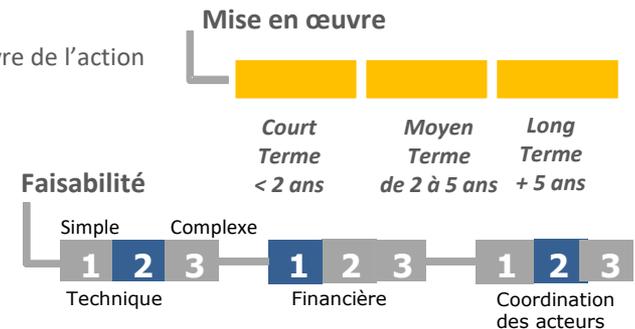


Acteurs	Rôle
Acteurs concernés par l'action	Fonction attendue des acteurs pour la mise en œuvre de l'action

Planning & faisabilité

✓ Temporalité de la mise en œuvre de l'action

✓ Evaluation de la complexité de la mise en œuvre de l'action sur trois critères (technique, financier et coordination des acteurs).



Introduction

A l'issue du diagnostic les **principaux enjeux** identifiés en matière de déplacements sur le territoire sont :

- **L'enjeu de la circulation** : Aller vers un meilleur partage de la voirie pour assurer un équilibre entre la vie locale et la circulation des biens et des personnes en déterminant les fonctions circulatoires attendues pour répondre à l'ambition d'une meilleure cohabitation modale tout en améliorant la sécurisation routière sur le Territoire ;
- **L'enjeu des modes actifs (vélo et marche à pied)** : favoriser des secteurs marchables à l'échelle des principales centralités mais également au sein de la majorité des communes ; favoriser un meilleur maillage cyclable ;
- **L'enjeu des transports collectifs** : Mieux adapter l'offre aux besoins de déplacements en assurant un rabattement pertinent aux réseaux et en poursuivant / intensifiant la meilleure prise en compte des besoins de transports collectifs aux différentes périodes tout en s'appuyant sur la mise en œuvre de pôles d'échanges performant ;
- **L'enjeu du stationnement** : utiliser l'outil stationnement comme un levier de report modal en préconisant des réglementations adaptées aux abords des principaux pôles d'échanges et en adaptant le stationnement des cycles aux besoins de mobilité ;
- **L'enjeu des nouvelles mobilités** : prévoir les « révolutions » en matière de mobilité en intégrant l'apport des nouvelles technologies dans l'information, la communication et l'automatisation de la mobilité, en anticipant un usage partagé de l'automobile, et faisant des citoyens de véritables acteurs d'une mobilité durable.

Pour répondre à ces principaux enjeux sur le territoire, **6 grandes actions** ont été retenues dans le Plan Local de Mobilité:

▪ **ACTION 1 : Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification**

L'objectif est définir la hiérarchisation et régir des principes d'aménagements selon le niveau de la voie en tenant compte d'une approche multimodale du réseau et en veillant à limiter la place de la voiture

▪ **ACTION 2 : Affirmer la pratique des modes actifs**

Il s'agit de conforter l'usage de la marche et encourager la pratique cyclable en fixant des priorités d'aménagements et des actions d'accompagnements

▪ **ACTION 3 : Rendre les transports en commun plus attractifs**

Il s'agit de poursuivre l'amélioration des pôles d'échange tout en rendant le réseau de bus plus compétitif.

▪ **ACTION 4 : Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires**

L'objectif principal est de réglementer, harmoniser, optimiser, contrôler le stationnement sur le territoire.

▪ **ACTION 5 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises**

L'objectif est de mieux prendre en compte la circulation des poids lourds et d'améliorer le fonctionnement des livraisons.

▪ **ACTION 6 : Communiquer, sensibiliser, observer**

Il s'agit de mener des actions pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture et suivre la mise en œuvre du PLM

Ces 6 grandes actions sont déclinées et détaillées en 24 mesures.



ACTION 1

Hierarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification

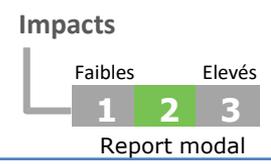
Action socle - Conforter la hiérarchisation du réseau viaire

1.1 Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours

1.2 Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

📌 **Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

✓ **Organiser la circulation automobile** afin d'inciter les usagers à **emprunter la voirie la plus adaptée** grâce à **une hiérarchisation cohérente** qui permette une bonne lisibilité du réseau et protège les centres villes et les quartiers d'habitat.



📌 **Echelle d'intervention**

✓ Sur l'ensemble du périmètre de Rambouillet Territoires

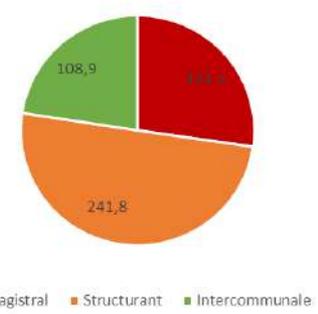
📌 **Mesures à mettre en place**

La hiérarchisation permet de définir les axes sur lesquels la politique des déplacements du territoire devra s'appuyer.

- 4 niveaux ont été définis en fonction du caractère circulatoire plus ou moins important :
- **Le réseau magistral** a pour fonction d'accueillir la circulation à dimension « nationale ».
 - **Le réseau structurant** a pour fonction d'accueillir des flux importants à destination des pôles régionaux, peut être support des lignes de transports collectifs Express et Mobilien.
 - **Les liaisons intercommunales** accueillent un trafic permettant de relier les communes entre elles ou en milieu urbain, elles sont les principaux axes de connexion des quartiers.

La hiérarchisation fonctionnelle proposée dans le cadre du PLM sera le socle pour déterminer les principes d'aménagements sur le réseau viaire (sécurisation, cohabitation modale, liaisons cyclables, ...).

Futur hiérarchisation du réseau viaire



Cette hiérarchisation doit se traduire par la mise en place d'un jalonnement adapté notamment pour la circulation des PL en transit sur Rambouillet Territoires (action 5.1).

Par rapport à la hiérarchisation actuelle du réseau viaire les changements se situent :

- Sur une pacification souhaitée de la traversée de Rambouillet
- Sur l'apaisement d'itinéraire de shunt de la ZA de Bel Air vers Gazeran
- S'appuyer sur les aménagements des échangeurs de la RN 10 au niveau d'Ablis ou du Perray-en-Yvelines.

📌 **Coûts**

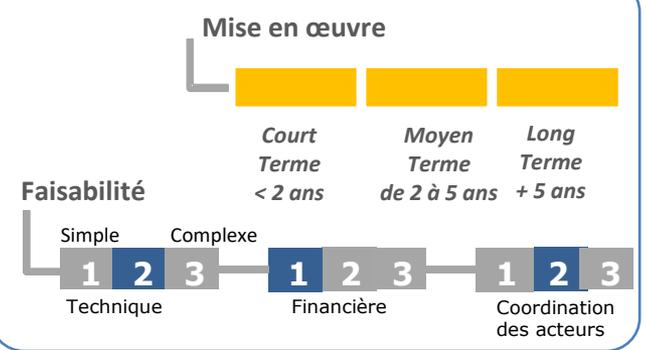
0 € Action réalisée dans le cadre de l'élaboration du PLM

📌 **Suivi des mesures**

✓ Non concerné

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	Maître d'ouvrage pour la hiérarchisation
Communes, Département, Etat, IDFM, DRIEE, Région	Partenaire technique pour la définition de la hiérarchisation fonctionnelle
Communes, Département, Etat	Maître d'ouvrage pour la mise en place du jalonnement

📌 **Planning & faisabilité**





➔ Rappel des constats du diagnostic

Les 3 niveaux hiérarchiques du réseau de voirie francilien selon le PDUIF

- ✓ Le **réseau routier magistral** défini par le PDUIF est composé du **réseau national**, à savoir l'A10, l'A11 et la N10. Il a pour vocation **d'assurer les déplacements de longue et moyenne distance** et de capter le trafic de transit. Le réseau routier magistral représente 72 km sur Rambouillet Territoires. **La N10 structure le réseau routier et forme une véritable colonne vertébrale** sur Rambouillet Territoires et pour le Sud Yvelines, cet axe permet de **capter le trafic de transit entre l'Ouest francilien** et les autoroutes A11 et A10. La N10 est prolongée au Sud par la N191 et permet un accès direct à l'A10 via l'échangeur n°11. Le Sud du territoire bénéficie de la desserte des **autoroutes A10 et A11** qui convergent au niveau du péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines, le plus fréquenté de France. **3 échangeurs** assurent l'accessibilité du territoire : Saint-Arnoult-en-Yvelines/Longvilliers (n°10 de l'A10), Allainville (n°11 de l'A10) et Ablis (n°1 de l'A11).
- ✓ Le **réseau routier structurant** défini par le PDUIF est composé de routes départementales qui maillent le territoire. Il est support des **déplacements de moyenne distance**. Il représente 360 km sur Rambouillet Territoires.
- ✓ Le reste de la voirie constitue le **réseau local** qui permet une desserte fine du territoire. Il est le support des déplacements de courte distance. Il représente à minima plus 873 km sur le territoire.

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Une organisation du réseau viaire autour de la RN 10 et des échangeurs A10/A11, - Une prise en compte des aménagements visant à limiter la vitesse des automobiles dans de nombreuses communes, - Une accidentalité en baisse et une faible mortalité des deux roues motorisés, - Une faible congestion routière sur l'ensemble de l'agglomération, - Une faible problématique PL, en dehors des axes structurants. 	<ul style="list-style-type: none"> - De nombreux carrefours sont encore dangereux sur le territoire, - Une organisation des flux de circulation sur Rambouillet qui engendre des saturations à l'heure de pointe du fait de « goulet d'étranglement » notamment dans le secteur gare, - Une forte croissance du trafic sur la majorité des axes alors que la population de l'agglomération est stable.
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Continuer et intensifier la baisse de l'accidentalité en traitant les secteurs délicats notamment les carrefours dangereux, - Profiter de la faible congestion routière générale pour œuvre pour un meilleur partage de la voirie en faveur des modes actifs notamment, - Le passage à 2x2 voies de la RN10 à Rambouillet. 	<ul style="list-style-type: none"> - La croissance du trafic est notamment le fait d'une localisation d'actifs en dehors de la Région IDF et a pour conséquence plus de véhicules sur des voies pas forcément adaptées,



➡ **Détail de l'action socle**

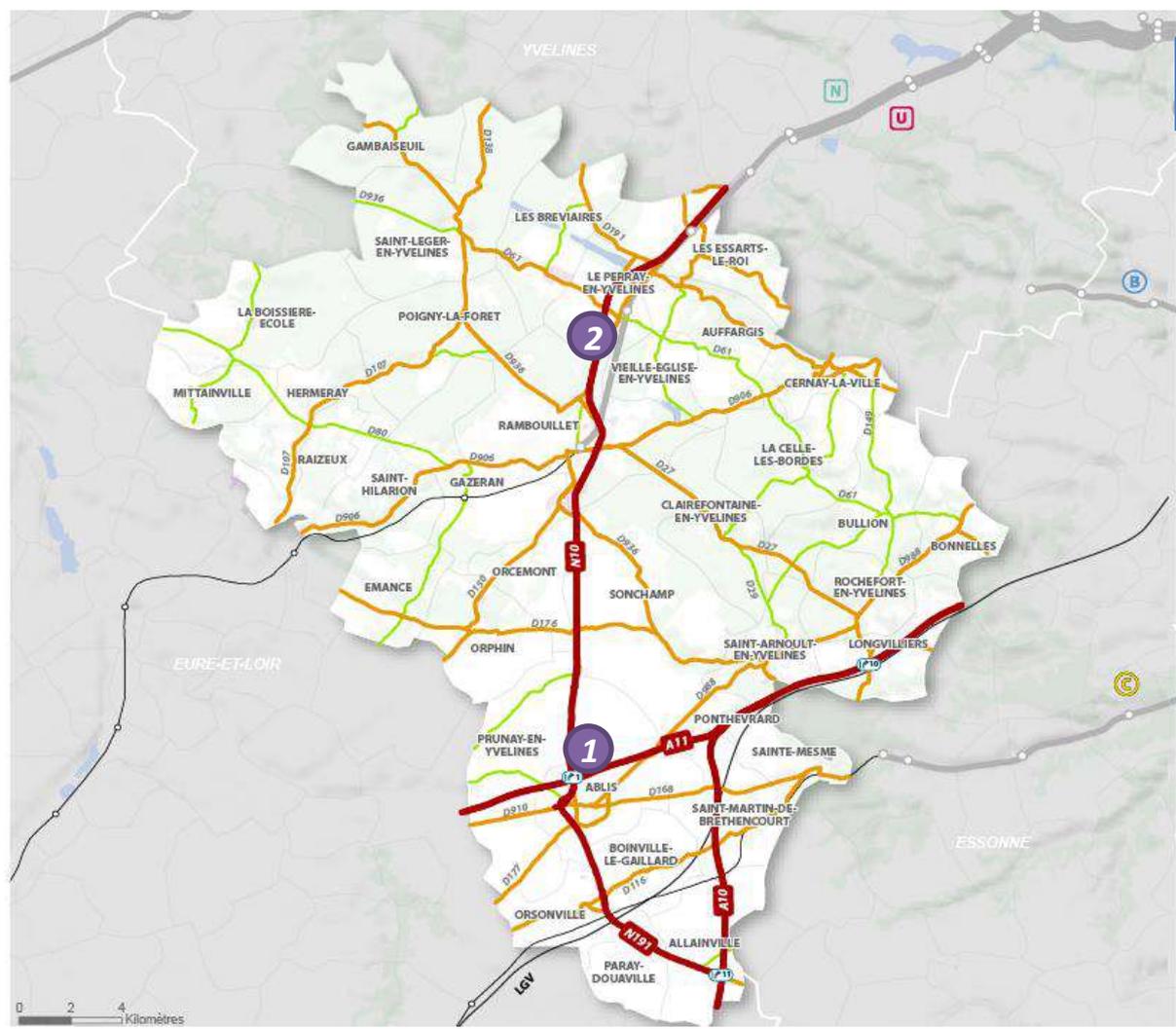
Hiérarchisation future du réseau viaire

Hiérarchisation fonctionnelle du réseau

- Magistral PDUIF
- Structurant
- Liaisons intercommunales

LES PROJETS DE NOUVEL ECHANGEUR SUR LA RN 10

- 1** Echangeur d'Ablis Nord 2 – nouvel accès RN 10
- 2** Echangeur Perray – nouvel accès Nord RN 10

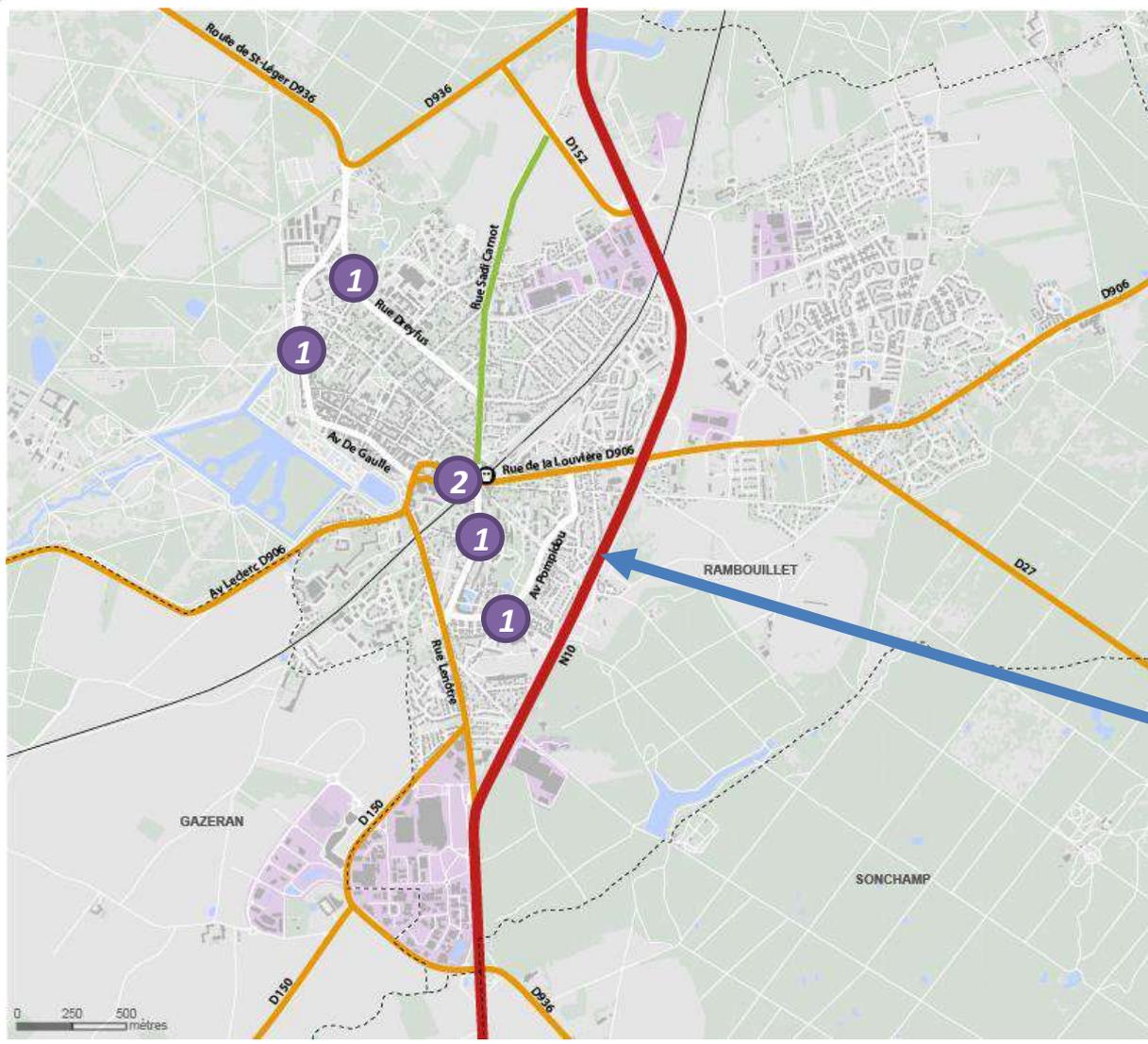


Sources : IGN 2018, IDF mobilités, PDUIF - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019



📍 Détail de l'action socle

Hiérarchisation future du réseau viaire – Zoom Rambouillet



LES CHANGEMENTS ATTENDUS SUR RAMBOUILLET

- 1** Enjeu de pacification pour éviter les itinéraires de shunt
- 2** Enjeu de traitement de carrefour

Elargissement de la RN 10 projet subordonné par une voie de contournement qui reste en débat quant au Maître d'Ouvrage.



Action 1.1

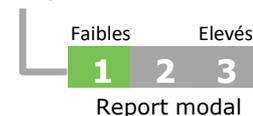
Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours

1/2

↳ Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Certains carrefours sur Rambouillet Territoires génèrent d'importantes difficultés de circulation. L'objectif est d'apporter une meilleure fluidité du trafic sur les axes structurants et de liaisons intercommunales afin d'éviter l'usage de la voirie locale par des itinéraires de shunt.

Impacts



↳ Echelle d'intervention

✓ Sur les points durs identifiés dans le cadre du PLM et sur lesquels une intervention est envisagée

↳ Mesures à mettre en place

Des études devront être menées sur les différents points durs identifiés sur Rambouillet Territoires (carrefours ou axes) en vue de définir les aménagements de voirie nécessaires.

La résorption de ces points durs n'a pas pour effet de faciliter le trafic automobile mais d'adapter ce trafic à l'axe, en fonction de la hiérarchisation proposée.

Le PLM recommande :

1/ 14 études de carrefour en vue de la création de giratoire – *coût estimé 25 K€ pour les études par carrefour*

2/ 4 études de carrefour en vue de la mise en place d'un tourne à gauche – *coût estimé 10 K€ pour les études par carrefour*

3/ 13 carrefours traités par des aménagements plus restreints (plateau traversant ou renforcement de la signalisation) – *coût estimé 10 K€ par carrefour*

Les suites envisagées après les études recommandées par le PLM :

Dans un second temps, et en fonction des arbitrages faits lors des études par le maître d'ouvrage gestionnaire de la voirie et les partenaires techniques, les travaux d'aménagements de ces points durs pourront être réalisés en fonction des budgets alloués sur les aménagements de voirie par les différents financeurs potentiels (que ce soit en tant que maître d'ouvrage ou sous forme de subventions). Ces travaux seront réalisés à condition de bien mettre en œuvre la démarche « Eviter, Réduire, Compenser », de ne pas porter atteinte à des espaces naturels remarquable (site Natura 2000, ZNIEFF de type 1, ...), et d'intégrer des aménagements favorables pour la biodiversité (plantation d'arbres et arbustes, gestion écologique, nichoirs, ...). En termes de temporalité et selon les travaux à réaliser, certains projets de reprise ou d'aménagements de carrefours pourront être réalisés sous 5 ans ».

↳ Coûts

Estimation des coûts des études : 390 K€

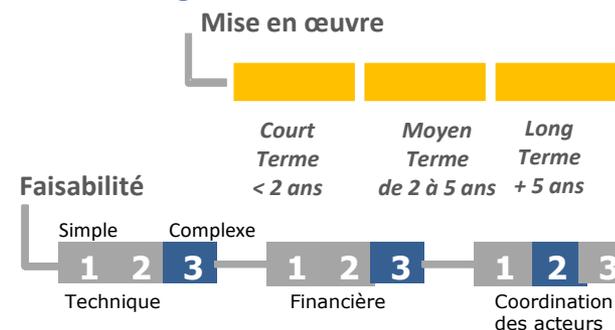
Estimation des coûts pour les traitements plus restreints : 130 K€

↳ Suivi des mesures

✓ Nombre de carrefours régulés
 ✓ Impacts avant / après sur les flux à partir de données de comptage
 ✓ accidentalité

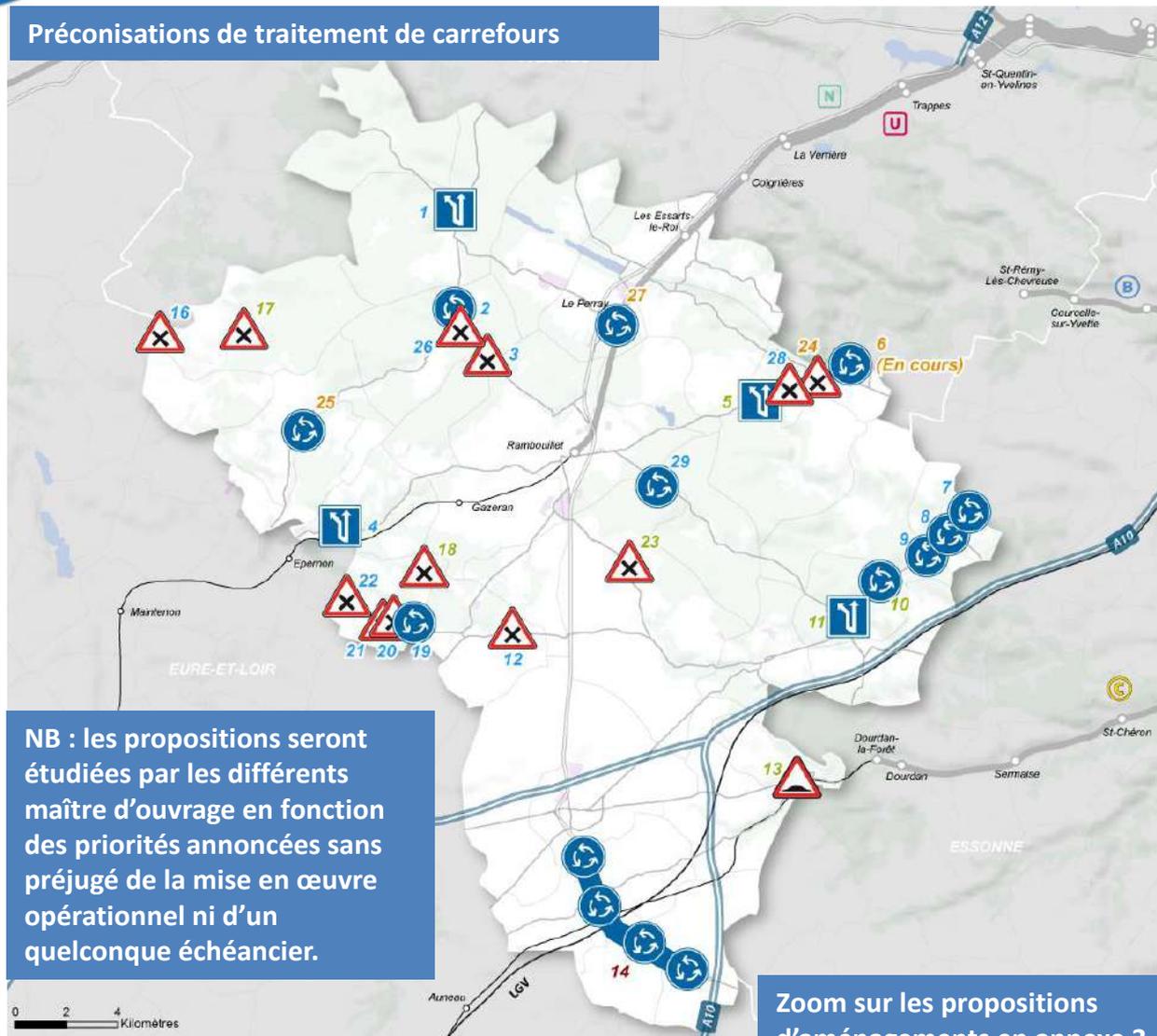
Acteurs	Rôle
Communes, Département, Etat, DRIEE, Région	Maître d'ouvrage ou partenaire technique pour les études à réaliser en vue du traitement des points durs et pour les aménagements de carrefours selon la domanialité des axes

↳ Planning & faisabilité



➔ **Détail de l'action à mettre en place**

Préconisations de traitement de carrefours



NB : les propositions seront étudiées par les différents maître d'ouvrage en fonction des priorités annoncées sans préjugé de la mise en œuvre opérationnel ni d'un quelconque échéancier.

Zoom sur les propositions d'aménagements en annexe 3

-  **Création d'un giratoire**
 - 2. Poigny-la-Forêt : D936 / Rte de St-Léger
 - 6. Cernay-la-Ville : D906 / D149 (En cours)
 - 7. Bonnelles : D988 / D132
 - 8. Bonnelles : D988 / Rue de Bissy
 - 9. Bonnelles : D988 / Chemin des Clos
 - 10. Rochefort-en-Yvelines : D988 / D149
 - 14. N191 : traitement des intersections avec giratoire jusqu'à Ablis
 - 19. Emancé : D176 / D62
 - 25. Hermeray : D107 / D80 : Plateau traversant avec giratoire franchissable
 - 27. Le Perray : D910 / D61 : giratoire franchissable avec mise en place d'une zone de rencontre
 - 29. Clairefontaine-en-Yvelines : D27 / Coin du Bois

 -  **Création d'une voie de tourne-à-gauche**
 - 1. Saint-Léger-en-Yvelines : D138 / D111
 - 4. Saint-Hilarion : D906 / Rue de Raizeux
 - 5. Auffargis / Cernay-la-Ville : D906 / D61
 - 11. Rochefort-en-Yvelines : D988 / D27

 -  **Aménagement de plateaux traversants**
 - 13. Sainte-Mesme : D116 / D168

 -  **Renforcement de la signalisation**
 - 3. Poigny-la-Forêt : D936 / D107
 - 12. Orphin : D176 / VC3
 - 16. La Boissière-Ecole : D60 / Chemin de l'Olivet
 - 17. La Boissière-Ecole : D71 / C9 - La Grange des Bory
 - 18. Emancé : D62 / Chemin de la Plaine
 - 20. Emancé : D176 / Rue de la Porte au Dry
 - 21. Emancé : D176 / Rue d'Orphin
 - 22. Emancé : D176 / Rue de Chaleine
 - 23. Sonchamp : D936 / C8 - C3
 - 24. Cernay : D24 / D91
 - 26. Poigny-la-Forêt : D936 / Rue des Bréviaires
 - 28. Cernay : D906 / Rue des Charmes
- Priorité 1 / Priorité 2 / Priorité 3 / Priorité 4

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

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

1/6

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le développement des modes actifs, la sécurisation des déplacements passent par une meilleure cohabitation modale. Les communes de Rambouillet Territoires ont déjà développé des voies limitées à 30 Km/h, des zones 30 ou zones de rencontre. Plus de 150 Km sont déjà règlementés à 30 Km/h ou moins sur Rambouillet Territoires. Le PLM doit permettre d'intensifier les secteurs où la cohabitation modale deviendra effective.

Mesures à mettre en place

A l'échelle de Rambouillet Territoires, 5 communes pourraient être prochainement considérées comme à 30 Km/h. Il conviendra de réaliser nombre d'aménagements (*plateaux piétons, coussins berlinois, ...*) sur la voirie pour garantir le respect des vitesses règlementaires.

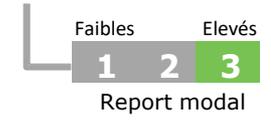
La mise en place de vastes zones apaisées permettra de favoriser la cohabitation modale, de diminuer significativement l'accidentologie tout en diminuant les aménagements nécessaires et donc le coût.

Le coût important d'aménagement de voirie pour la mise en œuvre de cette pacification doit s'inscrire dans les coûts de fonctionnement liés à la remise à niveau des voies sur Rambouillet Territoires en lien avec la hiérarchisation du réseau, les actions sur les itinéraires piétons, les aménagements autour des pôles d'échanges, le développement du réseau cyclable en lien avec le futur schéma directeur vélo.

Les établissements scolaires devront tous être sécurisés d'ici à 5 ans. Ainsi, il doit être réalisé des aménagements au niveau des entrées du type plateau piéton, mise en place de zone 30 ou zone de rencontre notamment.



Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Au niveau de l'ensemble de la voirie de Rambouillet Territoires avec un traitement priorisé aux abords des établissements scolaires, au sein des principales centralités et un apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels

Coûts

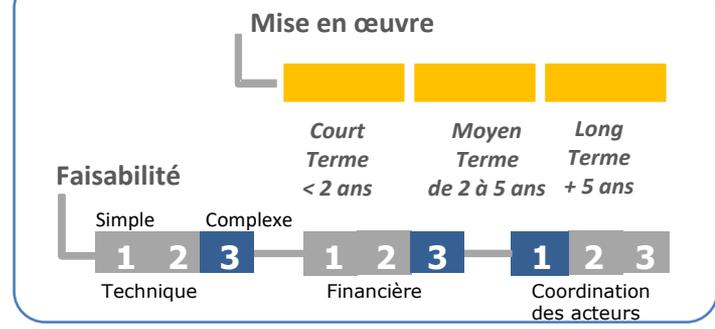
Coût des ZMV à échéance du PLM : 6 480 K€

Sécurisation des établissements scolaires : 560 K€

Suivi des mesures

- ✓ Km de nouvelles zones pacifiées
- ✓ Evolution du nombre d'accidents et gravité des accidents impliquant des modes actifs dans les bases de données départementales de suivi de l'accidentalité

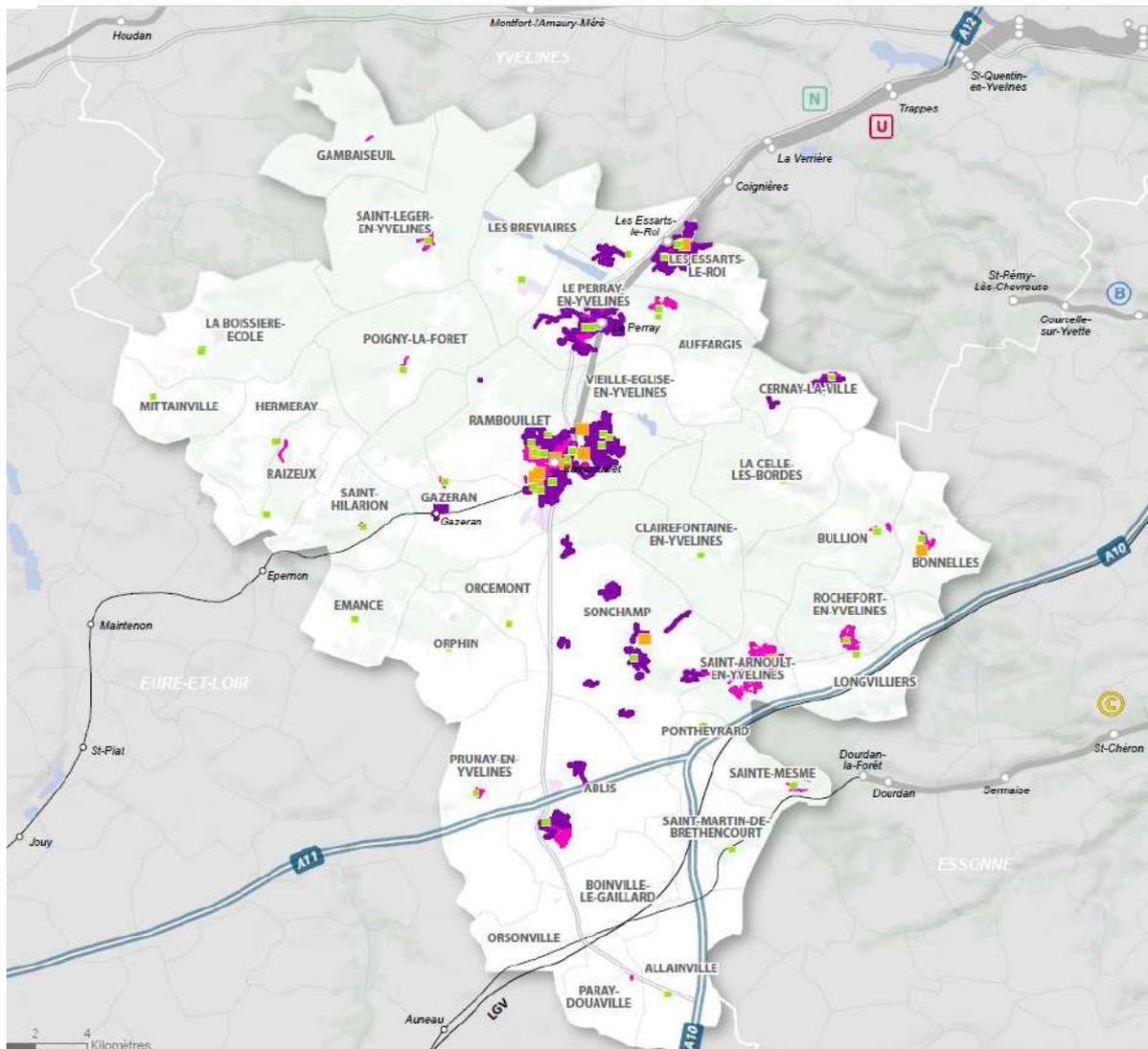
Planning & faisabilité



Acteurs	Rôle
Communes, Département	Maître d'ouvrage selon les gestionnaires de voirie concerné pour la mise des arrêtés concernant la circulation et la réalisation des aménagements de modération de vitesse

➡ **Détail de l'action à mettre en place**

Un développement important des zones de modulation de vitesse dans le cadre du PLM



Zones de modulation de vitesse

- Préconisées
- Existantes

Etablissements scolaires à sécuriser

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

Les zones de modulation de vitesse se situent sur les 5 principaux pôles de Rambouillet Territoires (Ablis, Le Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi, Rambouillet et St-Arnoult-en-Yvelines).

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

👉 **Détail de l'action à mettre en place**

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Ablis	15,9 Km	6,7 Km	9,2 Km
Auffargis	3,6 Km	3,6 Km	0,0 Km
Boinville-le-Gaillard	0,1 Km	0,1 Km	0,0 Km
La Boissière-École	0,1 Km	0,1 Km	0,0 Km
Bonnelles	2,2 Km	1,9 Km	0,3 Km
Les Bréviaires	0,1 Km	0,1 Km	0,0 Km
Bullion	0,9 Km	0,9 Km	0,0 Km
Cernay-la-Ville	11,1 Km	3,1 Km	7,9 Km
Les Essarts-le-Roi	32,3 Km	1,6 Km	30,8 Km
Gambaiseuil	0,3 Km	0,3 Km	0,0 Km
Gazeran	2,9 Km	0,6 Km	2,3 Km
Hermeray	0,2 Km	0,2 Km	0,0 Km
Longvilliers	0,7 Km	0,7 Km	0,0 Km
Orsonville	0,2 Km	0,2 Km	0,0 Km
Paray-Douville	0,2 Km	0,2 Km	0,0 Km
Le Perray-en-Yvelines	28,5 Km	5,6 Km	22,9 Km
Poigny-la-Forêt	0,6 Km	0,6 Km	0,0 Km
Ponthévrard	0,2 Km	0,2 Km	0,0 Km
Prunay-en-Yvelines	1,3 Km	1,3 Km	0,0 Km
Raizeux	0,9 Km	0,9 Km	0,0 Km
Rambouillet	91,4 Km	18,9 Km	72,5 Km
Rochefort-en-Yvelines	5,0 Km	5,0 Km	0,0 Km
Saint-Arnoult-en-Yvelines	32,1 Km	32,1 Km	0,0 Km
Saint-Hilarion	0,3 Km	0,3 Km	0,0 Km
Saint-Léger-en-Yvelines	2,5 Km	2,5 Km	0,0 Km
Sainte-Mesme	1,5 Km	1,5 Km	0,0 Km
Sonchamp	16,4 Km	0,0 Km	16,4 Km
TOTAL	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km

Répartition des linéaires d'aménagements en zone de modération de vitesse (généralement en zone 30) proposé par les communes dans le cadre du PLM.

NB : Les cartes localisant les aménagements en zone de modération de vitesse sont disponibles en annexe 4 du présent document.

27 communes disposent de zones de modération de vitesse sur 8 d'entre-elles il est attendu dans le cadre du PLM un développement de zone 30 notamment et, en particulier au niveau des principales centralités.

Pourquoi rééquilibrer le partage de la voirie ?

Un réel partage de la voirie entre tous les usagers apaise la circulation en ville en évitant le transit en centre bourg. Cet effort de mixité passe notamment par la mise en place d'aménagements de réduction des vitesses en ville qui visent à garantir le respect du 30 Km/h ou moins.

Les zones de partage de la voirie sont des espaces limités qui ont pour objectif d'améliorer la sécurité et la qualité de vie dans les zones résidentielles, cœurs de ville, ainsi que dans les zones avec une concentration importante d'équipements (flux importants et réguliers de piétons traversant la voirie).

Cela permet de rassurer les piétons et les cyclistes dans leurs déplacements, et donc de favoriser les modes actifs.

Aussi, la diminution des vitesses de circulation des véhicules permet de réduire le différentiel de performance qui existe entre les déplacements automobiles et les déplacements en Transports Collectifs ou modes actifs.

👉 **Détail de l'action à mettre en place**

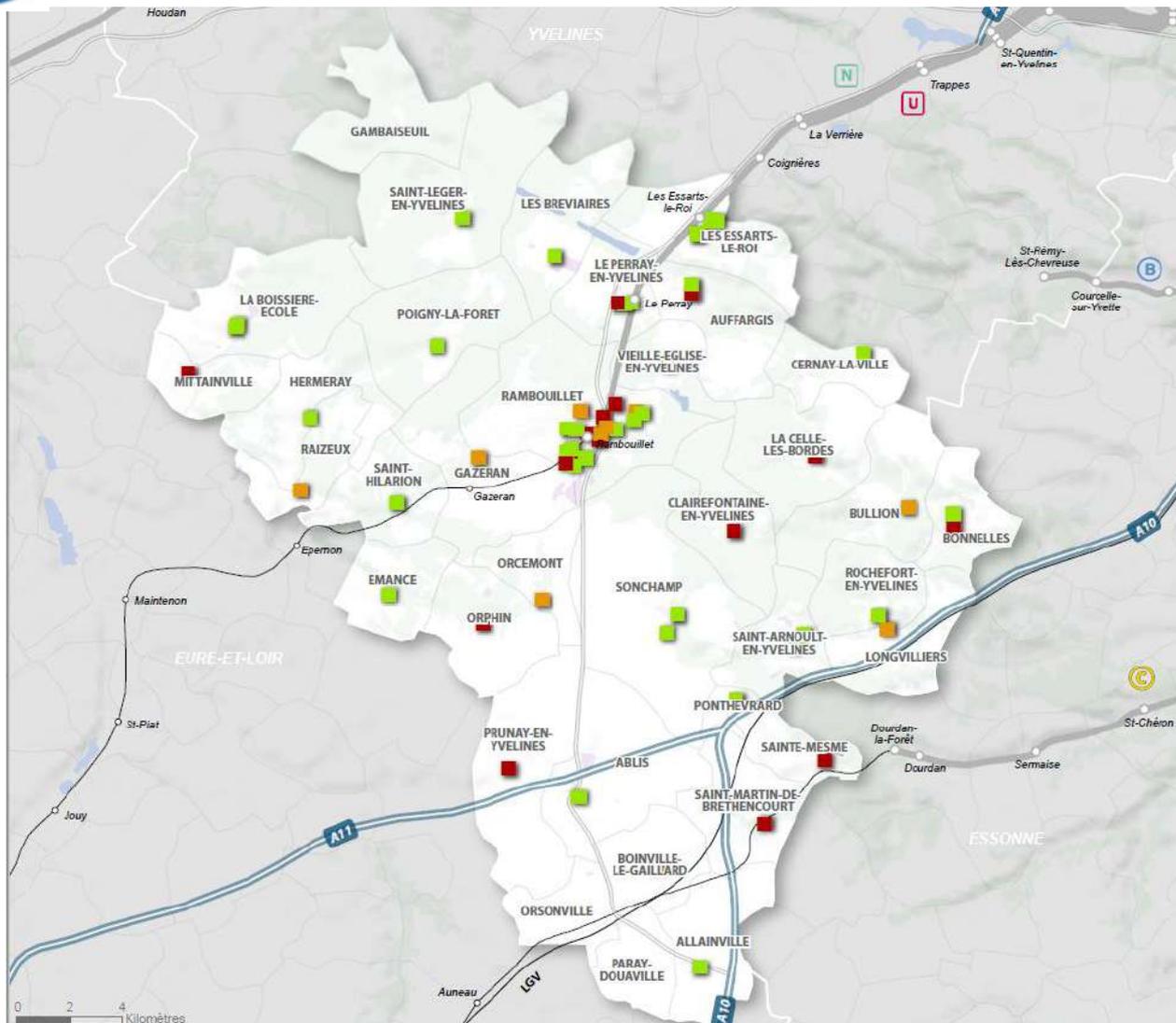
Type de dispositifs	Principaux types	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Points de vigilance	Préconisation dans le PLD	Illustrations
Dispositifs surélevés	Coussins	<ul style="list-style-type: none"> - Coût - Simplicité d'implantation - Eviter l'inconfort des usagers des bus - Limiter les secousses au passage des Poids Lourds - Faciliter les franchissements des cycles 	<ul style="list-style-type: none"> - Durée de vie réduite - Effet de modulation de vitesse limité sur les 2 roues motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> - Bruit lors des franchissements - Nécessité d'éclairage public pour être bien identifié la nuit - Respecter les règles d'accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Eviter les coussins berlinois préfabriqués compte tenu de leur dégradation rapide. Eventuellement en entrée de zones 30 sur les axes structurants s'il y a du trafic Poids Lourds et des lignes de bus sur l'axe 	
	Plateaux	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser fortement les traversées piétonnes - Ralentir également les 2 roues et Poids Lourds - Participer à l'aménagement de l'espace public environnant - Durée de vie 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût - Inconfort des usagers des bus et perte de vitesse - Bruit au passage des Poids Lourds - Gestion plus complexe des écoulements d'eau 		<ul style="list-style-type: none"> - Aux principales intersections des zones 30 dans les secteurs de partage multimodal de la voirie où l'intensité des flux piétons est la plus forte. Plutôt sur les axes du réseau de structurant et de liaisons intercommunales. Eviter leur succession sur un axe accueillant une ligne de bus structurante ou plusieurs lignes. 	
	Ralentisseurs	<ul style="list-style-type: none"> - Coût - Implantation simple - Ralentit tous les usagers de la route 	<ul style="list-style-type: none"> - Inconfort pour les bus et les cycles - Bruit de ré accélération après le ralentisseur 	<ul style="list-style-type: none"> - A éviter sur les itinéraires de bus 	<ul style="list-style-type: none"> - A éviter sur les axes accueillant des bus. Aménagement qui n'est pas à privilégier mais permet un ralentissement à moindre frais. Il doit être réservé aux axes locaux. 	

➔ **Détail de l'action à mettre en place**

Type de dispositifs	Principaux types	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Points de vigilance	Préconisation dans le PLM	Illustrations
Dévoisement du tracé	Etranglements	- Possibilité de sécuriser et d'intégrer des places de stationnement dans des zones contraintes	- Effet pas évident sur la vitesse dans les rues en double sens (accélération pour forcer le passage).	- Associer la signalisation nécessaire et éclairer les obstacles pour qu'ils soient visibles	- Seulement en sens unique dans les zones 30 pour faire respecter la limitation de vitesse et pour organiser le stationnement	
	Chicanes	(rues étroites croisements problématiques et stationnement résidentiel à préserver sur voirie)	- Difficile à implanter dans des zones résidentielles avec des sorties de maison tous les 20 mètres			
	Dévoiements	- Réduire la vitesse surtout en entrée de communes dans des zones peu denses où la vitesse est parfois excessive				

➡ **Détail de l'action à mettre en place**

Les établissements scolaires à sécuriser à échéance PLM



Sécurisation des établissements scolaires

- Sécurisé (43)
- A parfaire (11)
- A sécuriser (17)

Sur les 71 établissements scolaires présents sur le territoire, 28 nécessitent des aménagements de sécurisation sur 11 communes du territoire.

Le coût moyen de sécurisation est de 20 K€ pour la réalisation de plateau piéton

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



ACTION 2

Affirmer la pratique des modes actifs

2.1 Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

2.2 Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires

2.3 La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM

2.4 Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires

2.5 Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable

Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs

1/4

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Aujourd'hui, **22,2 % des déplacements tous motifs confondus (EGT 2010)** sur Rambouillet Territoires sont réalisés à **pied**. Or **l'espace public est largement dédié aux modes motorisés** et laisse peu de place aux modes actifs.
- ✓ L'objectif est d'encourager la pratique de la marche en améliorant la qualité des cheminements piétons

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Intégralité du territoire

Mesures à mettre en place

Afin d'encourager le développement de la pratique de la marche pour des déplacements de courtes distances, il s'agira d'aménager des cheminements piétons de qualité aussi bien sur l'aménagement lui-même (revêtement en bon état, sécurité des traversées piétonnes) qu'en termes d'agrément (verdure, proximité de la circulation automobile). Pour tous nouveaux projets immobilier, le déplacement des piétons devra bien sûr être pris en compte.

L'objectif n'est pas tant de créer des aménagements sur l'ensemble des voiries urbaines, mais de définir des itinéraires structurants et des secteurs prioritaires à traiter : les centralités urbaines, les gares et arrêts majeurs de TC, les équipements scolaires, ...

Le PLM recommande de :

- 1/ Définir des cheminements piétons prioritaires.
- 2/ Créer ou réaménager des itinéraires piétons qualitatifs.
- 3/ Mettre en place un plan de jalonnement des modes actifs sur les itinéraires prioritaires.

L'action 1.2 sur la mise en œuvre d'une pacification de la voirie dans les secteurs à enjeux correspond pour partie aux itinéraires piétons prioritaires et les secteurs stratégiques piétons où seront appliqués des aménagements de pacification.

Coûts

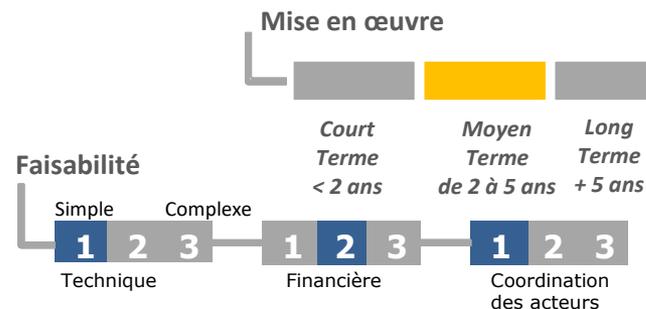
Coût d'aménagement des cheminements piétons prioritaires : 2 à 4 M€ pour les 46 Km identifiés

Suivi des mesures

- ✓ Evolution part modale de la marche
- ✓ Evolution de l'accidentalité des piétons

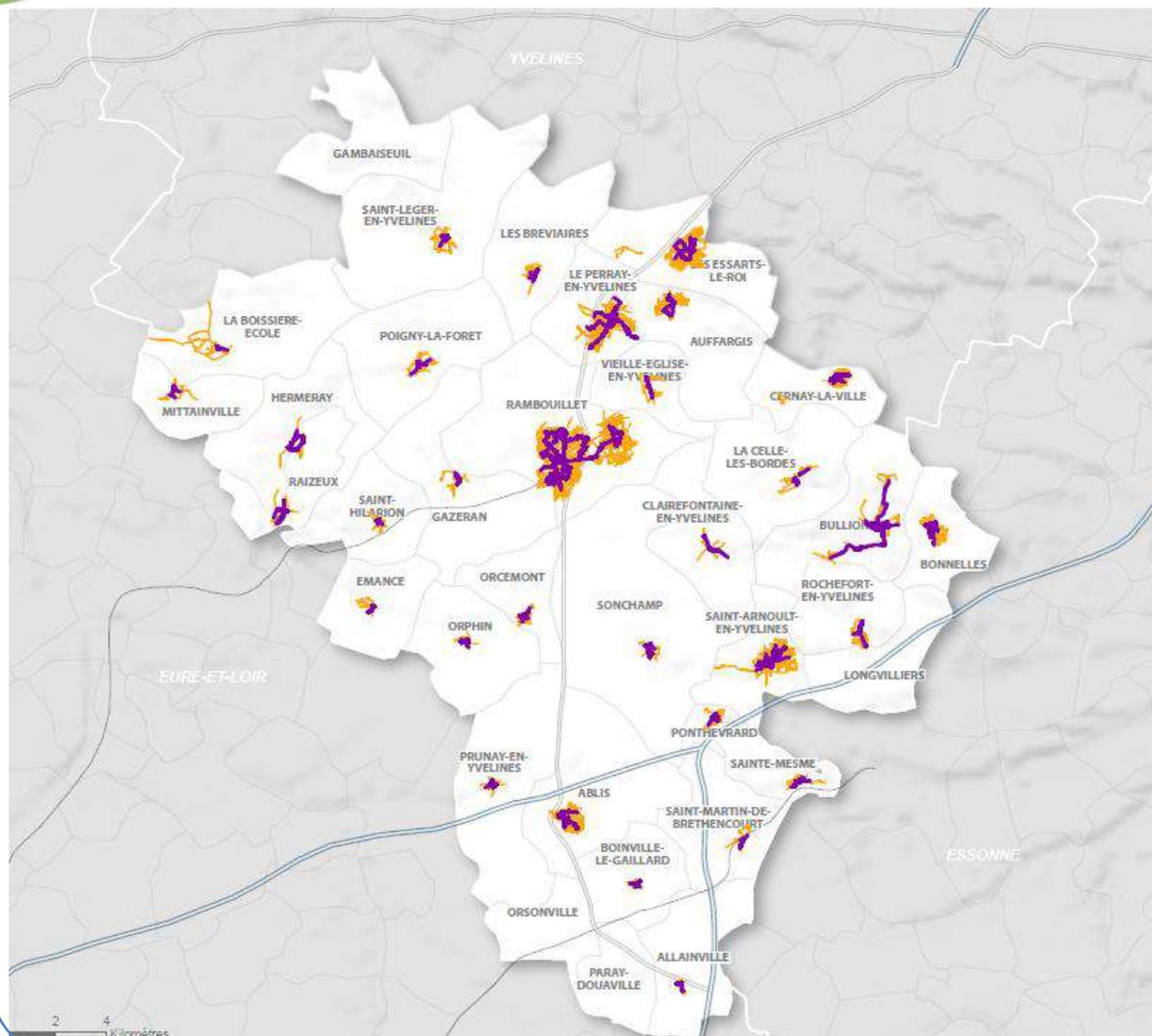
Acteurs	Rôle
Communes, Département, Etat, DRIEE, Région	Maître d'ouvrage ou partenaire technique selon la domanialité de la voirie

Planning & faisabilité





➔ **Détail de l'action à mettre en place**



Les itinéraires prioritaires et les secteurs stratégiques à enjeux piétons forts

- Secteurs à enjeux piéton**
- Itinéraire piéton prioritaire
 - Secteur à enjeux piéton

- ✓ Les secteurs stratégiques à enjeux piéton sont la résultante de l'intensité des déplacements piétons attendus en fonction de la localisation des pôles générateurs de déplacements pondérés au regard de l'utilisation de la marche pour les rejoindre (plus élevé pour un rabattement vers les TC, les établissements scolaires etc...).
- ✓ Les itinéraires prioritaires sont ceux qui représentent le plus d'enjeu pour développer la marche et ainsi ceux à traiter en priorité dans le cadre du PLM. Ils représentent 71,8 Km dont 20,5 Km sur Rambouillet
- ✓ Les secteurs à enjeux piétons forts représentent 399 km de voirie dont 128 Km uniquement sur Rambouillet.

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



➔ **Détail de l'action à mettre en place**

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Ablis	2,5 Km	15,3 Km	17,9 Km
Allainville	0,5 Km	1,0 Km	1,6 Km
Auffargis	1,8 Km	12,3 Km	14,1 Km
Boinville-le-Gaillard	0,7 Km	1,6 Km	2,3 Km
La Boissière-École	0,7 Km	10,5 Km	11,2 Km
Bonnelles	2,4 Km	9,5 Km	11,9 Km
Les Bréviaires	1,2 Km	4,0 Km	5,2 Km
Bullion	8,1 Km	9,9 Km	18,0 Km
La Celle-les-Bordes	1,0 Km	4,4 Km	5,3 Km
Cernay-la-Ville	1,9 Km	9,1 Km	11,0 Km
Clairefontaine-en-Yvelines	1,4 Km	2,9 Km	4,3 Km
Émancé	0,4 Km	3,1 Km	3,5 Km
Les Essarts-le-Roi	4,0 Km	30,9 Km	34,9 Km
Gazeran	0,7 Km	4,9 Km	5,7 Km
Hermeray	1,1 Km	2,7 Km	3,8 Km
Longvilliers	0,4 Km	0,7 Km	1,1 Km
Mittainville	1,0 Km	3,5 Km	4,5 Km
Orcemont	1,1 Km	3,6 Km	4,8 Km
Orphin	1,0 Km	2,6 Km	3,6 Km
Le Perray-en-Yvelines	7,3 Km	31,5 Km	38,8 Km
Poigny-la-Forêt	1,6 Km	5,7 Km	7,3 Km
Ponthévrard	0,9 Km	4,1 Km	5,0 Km
Prunay-en-Yvelines	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
Raizeux	3,3 Km	3,9 Km	7,2 Km
Rambouillet	20,5 Km	107,5 Km	128,0 Km
Rochefort-en-Yvelines	1,0 Km	4,6 Km	5,6 Km
Saint-Arnoult-en-Yvelines	5,5 Km	23,9 Km	29,4 Km
Saint-Hilarion	0,5 Km	3,2 Km	3,7 Km
Saint-Léger-en-Yvelines	1,2 Km	6,9 Km	8,1 Km
Saint-Martin-de-Bréthencourt	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
Sainte-Mesme	1,4 Km	3,4 Km	4,8 Km
Sonchamp	1,4 Km	2,7 Km	4,1 Km
Vieille-Église-en-Yvelines	0,9 Km	5,5 Km	6,4 Km
TOTAL	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

Répartition des linéaires concernant les cheminements piétons qualitatifs proposés par les communes dans le cadre du PLM.

NB : Les cartes localisant les linéaires en itinéraire prioritaire et les secteurs à enjeux piétons sont disponibles en annexe 5 du présent document.

Les communes les plus peuplées de Rambouillet Territoires sont en toute logique celles qui disposent du plus de linéaires concernant les itinéraires prioritaire et les secteurs à enjeux pour les piétons.



➔ **Détail de l'action à mettre en place**

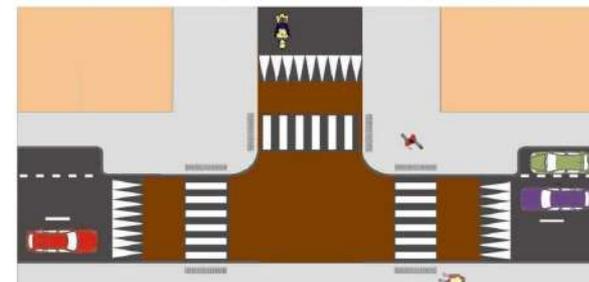
2. Créer ou réaménager des itinéraires qualitatifs pour les piétons

Favoriser et sécuriser les déplacements à pied de tous notamment en supprimant le stationnement en amont des traversées

Il s'agit d'assurer la sécurité des cheminements des piétons et des cyclistes en établissant **une meilleure covisibilité entre les véhicules situés sur la chaussée et les piétons**. Ainsi l'article 21 bis de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit qu' « **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée 5 mètres en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel ». Ces dispositions sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité devront avoir été réalisés au **31 décembre 2026**. Le réaménagement des traversées s'appuiera sur **la systématisation des avancées de trottoir ou les aménagements de type « oreilles » aux intersections**.

Aménager des plateaux piétons et trottoirs traversants. Les **plateaux piétons** sont des aménagements permettant la sécurisation des carrefours pour les piétons et assurant la continuité des cheminements. Ils permettent cette sécurisation par la mise à un même niveau de l'ensemble des usagers de la route, piétons comme automobilistes. Facilement identifiables et spatialement délimités, ils constituent un espace où le piéton est l'utilisateur prioritaire de la voirie.

Les trottoirs traversants vont encore plus loin et opèrent un renversement des rôles : c'est l'automobiliste qui franchit l'espace du piéton, et non le piéton qui emprunte la chaussée. Ces aménagements sont à réaliser en priorité sur les itinéraires piétons prioritaires et les secteurs à enjeux aux abords de pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, gare...) ou en accompagnement d'une zone pacifiée (voir action 1.2 sur le Développement des secteurs apaisés au sein des principales centralités).



Trottoir traversant à Chambéry : Chambéry est une ville pionnière dans l'apaisement des vitesses et l'intégration du piéton en ville



Ex : Signalétique piétonne - Nîmes

3. Mettre en place un plan de jalonnement des modes actifs

Il s'agit de disposer de panneau adapté aux piétons à mettre en œuvre dans un premier temps sur les itinéraires prioritaires. Les informations nécessaires sont à la fois les destinations mais également les temps de parcours à pied. Afin de rendre lisible les panneaux, il est préférable d'opter pour un code couleur qui se démarque du jalonnement routier. De nombreuses communes ont déjà mis en place ce type de dispositif qui s'appuie sur les différents mâts de jalonnement déjà présent.

Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Une prise en compte de l'accessibilité pour tous au sein de toutes les communes du territoire.
- ✓ Mais des difficultés d'assurer une continuité sur les cheminements piétons avec des problèmes au niveau de traversées, de dévers, de largeur du cheminement...

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Intégralité du territoire

Coûts

Coût de mise en accessibilité pour les cheminements prioritaires : Une partie des coûts est imputé à l'action 1.2 et 2.1 Mais pour garantir l'accessibilité pour tous des reprises de trottoirs et autres aménagements seront nécessaires et seront chiffrés par les communes une fois les audits réalisés.

Audit des points d'arrêts prioritaires – 8 K€.

Mesures à mettre en place

Afin d'encourager le développement d'une accessibilité universelle il s'agira d'aménager des cheminements piétons en respect des normes accessibilité pour tous. Pour tout nouveaux projets de cheminement piéton, l'accessibilité pour tous devra être pris en compte. L'objectif est qu'à terme l'ensemble des voiries urbaines garantissent une accessibilité universelle, mais, dans la temporalité du PLM, il convient de prioriser les actions en s'attachant à traiter en priorité les cheminements prioritaires et les arrêts TC sur des lignes prioritaires dans un rayon de 200 m...

Les mesures à réaliser sur la durée du PLM :

- 1/ Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons prioritaires (cf. action 2.1) ;
- 2/ Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m. autour des arrêts prioritaires de TC.

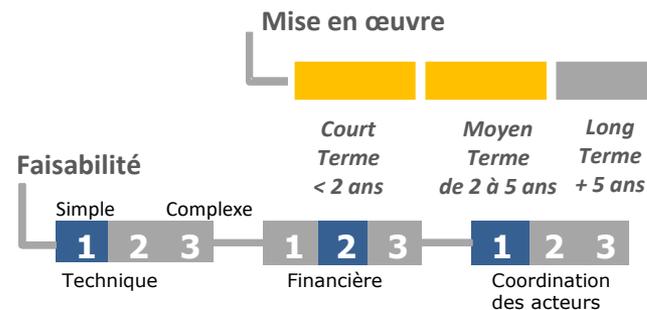
La Ville de Rambouillet s'appuiera pour cette action sur le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) en cours de validation.

Suivi des mesures

- ✓ Audits réalisés autour des arrêts de TC
- ✓ Km de cheminements prioritaires rendu accessible pour tous.

Acteurs	Rôle
Communes	Audit et mise en place de l'accessibilité pour tous sur les cheminements prioritaires
Communes	Audit de l'accessibilité aux points d'arrêts prioritaires de TC dans un rayon de 200 m.

Planning & faisabilité





➔ **Détail de l'action à mettre en place**

1. Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons prioritaires

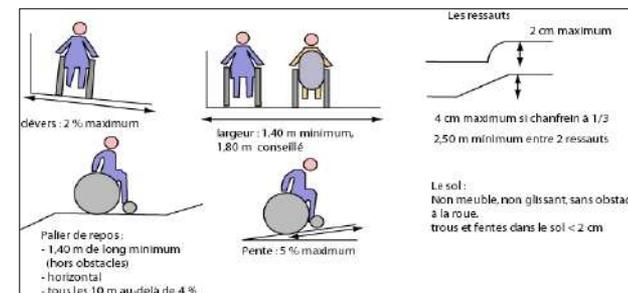
Afin d'encourager le développement de la pratique de la marche pour des déplacements de courtes distances, **il s'agira d'améliorer rendre accessible à tous les cheminements piétons prioritaires.** Les itinéraires prioritaires représentent le plus d'enjeux pour développer la marche et ainsi répondre aux mieux des attentes des personnes à mobilité réduite. Bien évidemment, il convient en parallèle que les communes continue de mettre en œuvre l'accessibilité pour tous sur les autres cheminements piétons.

RAPPEL DE LA MISE EN ACCESSIBILITE

La loi n°2005-102 du 11 février 2005

La loi « égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » impose que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

Communes	Itinéraires piétons prioritaires
Les Essarts-le-Roi	4,5 Km
Le Perray-en-Yvelines	1,9 Km
Gazeran	0,6 Km
Rambouillet	39,7 Km
Saint-Arnoult-en-Yvelines	2 Km
Total	48,8 km



Les règles permettant à un cheminement d'être accessible

Mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

La loi prévoit la mise en place de plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE). Elle fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles. Ces plans devaient être réalisés pour décembre 2009.

40 % de la population est concernée

La loi de 2005 donne une définition très large de la notion de « Personne à Mobilité Réduite » : « toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer, telles que, personnes handicapées, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et parents avec enfants (y compris poussette) ». D'après une enquête du d'IDFM menée entre 2013 et 2015, 41 % de la population francilienne rencontre des difficultés plus ou moins importantes dans la réalisation d'au moins un de ses déplacements au cours de la journée.



➤ Détail de l'action à mettre en place

2. Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m. autour des arrêts de TC

La loi LOM du 24 décembre 2019

La loi « d'orientations des mobilités » instaure que les données portant sur l'accessibilité des services réguliers de transport public (routier et ferroviaire) seront rendues publiques, ainsi que certains itinéraires piétonniers et les voiries communales dans les 200 m autour du point d'arrêt prioritaire (défini pour les S'DAP). La partie TC est gérée par IDFM mais pour ce qui concerne la voirie, c'est aux gestionnaires de voirie de s'assurer de la collecte des données et de leur disponibilité.

Les dates butoir pour la collecte et la fourniture des données accessibilité de la voirie (200 m autour des points d'arrêt prioritaires (gare, bus et cars) sont les suivantes :

- 16 mai 2022 pour les communes disposant d'au moins une gare et de points d'arrêts prioritaires,
- 1^{er} décembre 2023 pour toutes les autres communes comptant au moins un point d'arrêt prioritaire.

Durant la temporalité du PLM, les communes devront réalisés cet audit, compte tenu de la définition des arrêts prioritaires (2 lignes de TC, proximité de 300 habitants ou travailleurs ou d'un ERP de 1^{ère}; 2^{ème} ou 3^{ème} catégorie). L'Etat, dans une première estimation de la loi LOM a chiffré à 80 € par arrêt le coût de l'audit. Sur une base de 50 zone arrêts (soit 100 arrêts) 8 K€ pour les arrêts de Rambouillet Territoires.



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ La pratique du vélo est encore faible sur le territoire malgré l'existence **d'un maillage de 201 km de voies favorables aux cycles**, dont 117 km comportent des aménagements cyclables mais le Territoire est marqué par une **absence de continuité globale**.
- ✓ L'objectif est de faire du vélo une **alternative** crédible à l'automobile, et non pas seulement un outil de loisir.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Linéaire d'aménagements cyclables et de zones pacifiées
- ✓ Part modale du vélo

Mesures à mettre en place

En s'appuyant sur les aménagements déjà réalisés, il s'agit de proposer un maillage cyclable complet et sans discontinuités pour des déplacements quotidiens entre les communes et vers les principales centralités.

Dans cette action il s'agira ainsi de :

- ✓ Elaborer un **schéma directeur cyclable** en s'appuyant sur la Véloscénie, en développant davantage l'aspect utilitaire.
- ✓ **Créer et sécuriser les franchissements** des modes actifs sur Rambouillet Territoires au niveau :
 - des voies ferroviaires
 - de l'A11 à Ablis
 - de la RN 10 à Rambouillet

Le **schéma directeur cyclable** de Rambouillet Territoires devra s'appuyer sur un **réseau structurant de 72 km défini dans le cadre du PLM**. Celui-ci se base sur 2 types de liaisons :

- ✓ Les **itinéraires principaux** qui constituent le cœur du schéma directeur cyclable. Ces axes permettent d'assurer le rabattement vers les principaux pôles générateurs et d'intermodalité de Rambouillet Territoires.
- ✓ Les **itinéraires secondaires** assurent un maillage plus complet et garantissent une continuité cyclable dans les zones urbaines proches.

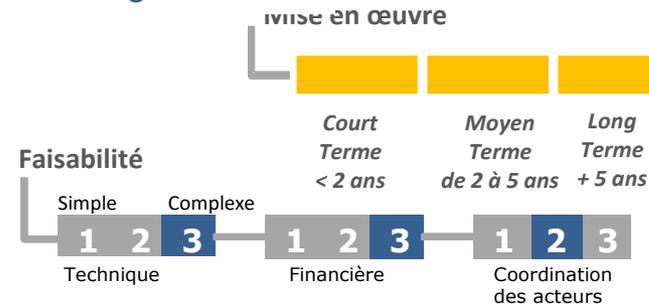
Coûts

Réalisation du schéma directeur cyclable en cours

Coût estimatif des aménagements possibles sur la base des objectifs affichés : 3 M€ pour la reprise des aménagements existants et **18 M €** pour les aménagements à réaliser (coût qui sera affiné dans le schéma directeur)

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	Réalisation du schéma directeur cyclable
Communes, Rambouillet Territoires, Département, Etat et ONF	Maître d'ouvrage ou partenaire technique selon la domanialité de la voirie
Région IDF	Subventions régionales en lien avec le schéma directeur cyclable

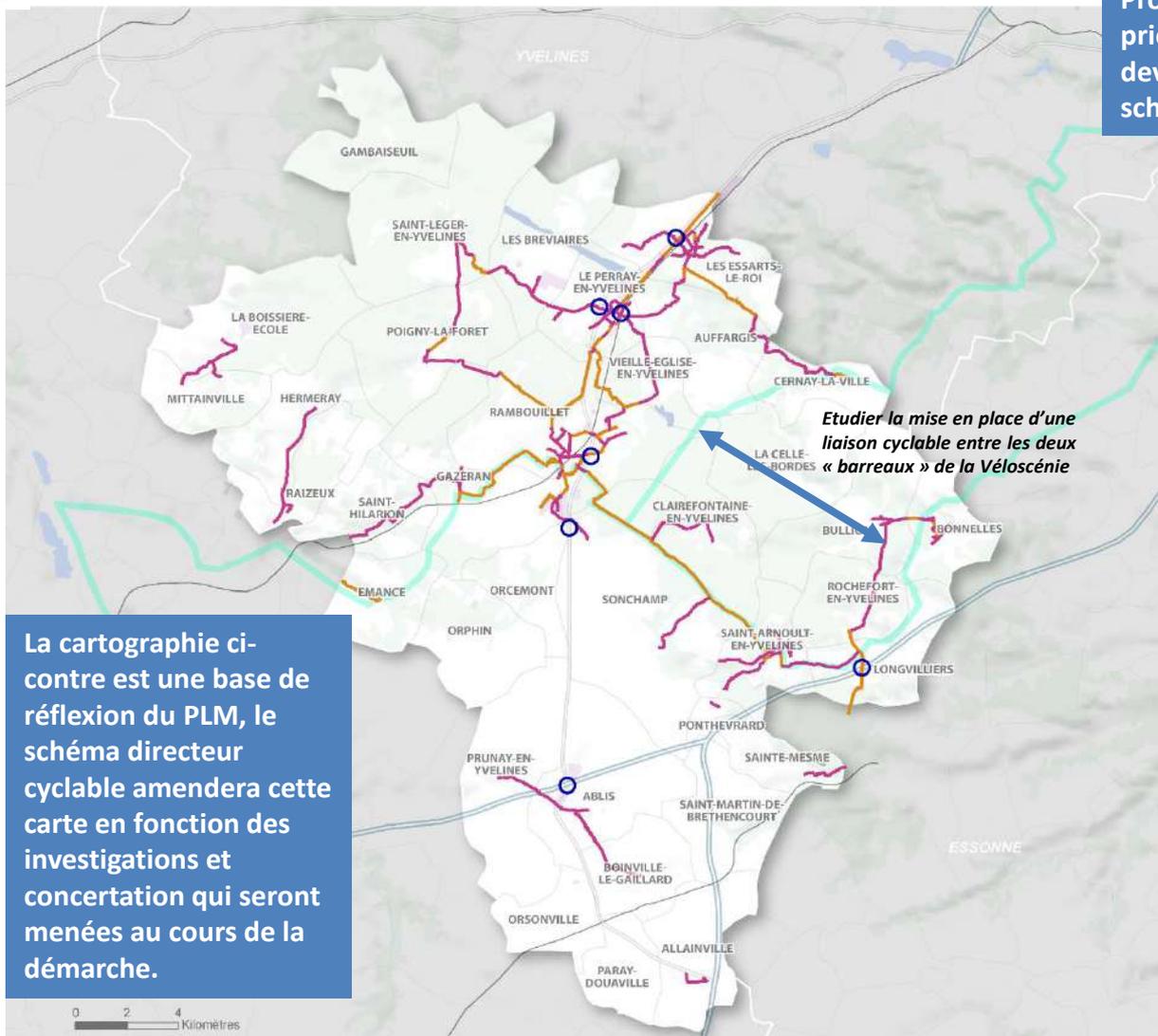
Planning & faisabilité





➔ **Détail de l'action à mettre en place**

Proposition de réseau cyclable prioritaire autour de la Véloscénie qui devra être confirmé ou non dans le schéma directeur cyclable en cours



La cartographie ci-contre est une base de réflexion du PLM, le schéma directeur cyclable amènera cette carte en fonction des investigations et concertation qui seront menées au cours de la démarche.

- Aménagement inexistant
- Aménagement existant ou à refaire

La Véloscénie

- La Véloscénie
- Franchisement à créer ou à sécuriser

- ✓ Les itinéraires structurants sont définis en fonction du peuplement et de la localisation des pôles générateurs majeurs, c'est-à-dire les gares, les établissements scolaires du secondaire, et les zones d'emploi.
- ✓ Les itinéraires secondaires desservent plus finement le territoire où le potentiel reste présent. Ils relient notamment les hameaux aux centres urbains à proximité.
- ✓ La Véloscénie est utilisée dans la construction du réseau.

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



➔ **Détail de l'action à mettre en place**

COMMUNES	Aménagement existant	Aménagement à réaliser	TOTAL (en km)
Ablis	0,0 Km	4,7 Km	4,7 Km
Allainville	0,0 Km	1,4 Km	1,4 Km
Auffargis	2,1 Km	4,5 Km	6,5 Km
Boinville-le-Gaillard	0,0 Km	2,4 Km	2,4 Km
La Boissière-École	0,0 Km	3,4 Km	3,4 Km
Bonnelles	1,2 Km	2,6 Km	3,8 Km
Les Bréviaires	0,0 Km	4,2 Km	4,2 Km
Bullion	0,0 Km	4,2 Km	4,2 Km
Cernay-la-Ville	0,7 Km	3,6 Km	4,3 Km
Clairefontaine-en-Yvelines	2,9 Km	3,8 Km	6,7 Km
Émancé	1,8 Km	0,0 Km	1,8 Km
Les Essarts-le-Roi	6,9 Km	11,7 Km	18,6 Km
<i>Gambaiseuil</i>	<i>0,0 Km</i>	<i>0,0 Km</i>	<i>0,0 Km</i>
Gazeran	4,5 Km	5,1 Km	9,6 Km
Hermeray	0,0 Km	4,3 Km	4,3 Km
Longvilliers	3,6 Km	2,3 Km	5,9 Km
Mittainville	0,0 Km	0,9 Km	0,9 Km
Orcemont	0,0 Km	0,1 Km	0,1 Km
<i>Orphin</i>	<i>0,0 Km</i>	<i>0,0 Km</i>	<i>0,0 Km</i>
<i>Orsonville</i>	<i>0,0 Km</i>	<i>0,0 Km</i>	<i>0,0 Km</i>
<i>Paray-Douville</i>	<i>0,0 Km</i>	<i>0,0 Km</i>	<i>0,0 Km</i>
Le Perray-en-Yvelines	4,0 Km	10,0 Km	14,0 Km
Poigny-la-Forêt	1,1 Km	4,2 Km	5,4 Km
Ponthévrard	0,0 Km	0,3 Km	0,3 Km
Prunay-en-Yvelines	0,0 Km	1,6 Km	1,6 Km
Raizeux	0,0 Km	1,5 Km	1,5 Km
Rambouillet	19,5 Km	12,6 Km	32,1 Km
Rochefort-en-Yvelines	0,8 Km	3,1 Km	3,9 Km
Saint-Arnoult-en-Yvelines	2,1 Km	8,9 Km	11,0 Km
Saint-Hilarion	0,0 Km	5,0 Km	5,0 Km
Saint-Léger-en-Yvelines	1,1 Km	3,3 Km	4,5 Km
<i>Saint-Martin-de-Bréthencourt</i>	<i>0,0 Km</i>	<i>0,0 Km</i>	<i>0,0 Km</i>
Sainte-Mesme	0,0 Km	1,7 Km	1,7 Km
Sonchamp	5,2 Km	4,5 Km	9,7 Km
Vieille-Église-en-Yvelines	2,3 Km	2,8 Km	5,1 Km
TOTAL	60,7	118,9	179,6

Répartition des linéaires d'aménagements cyclables potentiels qui seront défini ultérieurement dans le schéma directeur cyclable en cours de réalisation.



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Le diagnostic a montré un déficit en termes de stationnements vélos, notamment au niveau des gares où pour un potentiel de rabattement en cycle de 10 à 15 % des voyageurs, 460 stationnements seraient manquants.
- ✓ Moins d'une commune sur deux disposent de stationnement sur l'espace public.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Intégralité du territoire

Mesures à mettre en place

Un vélo comme une auto part d'un point de stationnement pour en rejoindre un autre. Si le stationnement n'est pas possible à destination le trajet en cycle devient difficilement praticable ce qui limite l'utilisation du vélo.

Les mesures recommandées par le PLM :

1/ Développer l'offre de stationnement des cycles avec un mobilier de qualité dans les secteurs stratégiques : pôles d'échange, lieux d'emplois, pôles commerciaux, pôles de loisirs. L'offre peut également être sécurisée.



L'offre de stationnement doit répondre à 3 critères :

- ✓ La sécurité (efficacité contre vols et dégradations) ;
- ✓ La commodité (accrochage et manipulation aisés des vélos) ;
- ✓ La proximité (faible distance entre parc de stationnement et pôle desservi).

Les espaces de stationnement devront être aménagés en fonction de trois durées de stationnement envisagées :

- ✓ Des arceaux pour un stationnement quelques minutes ;
- ✓ Des abris vélos pour un stationnement de quelques heures (équipements de loisirs, administrations...);
- ✓ Des box sécurisés sur une journée entière (gares et arrêts de TC structurants).

2/ Mettre en place au sein des PLU des communes des normes de stationnement pour les vélos

3/ Favoriser l'implantation de stationnement vélo au niveau des traversées piétonnes

Coûts

Rambouillet Territoires va acquérir et mettre à disposition des arceaux vélos pour les communes dont les besoins sont en cours d'identification.

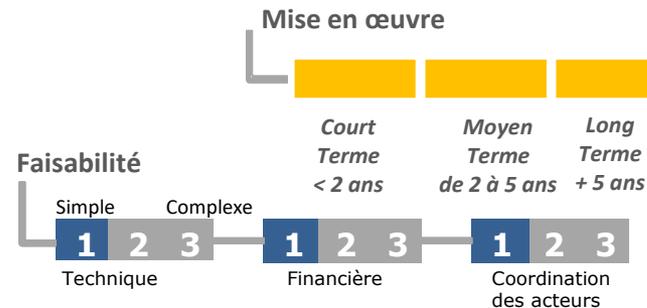
Besoin estimatif de 500 arceaux : 110 K€
4 parcs vélos sécurisés en gare : 200 K€

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de stationnements vélos et taux d'occupation
- ✓ Accidentalité des cyclistes

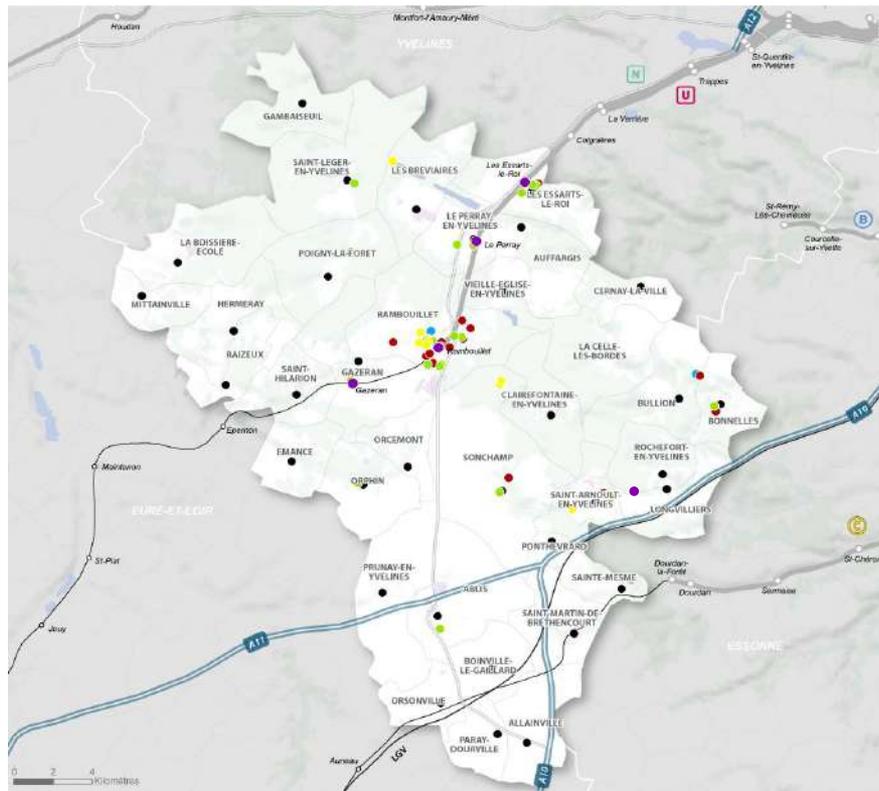
Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	Finance les arceaux pour les communes
Communes	Installe les arceaux fournis par RT et complète le stationnement de moyenne ou longue durée
IDFM	Parc Vélo Sécurisé sur les 4 gares

Planning & faisabilité





➔ **Détail de l'action à mettre en place**



Les pôles générateurs de déplacements qui doivent disposer de stationnement vélo

- Gares
- Mairie
- Collège/Lycée/Supérieur
- Santé
- Culture
- Sport/Loisirs

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

Durée	Type de pôles générateurs	Aménagement type	Éléments de coûts
Courte (< 1h)	Centres urbains, zones commerciales, commerces de proximité	Arceaux, adaptés au rythme des centres-villes. Privilégier les arceaux en U plutôt que les pinces, plus sujettes aux dégradations	Mise en place d'un arceau : 220 € HT (à titre de comparaison : 2 300 € HT pour une place de stationnement Véhicules Particuliers)
Moyenne (quelques heures)	Administrations, établissements de santé, culturels et sportifs	Abris à vélos, protégeant des intempéries	Abris vélos couverts 4-5 places : 1 000 à 4 000 € HT
Longue (> ½ journée)	Gares, établissements scolaires, lieux de travail	Box à vélos individuels ou abris collectifs fermés adaptés au stationnement en gare pour plus de sécurité	Box individuel : 2 000 € HT par vélo Parc vélo sécurisé (IDFM – 50 places) : 50 K€



Détail de l'action à mettre en place

2. Mettre en place au sein des PLU des communes des normes de stationnement pour les vélos

Le PDUIF prescrit des normes minimales en matière de places de stationnement dédiées aux cycles dans les bâtiments. **Le PLM ira plus loin que les prescriptions du PDUIF en imposant dans l'article 12 des PLU des normes plus ambitieuses pour les logements collectif et les établissements scolaires.**

Une augmentation des capacités de stationnement dans l'habitat collectif

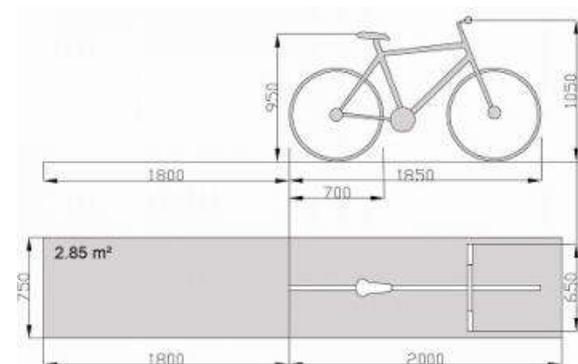
Le stationnement d'un vélo classique demande une surface de **1,10 m² à 1,50 m²** (1,80 m x 0,7 m), sans compter l'espace nécessaire au dégagement et à la circulation (1,3 m² pour 2 vélos).

D'après l'EGT 2010 d'Ile-de-France, on compte **1,08 vélo par ménage en IDF.**

La nouvelle norme PLM permettrait le stationnement d'un parc de **1,05 vélos par ménage contre 0,7 avec la norme PDUIF** pour le cas d'un immeuble moyen de 20 logements dont 5 logements de 2 pièces. Si la capacité du local à vélo est encore en-deçà des besoins, d'autres possibilités de stationnement dans l'habitat collectif viennent compléter cette offre, notamment utilisées pour les cyclistes occasionnels (garage, cave...).

Type	Normes PDUIF	Normes PLM
Habitat collectif	0,75 m ² dédié aux cycles par logement jusqu'à 2 pièces ; 1,5 m ² par logement à partir de 3 pièces ; Minimum de 3 m ²	2 m ² par logement quelle que soit sa taille Minimum de 3 m ²
Bureaux	1,5 m ² pour 100 m ² de surface de plancher	Idem
Activités, commerces (de surface de plancher > 500 m ²), industries, équipements publics	1 place pour 10 employés	Idem
Ecoles	1 place pour 8 à 12 élèves	Idem
Collèges et lycées	1 place pour 8 à 12 élèves	Idem
Universités	1 place pour 8 à 12 élèves	Idem

Norme dans l'habitat collectif	Exemple d'habitat collectif	Surface du local à vélo	Capacité du local à vélo
0,75 m² dédié aux cycles par logement jusqu'à 2 pièces ; 1,5 m² par logement à partir de 3 pièces	Immeuble de 20 logements comportant 5 logements de 2 pièces	26,25 m ²	14 vélos
2 m² par logement quelle que soit sa taille		30 m ²	21 vélos



Surface nécessaire au stationnement d'un vélo



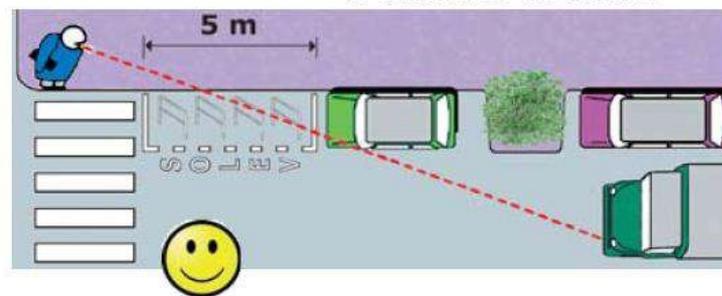
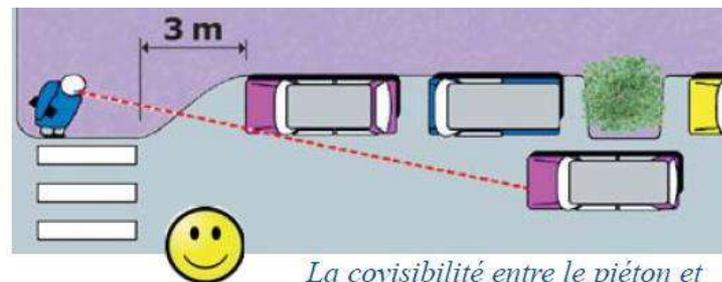
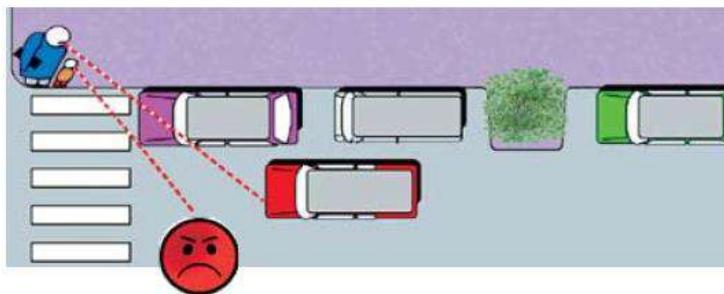
➔ **Détail de l'action à mettre en place**

3. Favoriser l'implantation de stationnement vélo au niveau des traversées piétonnes

Le développement de la sécurisation des traversées piétonnes par la généralisation d'un espace sanctuarisé de 5 m. en amont afin de permettre une bonne co-visibilité au 31 décembre 2026 (loi LOM) doit être l'opportunité de reconquérir de l'espace public à destination du stationnement des cycles.

Dans de nombreux cas ce sont des places de stationnement qui vont être supprimées et pour éviter du stationnement illicite ou un aménagement d'extension de trottoirs coûteux il est privilégié l'implantation de stationnement pour les vélos de type arceau.

Schémas des triangles de visibilité piéton/conducteur de véhicule avec et sans avancée de trottoir



Source : CETE Normandie Centre



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ L'objectif est d'encourager le transfert modal vers le vélo par le développement de services adaptés aux spécificités du mode cyclable.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Intégralité du territoire

Mesures à mettre en place

La réalisation d'aménagements cyclables ne suffit pas à déclencher un report modal vers le vélo. *Les outils serviciels participent au développement du vélo en informant sur les possibilités d'itinéraires et la pertinence du vélo et en facilitant la circulation du cycliste au cours de son trajet.*

Les mesures recommandées par le PLM :

1/ Mettre en place un jalonnement adapté aux cycles pour favoriser la pratique en reprenant la signalétique mise en place par le département des Yvelines.

2/ Réaménager les carrefours en prenant en compte les vélos

3/ Organiser le déploiement Véligo location sur le territoire en s'appuyant sur le développement attendu des vélos à assistance électrique (VAE) en location en lien avec le projet de déploiement régional mené par IDFM.

4/ Communiquer sur les itinéraires et stationnements cyclables via les outils numériques et des plans dédiés.



Paronocan M12a



Paronocan M12b

Coûts

Coût jalonnement / carrefours : Pris en compte lors de la réalisation des aménagements cyclables.

Coût VAE : Pris en compte par IDFM

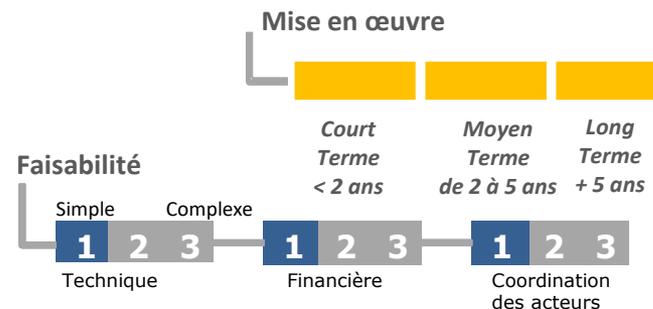
Coût communication : cf. action 6.1

Suivi des mesures

- ✓ Linéaire d'itinéraires cyclables équipés de jalonnement
- ✓ Nombre de carrefours sécurisés
- ✓ Nombre de locations de VAE
- ✓ Accidentalité des cyclistes

Acteurs	Rôle
Communes, Rambouillet Territoires, IDFM	Maître d'ouvrage ou partenaire technique selon la domanialité de la voirie

Planning & faisabilité





ACTION 3

Rendre les transports en commun plus attractifs

3.1 - Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers

3.2 Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges

3.3 Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires

3.4 Déployer des modes de mobilité innovants



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Un réseau de transport collectif sur Rambouillet Territoires restructuré en 2016 (+ 22 % de fréquentation) qui ne doit pas être fondamentalement modifié. Un TAD a été mis en place en 2020 du mardi au samedi et celui-ci a été renforcé le lundi en 2021. La mise en concurrence du réseau de bus par IDFM sera l'occasion de faire évoluer l'offre actuelle avec différentes améliorations attendues.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

✓ Evolution de la fréquentation des différentes lignes de bus.

Mesures à mettre en place

Rambouillet Territoires avec le PLM propose à IDFM d'étudier :

- De relier toutes les communes du territoire à une gare en heure de pointe,
- D'améliorer le rabattement bus sur la gare de Gazeran.

IDFM continue à travailler et à intensifier la mise en œuvre d'un transport à la demande en heures creuses sur les communes non desservies du territoire

- En fonction du succès de certains services de TAD récemment mise en œuvre (en janvier 2020 pour le rabattement vers les centres commerciaux, gares, hôpitaux et centres médicaux ou septembre 2020 pour la Vallée de Chevreuse), il pourrait être étudié au cas par cas la possibilité de mise en place de services réguliers en heures creuses.
- Planifier un élargissement du service de l'offre de transport à la demande : Nouvelles destinations : Etang de Hollande et Espace Rambouillet - Ouverture du TAD le dimanche

IDFM dans le cadre de la procédure de mise en concurrence du réseau de bus s'interroge sur les évolutions suivantes :

- Restructuration du réseau de Rambouillet pour mieux desservir les secteurs à l'écart de l'offre de TC, ainsi qu'une augmentation d'amplitude et la mise en place d'offre le dimanche.
- Evolution de l'offre en fonction des besoins en s'articulant sur le TAD avec les lignes régulières.
- Des liaisons structurantes gare à gare sous forme de lignes Express en s'appuyant sur des lignes existantes.

RT souhaite intensifier certaines dessertes. IDFM va mener une réflexion en ce sens.

- Un renforcement de la desserte en heures de pointes notamment pour Saint-Léger-en-Yvelines et Poigny-la-Forêt en direction des gares de Rambouillet et Montfort-l'Amaury.
- Un renforcement de la ligne Express 10 pourrait être étudié à Sonchamp en lien avec le développement urbain du secteur.
- Déployer une nouvelle ligne Express qui pourrait desservir Rambouillet – Les Essarts – Chevreuse – Saint-Rémy
- Renforcer et développer une offre de TC attractive pour assurer une desserte efficace sur la zone d'Albis avec les nouvelles entreprises attendues dans ce secteur.

Coûts

Coût des évolutions du réseau définie par IDFM et financement pris en charge par IDFM.

Acteurs	Rôle
IDFM	Maître d'ouvrage pour la définition et le financement de la restructuration du réseau de bus
Rambouillet Territoires	Partenaire technique associé par IDFM dans la définition des évolutions du réseau de bus

Planning & faisabilité

Faisabilité



Mise en œuvre



Court Terme < 2 ans
Moyen Terme de 2 à 5 ans
Long Terme + 5 ans



➡ **Détail de l'action à mettre en place**

Gare de Gazeran

Zones de modération de vitesse

-  Zone de rencontre
-  Zone 30
-  Limité à 30km/h

Aménagements cyclables existants

-  Stationnement vélo
-  Box véligo
-  Piste cyclable
-  Bande cyclable
-  Double sens cyclable
-  Voie mixte
-  Route partagée
-  Chemin

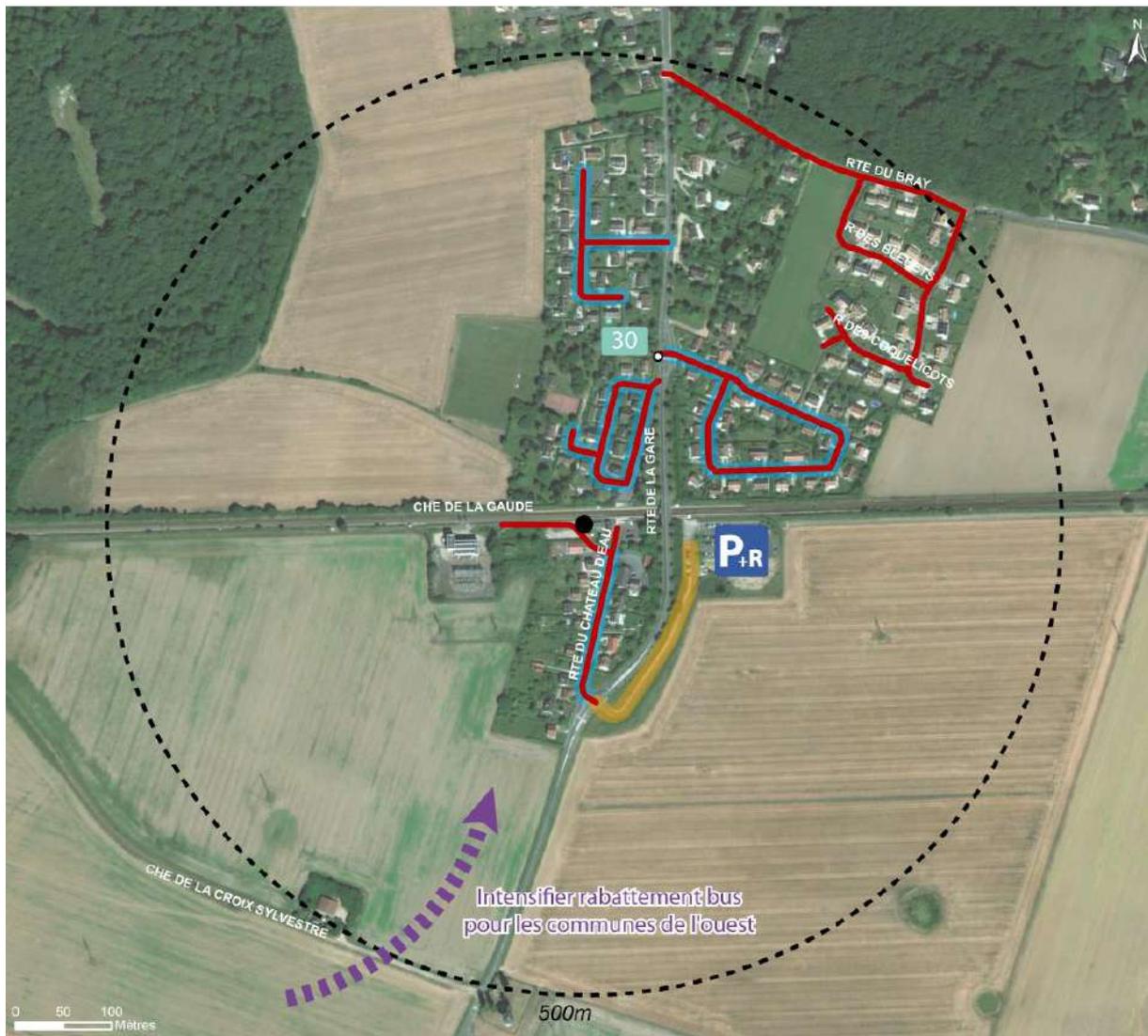
Présence de réglementation

-  Limité dans le temps
-  Payant

Principaux parcs de stationnement

-  Parking
-  Parc Relais non labellisé
-  Point d'arrêt transport en commun

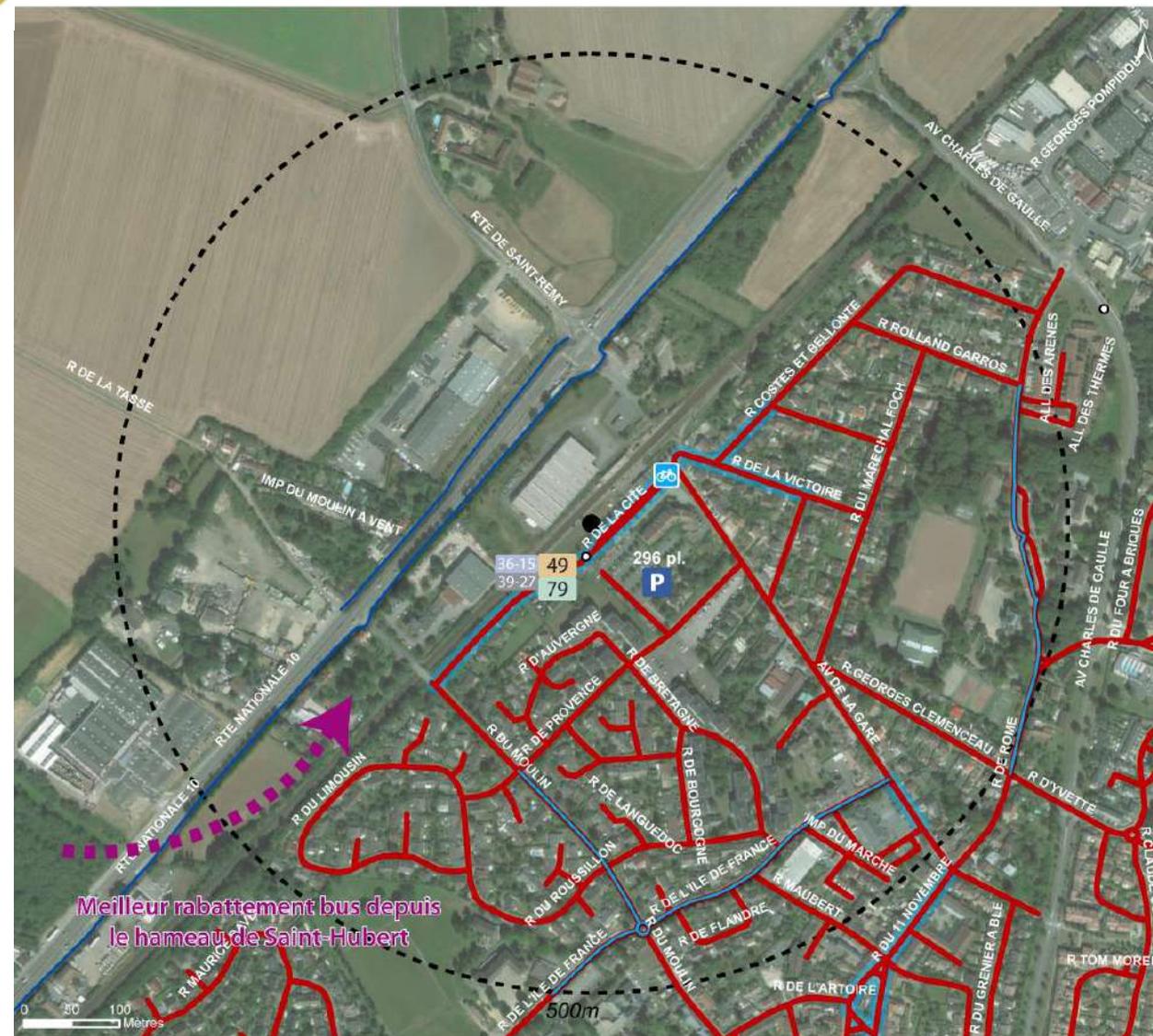
Sources : IGIN 2018, IDF mobilités, communes - ITEM
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2019





➔ **Détail de l'action à mettre en place**

Gare des Essarts-le-Roi



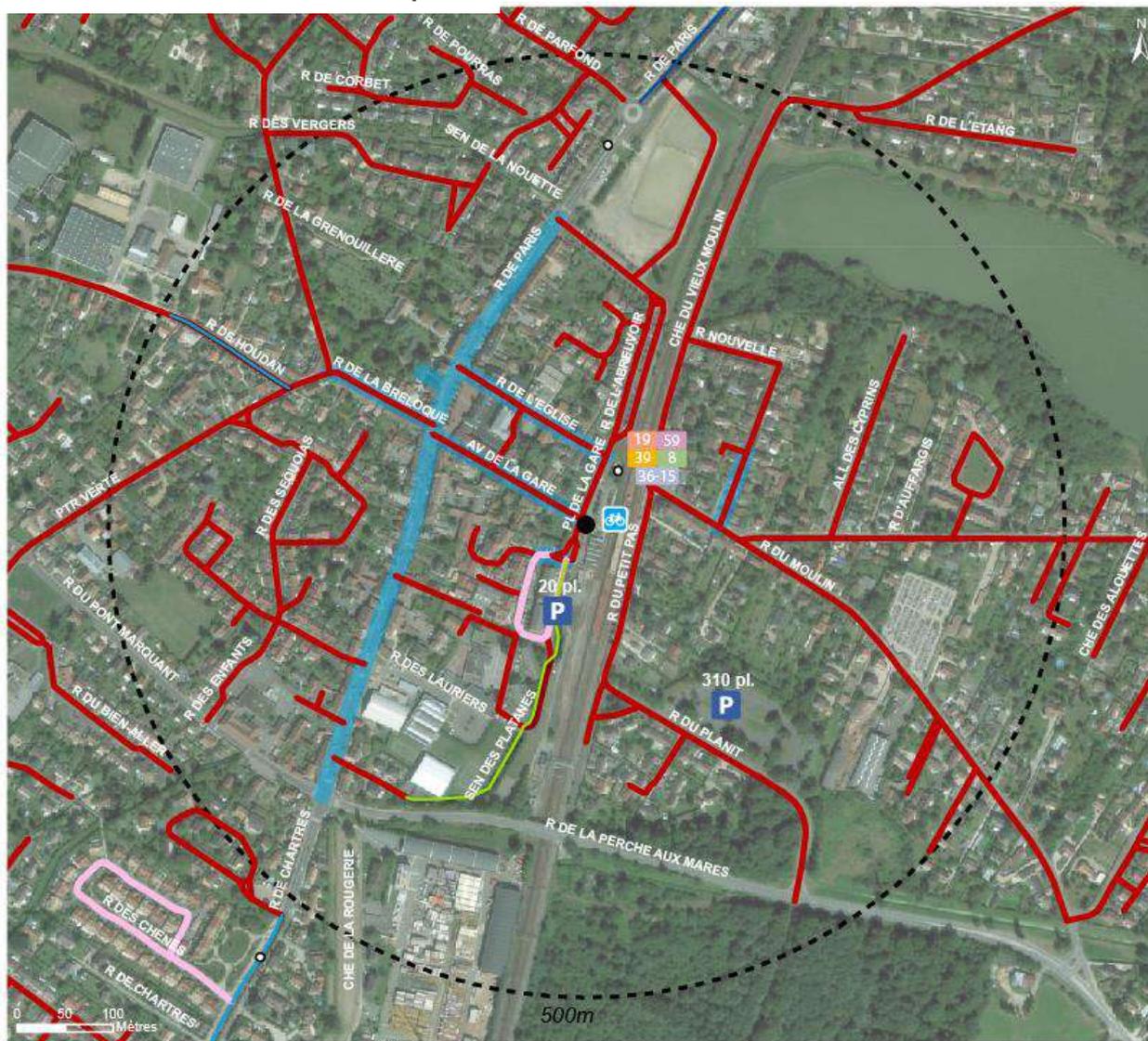
- Zones de modération de vitesse**
- Zone de rencontre
 - Zone 30
 - Limité à 30km/h
- Aménagements cyclables existants**
- Stationnement vélo
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
 - Double sens cyclable
 - Voie mixte
 - Route partagée
 - Chemin
- Présence de réglementation**
- Limité dans le temps
 - Payant
- Principaux parcs de stationnement**
- P Parking
 - P.R Parc Relais non labellisé
 - Point d'arrêt transport en commun

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



➔ **Détail de l'action à mettre en place**

Gare du Perray-en-Yvelines



- Zones de modération de vitesse**
- Zone de rencontre
 - Zone 30
 - Limité à 30km/h
- Aménagements cyclables existants**
- Stationnement vélo
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
 - Double sens cyclable
 - Voie mixte
 - Route partagée
 - Chemin
- Présence de réglementation**
- Limité dans le temps
 - Payant
- Principaux parcs de stationnement**
- P Parking
 - P.R Parc Relais non labellisé

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

Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Offrir un déplacement jusqu'à son arrêt de transport en commun accessible à tous est primordial pour les PMR et plus confortable pour les personnes valides. Ainsi, il convient d'aller, conformément à la loi, vers une mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires.

Pour atteindre les objectifs d'accessibilité, il convient :

- D'appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et notamment s'appuyer sur l'agenda d'accessibilité des arrêts dans le cadre du SDA AD'AP d'IDFM.
- De définir les arrêts à rendre accessibles en priorité, avec la définition d'une programmation de mise en accessibilité des arrêts selon les lignes de bus sur la base de l'agenda élaborée par le département.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Ensemble des arrêts encore non accessibles sur Rambouillet Territoires

Suivi des mesures

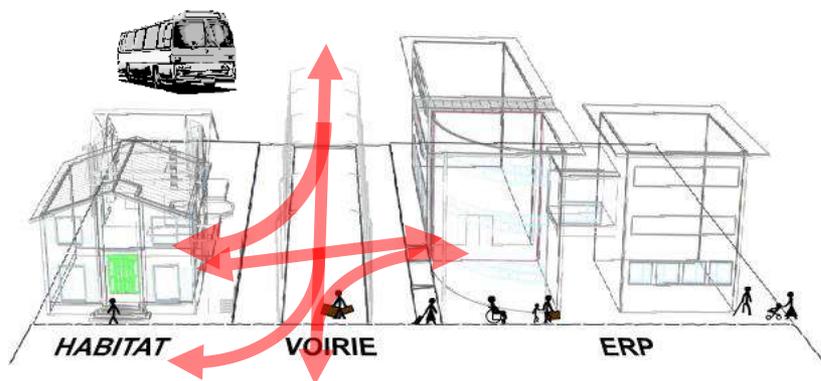
- ✓ Evolution des lignes déclarées comme accessibles
- ✓ L'ensemble des lignes prioritaires inscrites à l'AD'AP accessibles en 2022/23.

Coûts

Coût moyen de la mise en accessibilité d'un arrêt : 10 K€ par point d'arrêt

Mesures à mettre en place

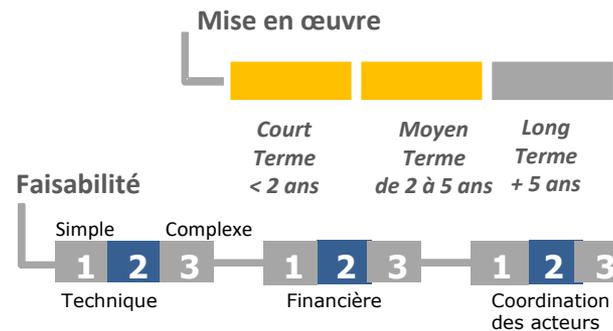
Mettre en accessibilité les arrêts d'ici à 2022 / 2023 pour les lignes prioritaires inscrites à l'AD'AP, les lignes A & B du réseau urbain, les lignes Express 10,11,12, 60, 91.02 et 91.03.



⇒ La continuité de la chaîne des déplacements : un seul maillon défaillant et la chaîne de l'accessibilité est brisée !

Acteurs	Rôle
IDFM	Maître d'ouvrage pour la mise en place de matériel roulant accessible
Communes – CD 78	Maître d'ouvrage pour la mise en accessibilité des arrêts

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Rambouillet Territoires est déjà en pointe pour l'expérimentation de véhicules autonomes avec le projet Tornado qui vise à définir les solutions techniques et technologiques nécessaires du véhicule (*logiciel, matériel...*) et de l'infrastructure pour permettre le déploiement de véhicules autonomes, puis à expérimenter en situation réelle sur route ouverte. Le projet participe ainsi à la préparation du cadre technique et juridique pour l'arrivée des véhicules autonomes connectés en zone rurale.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Sites touristiques de Rambouillet Territoires
- ✓ Gares de Rambouillet Territoires

Suivi des mesures

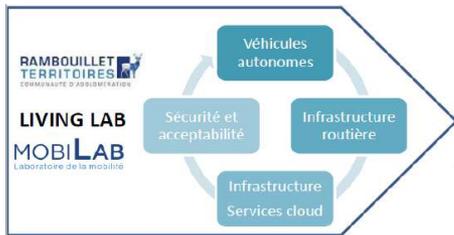
- ✓ Nombre de circuits utilisant les véhicules autonomes
- ✓ Nombre de personnes transportées par an par ces véhicules autonomes
- ✓ Emissions de GES évitées

Mesures à mettre en place

S'appuyer sur le projet Tornado pour proposer différentes solutions de desserte en véhicule autonome :

- 1/ Desservir des lieux touristiques (*desserte des Etangs de Hollande, de l'espace Rambouillet, Château de Rambouillet, maison Triolet à St-Arnoult-en-Yvelines...*).
- 2/ Permettre depuis/vers les gares des trajets sur le dernier kilomètre.
- 3/ Pérenniser l'expérimentation du projet Tornado entre la gare de Gazeran et le centre commercial Bel-Air.

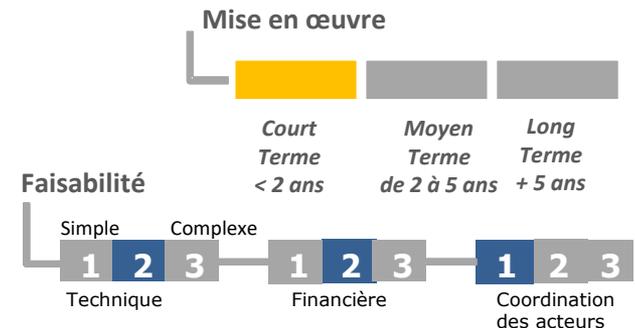
L'objectif serait ainsi d'offrir à la population du territoire ainsi qu'aux touristes de permettre une intermodalité train / véhicule autonome pour éviter l'utilisation des véhicules personnels et ainsi de Réduire l'utilisation des véhicules personnels thermiques .



Coûts A déterminer

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	Porteur du projet et recherche de partenaires
Région / Etat	Subventions

Planning & faisabilité





ACTION 4

Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires

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

4.2 Mieux contrôler le stationnement

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

4.4 Encourager un nouveau rapport à la voiture

Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux

1/2

📌 Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le stationnement est un levier reconnu pour favoriser l'usage des modes alternatifs. L'utilisation de cet outil décisif n'est pas pleinement utilisée sur Rambouillet Territoires notamment pour dissuader le stationnement de longue durée aux abords de certains pôles d'échanges.

Impacts



📌 Mesures à mettre en place

Rendre cohérente la politique de stationnement à l'échelle de Rambouillet Territoires en suivant les recommandations du PDUIF et de la feuille de route de 2017.

L'objectif est de disposer de réglementation claire pour les usagers, limitant le recours à la voiture.

- Adapter les tarifications du stationnement sur **Rambouillet avec une tarification progressive du stationnement, un Forfait Post Stationnement (FPS) de 20 € minimum et un tarif préférentiel pour les résidents de 1 € par jour minimum** pour un véhicule par foyer et le double pour les véhicules suivants du même ménage (*recommandation du PDUIF*).

- De rendre **cohérent, homogène et compréhensible** le libellé des appellations des **zones de stationnement** en fonction de la durée sur l'ensemble des communes disposant d'une réglementation.

- **D'adapter la politique tarifaire publique au sein des parkings en ouvrage**, en fonction de celle en usage sur la voirie sur Rambouillet.

- De **favoriser les abonnements résidentiels au sein des parkings publics payants**.

- Sur **Gazeran**, de **mettre en place une politique de stationnement payant** et labelliser le parking en P+R afin de limiter la forte pression de stationnement de cette gare notamment des habitants d'Eure-et-Loir (*recommandation PDUIF*).

Chaque commune a le choix de la réglementation qu'elle souhaite mettre en place. Les propositions faites en la matière dans le PLM sont des recommandations au regard de celles du PDUIF et des caractéristiques du territoire.

📌 Echelle d'intervention

- ✓ Gazeran pour une meilleure articulation des réglementations en lien avec les pôles d'échanges
- ✓ Rambouillet pour suivre les recommandations du PDU IF
- ✓ Les 9 communes qui ont une réglementation du stationnement pour une meilleure lisibilité

📌 Coûts

Coût interne aux communes :

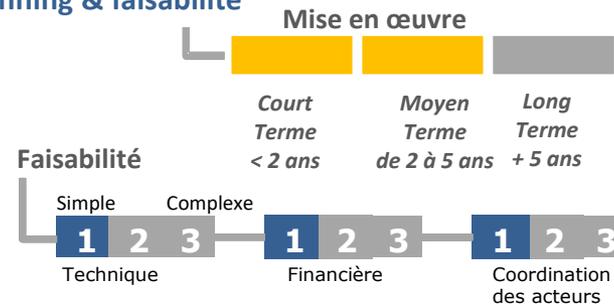
- Coût d'un horodateur – 12 K€
- Coût marquage 100 places de stationnement – 5 K€

📌 Suivi des mesures

- ✓ Evolution des taux de rotation / occupation / respect avant et après la mise en place des réglementations

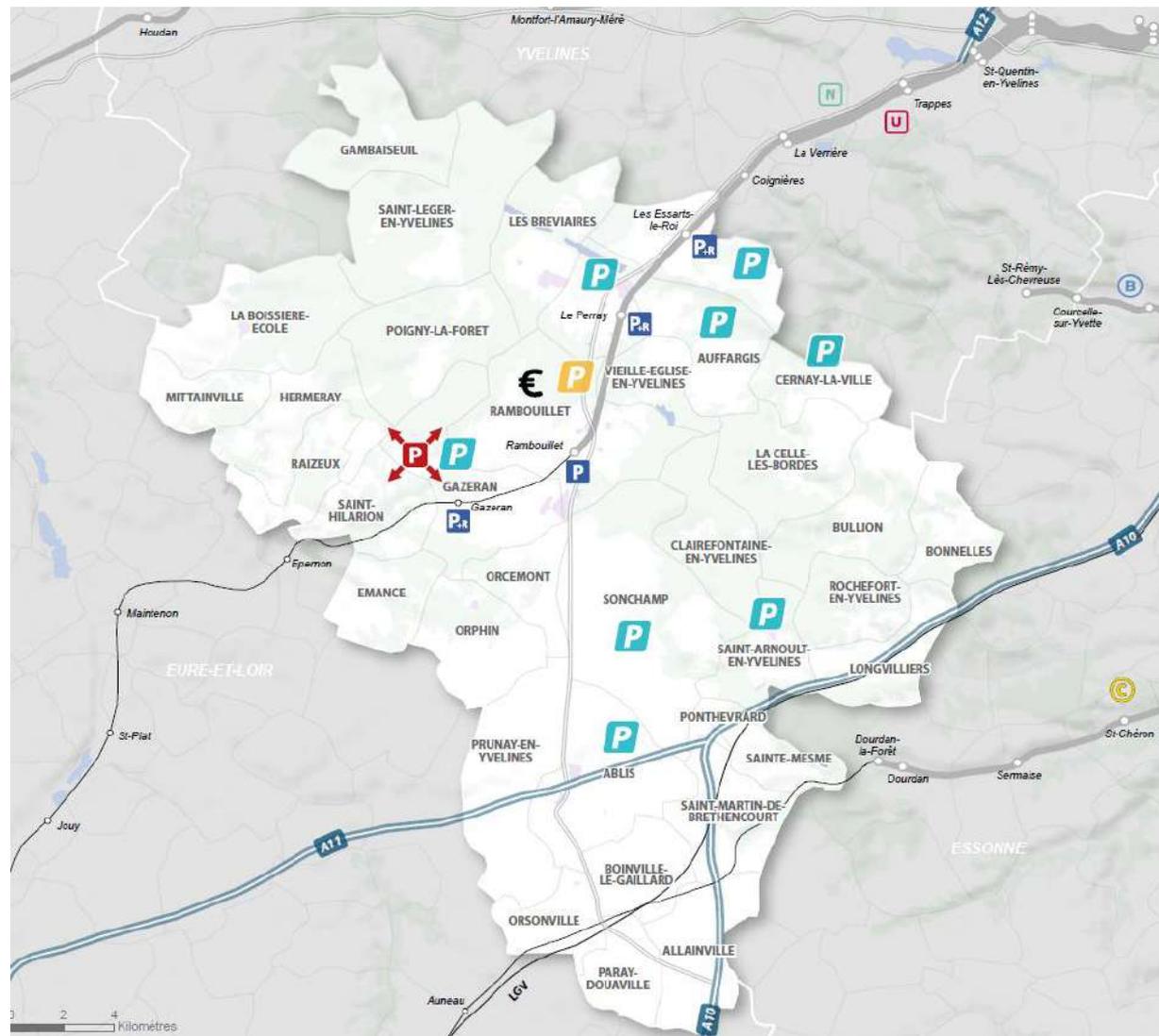
Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage pour la définition et le zonage des secteurs à réglementer ainsi que les tarifications en matière de stationnement
Rambouillet Territoires	Maître d'ouvrage sur le parking de la gare de Gazeran

📌 Planning & faisabilité





➔ **Détail de l'action à mettre en place**



Proposition du PLM d'évolution des politiques de stationnement

Evolutions recommandées

€ Mise en place d'une tarification progressive, FPS 20 € minimum et tarification à 1 € par jour pour les résidents

➔ Ajout de zones de stationnement payantes

Rappel des réglementations existantes (appellations à rendre homogènes):

- P** Parking
- P.R** Parc Relais non labellisé
- P** Zones existantes de stationnement limité dans le temps
- P** Zones existantes de stationnement payant et limité dans le temps

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

Mieux contrôler le stationnement

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Sans contrôle, même la meilleure des réglementations en matière de stationnement sera un échec. Il convient à la fois de contrôler les espaces règlementés pour que les objectifs soient atteints, d'éviter les risques pour les plus vulnérables d'un stationnement inadapté et de favoriser le stationnement des résidents.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Les 9 communes disposant d'une réglementation du stationnement
- ✓ L'ensemble du territoire pour la meilleure co-visibilité

Mesures à mettre en place

Le PLM recommande de :

1/ Faire respecter la réglementation. Lutter contre le stationnement illicite. Pour cela les communes doivent :

- Fixer le nombre d'agents de contrôle nécessaire selon les différents types de réglementations pour atteindre les objectifs de rotation sur les différents secteurs ;

- Mettre en œuvre une communication et une politique de contrôle visant à lutter contre le stationnement illicite à renouveler tous les 2 ans minimum et ce à l'échelle du territoire de Rambouillet Territoires.



2/ Ouvrir les aires de livraison au stationnement des résidents :

Ce sont des zones partagées ouvertes au stationnement de 20h à 7h et les dimanches et jours fériés. Ces places en zone partagée ne doivent pas être concernées par des livraisons matinales (supérette, boulangerie,..).



Coûts

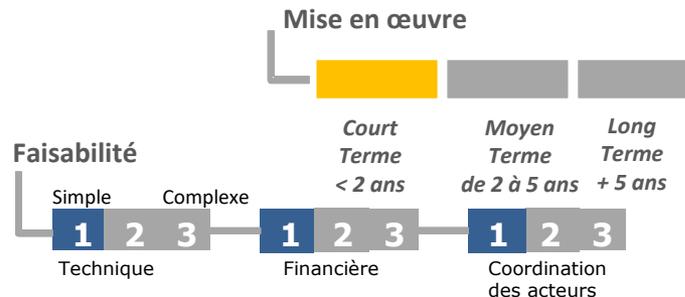
Coût du contrôle interne aux communes
Coût communication par campagne : 45 K€

Suivi des mesures

- ✓ Evolution des taux de rotation / occupation / respect avant et après la mise en place d'une intensification des contrôles

Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage pour le contrôle du stationnement et la communication

Planning & faisabilité



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

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Les espaces étant rares, il convient d'opter pour une mutualisation du stationnement privé afin de faire baisser les coûts de construction tout en évitant un retour du stationnement des automobiles sur l'espace public.

Il convient également de respecter les recommandations et prescriptions du PDU IF concernant les normes de stationnement au sein de la sphère privée.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Sur les principales opérations immobilières et sur certains secteurs à enjeux

Mesures à mettre en place

Il convient d'augmenter l'offre de stationnement en ouvrage pour limiter les besoins en voirie. Ainsi, il faut aller vers une mutualisation de l'espace de stationnement privé qui correspond au regroupement des places de stationnement sur un même espace au sein d'un îlot. Ainsi, une place de stationnement peut être utilisée par plusieurs usagers fréquentant les différents équipements du secteur. La mutualisation doit ainsi être prise en compte au sein des PLU ou à défaut de l'imposer dans le cahier des charges pour les opérations de ZAC notamment.

Le PLM recommande les objectifs suivant assignés au PLU :

- D'aller vers une **mutualisation du stationnement** dans les **principales centralités, où des programmes mixtes** (habitats/activités). La réalisation de parking mutualisé aura pour fonction d'accueillir à la fois les besoins privés (habitat, activités) mais également une partie des besoins publics du secteur. Ce type de dispositif permet un gain de près de 24 % du nombre de places tout en répondant aux besoins de résidents, des actifs et de leurs visiteurs respectifs.

- Dans le cadre **des PLU**, il sera nécessaire de **prévoir** dans les dispositions générales du stationnement, **la possibilité d'avoir recours à un parking mutualisé**.

- **Respecter les recommandations du PDU IF pour le stationnement privé en logement collectif pour les 5 communes les plus peuplées.**

- **Mettre en œuvre les prescriptions du PDU IF concernant les normes de stationnement de bureaux.**

Il convient de mettre en œuvre des conventions entre Rambouillet Territoires et les centres commerciaux :

- Pour mettre en place une utilisation des parkings des centres commerciaux comme des parcs relais avec le réseau de bus urbain de Rambouillet notamment.

Coûts

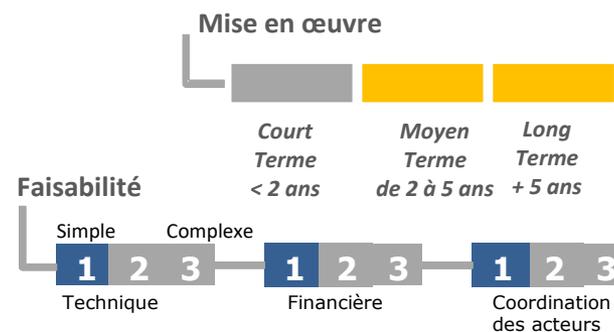
Coût interne

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de parkings mutualisés créés
- ✓ Comparaison des prix de ventes avec et sans parking mutualisé

Acteurs	Rôle
Communes	Pour la révision des PLU

Planning & faisabilité





➔ Détail de l'action à mettre en place

Rappel des préconisations du PDU IF pour les normes de stationnement pour les opérations de logement.

Mise en place de normes plancher fixées pour chaque commune en fonction du taux de motorisation. Ainsi, la norme plancher dans les PLU devra être inférieure à 1,5 fois le taux de motorisation.

Rappel des prescriptions du PDU IF pour les normes de stationnement pour les bâtiments de bureaux.

Afin de limiter le nombre de places de stationnement à disposition et pour orienter le choix modal pour se rendre à son travail vers des modes alternatifs à l'automobile, il a été introduit des normes plafond que les promoteurs ne peuvent dépasser.

Ces normes diffèrent selon les communes et à l'intérieur des communes en tenant notamment compte de la proximité à une desserte par les réseaux de TC structurants.

Ces normes incluent également le stationnement des deux-roues motorisés.

Les communes de Rambouillet Territoires sont soumises à une norme plancher : « *Les documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus de 1 place pour 55 m² de SdP* »

Politiques de stationnement : normes quantitatives pour les bureaux Zonage d'application



Les préconisations et prescriptions du PDU IF
Sur le stationnement privé pour les bureaux le PDU IF prescrit des normes à appliquer à minima dans les PLU. Pour le stationnement dans les habitations, le PDU IF fait des préconisations.

Encourager un nouveau rapport à la voiture

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Sur Rambouillet Territoires, l'automobile restera le mode de déplacement privilégié. Il convient ainsi de ne pas la diaboliser mais bien de mettre en place des dispositifs qui favoriseront une utilisation plus rationnelle de l'automobile visant une baisse importante de l'autosolisme.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Intégralité du territoire

Mesures à mettre en place

Le PLM recommande de développer le covoiturage en :

- Créant ou matérialisant des aires de covoiturages aux abords des échangeurs de la RN 10 et si possible en lien avec l'offre de TC. Cela permet de faciliter les trajets de ceux qui pratiquent déjà le covoiturage, d'intégrer le covoiturage dans la chaîne de déplacements. Enfin cela donne une réelle lisibilité au covoiturage.



- Matérialisant des places réservées au covoiturage dans des parkings existants.
- Donnant des avantages tarifaires aux covoitureurs au sein du parking de la gare de Rambouillet et de la gare de Gazeran une fois qu'elle sera règlementée.
- Accompagner la création d'aires de covoiturage d'un outil de communication efficace sur la pertinence du covoiturage comme solution de mobilité

NB : un nouveau rapport à la voiture s'inscrit également avec le développement des véhicules autonome (cf. action 3.4) pour favoriser une utilisation partagé de l'automobile.

Coûts

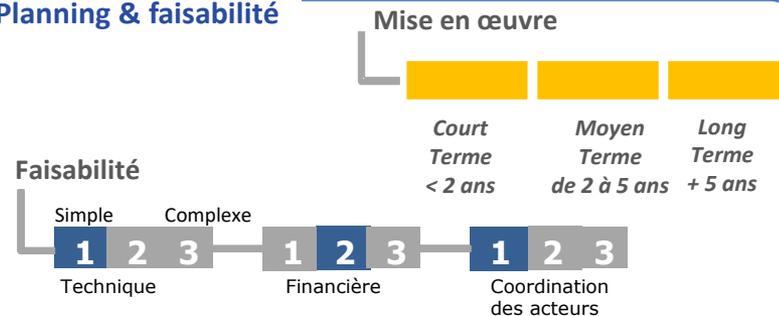
Coût d'aménagement d'un place de covoiturage : de 150 € HT à 2 500 € HT.
Campagne de communication covoiturage : 20 K € HT par campagne

Suivi des mesures

- ✓ Evolution du nombre de personnes par véhicule
- ✓ Taux d'occupation des aires de covoiturage

Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage pour la localisation et l'aménagement des aires de covoiturage
IDFM	Développement d'outil de mise en relation des covoitureurs

Planning & faisabilité





ACTION 5

Améliorer le transport et la livraison des marchandises

5.1 Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds

5.2 Optimiser les conditions de livraisons

Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Sur Rambouillet Territoires il convient de mettre en place un schéma d'itinéraires PL et de mieux gérer le stationnement des PL le long de la RN 10.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Voiries structurantes de Rambouillet Territoires
- ✓ Le linéaire de la RN 10 pour l'implantation du centre routier

Mesures à mettre en place

Le PLM recommande la mise en place un schéma d'itinéraires poids lourds.

Ce schéma devra être réalisé en concertation avec les différents gestionnaires de voirie et s'appuyer sur les axes en fonction de la hiérarchisation du réseau viaire : les voiries inscrites en réseau magistral et structurant sont définies comme voiries accueillant le trafic PL sur Rambouillet Territoires. L'ensemble des autres voies sont *de facto* interdites aux PL en dehors du transit local. L'objectif est d'éviter l'utilisation pour les PL en transit de voies inadaptées.

Mesure à prendre : Mise en place de jalonnement au niveau des différentes sorties des axes magistraux et structurants pour indiquer l'interdiction de transit.

Difficultés à prévoir :

Le contrôle des PL en transit est délicat à mettre en œuvre.



Le PLM recommande l'aménagement d'un centre routier pour les poids lourds le long de la RN 10 : il convient d'éviter le stationnement anarchique des PL sur l'ensemble du réseau de la RN 10 et sur les axes et parking à proximité. Ce projet nécessite de la disponibilité foncière.

Coûts

Schéma itinéraires PL : Coût interne (temps humain)

Jalonnement : Coût par panneau 150 € HT et utilisation des mâts existants

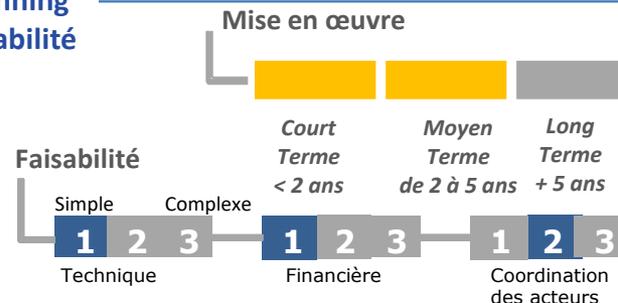
Coût centre routier : A définir selon localisation et type de centre routier.

Suivi des mesures

- ✓ Evolution des trafics PL sur les axes identifiés au futur schéma PL

Acteurs	Rôle
Gestionnaires de voirie	Elaboration du schéma PL et mise en place du jalonnement en conformité avec le schéma d'itinéraires PL
Communes	Localisation de terrains pour le centre routier le long de la RN 10
Région IDF	Aménagement du centre routier le long de la RN 10

Planning & faisabilité



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Sur Rambouillet Territoires, 1/3 des livraisons s'organisent sur l'espace public ce qui induit des difficultés sur la voirie et sur les trottoirs (stationnement illicite en double file / trottoirs / aménagements cyclables).

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Les communes les plus commerçantes pour les aires de livraisons
- ✓ Rambouillet pour la réglementation de livraisons.

Mesures à mettre en place

Le PLM recommande la mise en place d'une réglementation sur Rambouillet pour les livraisons calquées sur le modèle parisien. La réglementation est basée sur la surface du véhicule, ce qui permet de bien intégrer le problème de l'encombrement généré par les véhicules en milieu urbain. L'objectif est de notamment favoriser la circulation des bus à Rambouillet en interdisant les livraisons pour les véhicules les plus encombrants de 7h à 9h et de 16h30 à 19h.

Poursuivre la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants.

Assurer un contrôle des aires de livraisons avec des disques horaires. Le contrôle de respect des aires est ainsi plus facile et le taux de rotation sur les aires augmente. Souvent, les communes imposent l'utilisation d'un disque horaire en autorisant par exemple un arrêt de 30 minutes maximum comme cela est le cas à Paris



Le PLM recommande d'inscrire dans les PLU des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés de constructions nouvelles. L'objectif est de limiter le recours à l'espace public pour les livraisons/enlèvements. Le PDU IF recommande pour les commerces 1 aire pour 1 000 m² de surface de vente et 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface plancher pour les bureaux et activités.

Coûts

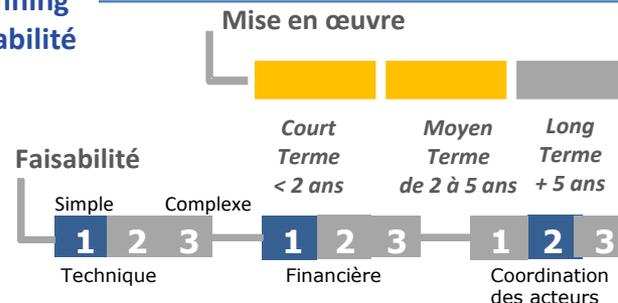
Réglementation : Coût interne (temps humain)
Aires de livraisons : 1 000 € HT pour 1 aire si uniquement marquage / panneau
Disque Livraison : 40 K€ (mise en place/diffusion)
Prise en compte dans les PLU : coût interne

Suivi des mesures

- ✓ Enquêtes satisfaction des commerçants et utilisation/respect des aires de livraisons
- ✓ Evolution des trafics PL aux heures réglementées

Acteurs	Rôle
Communes	Pour la mise en place des arrêtés /réalisation des aires de livraisons & prise en compte au sein des PLU

Planning & faisabilité





ACTION 6

Communiquer, sensibiliser, observer

Action Socle - Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires

6.1 Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires

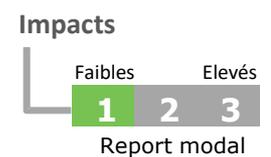
6.2 Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire

6.3 Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

✓ L'incidence des actions du PLM de Rambouillet Territoires doit être analysée afin de réaliser d'éventuels ajustements. Pour ce faire, il convient de mettre en place un protocole visant à évaluer régulièrement le PLM.

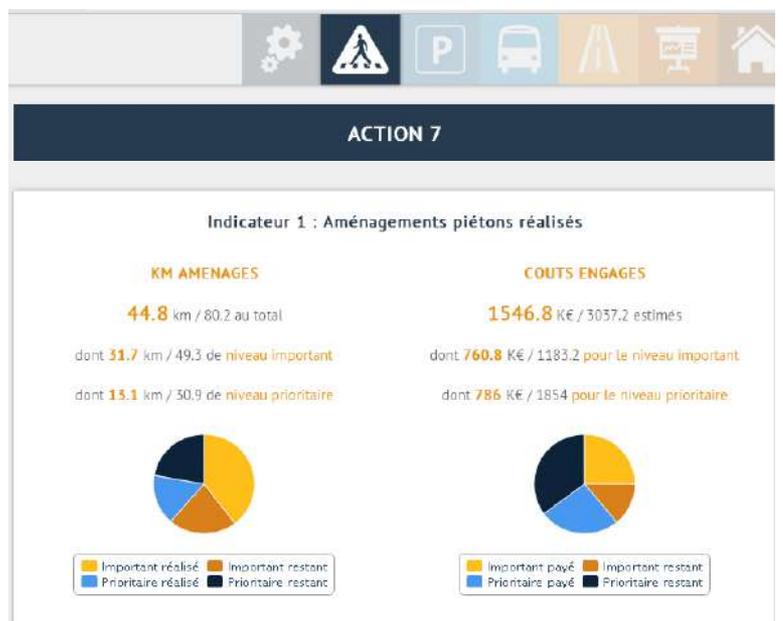


Echelle d'intervention

✓ Rambouillet Territoires

Mesures à mettre en place

Il s'agit d'assurer une observation et un suivi de l'évolution des différents paramètres relatifs aux déplacements permettant de réagir aux évolutions constatées. L'observatoire des déplacements collecte et traite les informations sur lesquelles les comités vont s'appuyer pour mesurer l'avancement du PLM et analyser ses effets.



Coûts

Suivi et évaluation des actions du PLM au sein de RT : Rambouillet Territoires prévoit de recruter un poste pour suivre les actions du PLM qui est budgété de 2023 à 2025

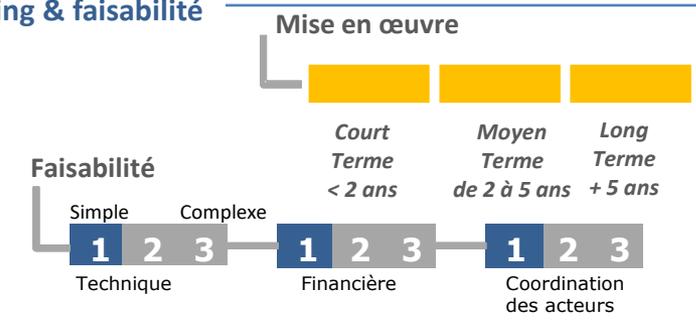
Coût enquêtes :
10 K€ pour une enquête d'occupation de stationnement sur 5 000 places.
5 K€ pour une campagne de comptages automatiques routiers sur 10 postes

Suivi des mesures

✓ Non concerné

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	Suivi du PLM et mise à jour de l'outil
Etat, Région, Communes, Département, IDFM	Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord

Planning & faisabilité



Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Le PLM et les aménagements réalisés dans les prochaines années sur Rambouillet Territoires permettront d'offrir des conditions de déplacements améliorées pour les modes alternatifs à l'automobile. L'objectif étant de communiquer sur ces efforts afin de favoriser une meilleure pratique de la marche, du vélo et des TC.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Rambouillet Territoires

Mesures à mettre en place

Valoriser l'image et l'utilité des modes alternatifs auprès de la population en utilisant une large palette de modes de communication. Un large panel d'action est attendu :

- ✓ Informer / communiquer sur l'offre de mobilité gérée par Rambouillet Territoires notamment via son site Internet et sur les réseaux sociaux.
- ✓ Mener des actions de sensibilisation auprès des établissements scolaires du primaire (CM) sur la mobilité durable
- ✓ Organiser des journées d'apprentissage du vélo en lien avec les associations de Rambouillet Territoires
- ✓ S'appuyer chaque année sur la semaine européenne de la mobilité pour organiser différents événements autour de la thématique et notamment présenter les nouvelles solutions proposés sur le territoire et la mise en œuvre des aménagements cyclables et autres secteurs pacifiés.
- ✓ ...

Suivi des mesures

- ✓ Réalisation des différents outils de communication

Coûts

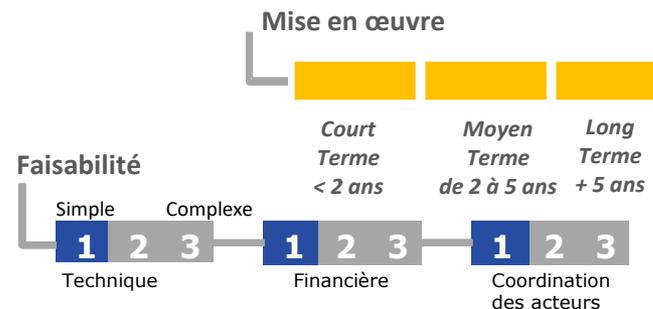
Rambouillet Territoires prévoit sur les années 2023 à 2025 un budget de 60 K€ consacré à l'information communication.

Le recrutement d'un poste sur 2023 à 2025 par RT aura également un rôle de coordinateur pour ces différentes actions

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	Pour la conception et la réalisation des différents outils de communication / information



Planning & faisabilité



Favoriser l'émergence de Plans de Mobilité Employeurs (PDMe) pour les principaux secteurs d'emploi du territoire



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Les possibilités de stationnement et de déplacements au travail conditionnent fortement l'automobilité. Afin d'éviter ce cercle vicieux, il convient d'agir à la source, au niveau des principaux employeurs pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Sur les entreprises de plus de 50 salariés n'ayant pas mis en œuvre des mesures visant à améliorer la mobilité de leurs salariés.

Mesures à mettre en place

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la loi LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site, qu'à défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité domicile/travail des salariés, elles ont l'obligation d'élaborer un Plan De Mobilité Employeur (PDMe). L'objectif est d'inciter à l'usage des alternatives à la voiture sur les trajets domicile-travail et trajets professionnels, afin de limiter les besoins de déplacements, de stationnement, ... Ainsi, **Rambouillet Territoires aura un rôle de Conseil en Mobilité auprès des entreprises de plus de 50 salariés qui n'auraient pas trouvé un accord avec les partenaires sociaux pour la réalisation de leur PDMe**

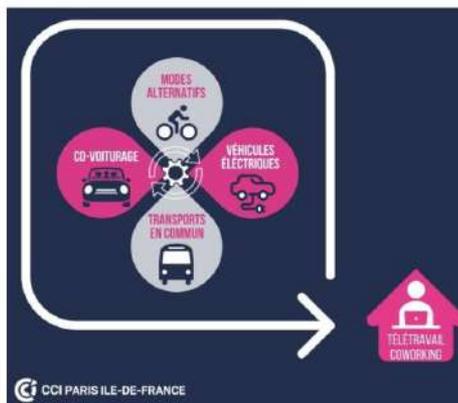
1/ Le forfait mobilités durables

Dans le cadre des accords d'entreprises, la loi LOM prévoit la mise en place de ce dispositif qui permet une exonération fiscale et sociale de la prise en charge par l'employeur des frais de trajet des salariés pour se rendre au travail en vélo, covoiturage ou en véhicule propre (électrique, hybride ou hydrogène) dans la limite d'un plafond annuel de 500 €/an.

2/ Développer un Plan de Mobilité Employeur

Le Plan de Mobilité Employeur est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients...

Il vise à améliorer les conditions de déplacements, à rationaliser l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.



Coûts

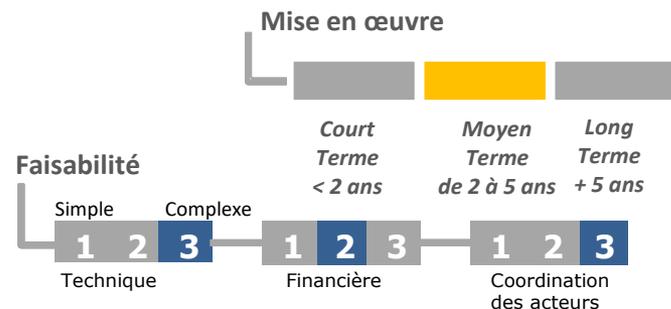
Coût interne pour le rôle de conseil en mobilité dans le cadre du recrutement qui sera réalisé par RT de 2023 à 2025.

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de PDMe et PDMs lancés chaque année
- ✓ Evolution des parts modales dans les trajets domicile/travail (INSEE)

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	Rôle de Conseil en mobilité pour les entreprises qui lance un PDMe

Planning & faisabilité



Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles



Action prioritaire
Rambouillet Territoires
Maître d'ouvrage ou Maître d'ouvrage partiel



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Comme à l'échelle nationale et régionale, il est important pour Rambouillet Territoires d'accompagner les évolutions de flottes de véhicules et d'encourager la bascule vers des motorisations moins polluantes

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Rambouillet Territoires

Mesures à mettre en place

Réflexion sur le déploiement de bornes électriques

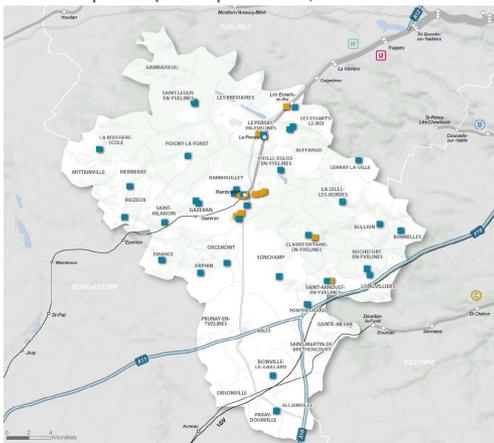
A compter du 1^{er} mars 2021, les bornes électriques deviennent payantes sur Rambouillet Territoires. En fonction de l'évolution des pratiques par les usagers, la collectivité adaptera le déploiement de bornes électriques à des points stratégiquement choisis.

Evolution du parc de TC vers le GNV

Aujourd'hui, le parc de véhicules de transport en commun est intégralement équipé de motorisation thermique diesel. Il s'agit de faire évoluer les motorisations vers le GNV en synergie avec le projet de méthanisation de Sonchamp.

Favoriser des circuits courts pour les bio carburants

Il est à noter l'existence sur le territoire d'un fournisseur d'Oléo 100, carburant produit avec des cultures agricoles. Rambouillet Territoire s'engage à relayer l'information auprès des opérateurs de flotte captive (transporteurs, collecte des OM ...).



Infrastructures de Recharge pour Véhicule Electrique (RVPE)
■ Rambouillet Territoire
■ Autre

- ✓ Un réseau actuel de 50 bornes au total, réparties sur 27 communes, soit 1,4 bornes par commune (1 borne pour 1 500 habitants)
- Rambouillet : 15 bornes
- Le Perray-en-Yvelines : 4 bornes
- 6 communes avec 2 bornes
- 19 communes avec 1 seule borne
- 9 communes avec 0 borne

Sources : IGN 2018, RT78, communes - ITEM Réalisation : ITEM-Essonne et Contact 2019

Coûts

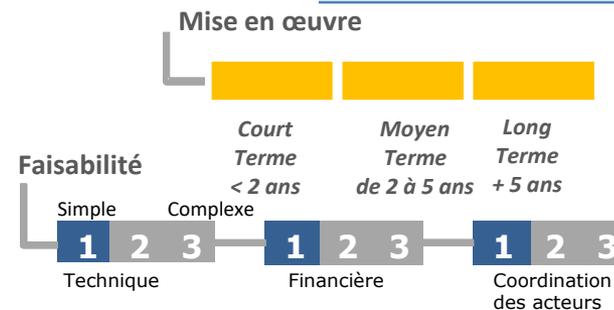
Coût à déterminer

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de bornes électriques déployées
- ✓ Nombre de véhicules fonctionnant à l'Oléo 100
- ✓ Emission de GES évitées

Acteurs	Rôle
Rambouillet Territoires	Réflexion sur le déploiement de bornes électriques de recharge Partenaire pour favoriser l'utilisation du bio carburant local
Syndicat d'Energies des Yvelines	Partenaire pour l'implantation de bornes de recharges électrique
Filière Oléo 100	Fournisseur local de bio carburant

Planning & faisabilité



D ■ Les annexes



ANNEXES

Annexe 1 : Estimation du plan de financement des actions

Annexe 2 : L'échéancier des actions

Annexe 3 : Zoom sur les propositions de traitements de carrefours

Annexe 4 : Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les zones de modération de vitesse

Annexe 5 : Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les secteurs à enjeux piétons et les itinéraires piétons prioritaires en vue de leur mise en accessibilité pour tous

Annexe 6 : Glossaire

ANNEXE 1 :

Estimation du plan de financement des actions

NB : les coûts avancés sont des coûts prévisionnels et ne sauraient constituer des engagements financiers fermes. Il appartiendra à chaque maître d'ouvrage d'affiner ces prévisions. Celles-ci pourront varier en fonction des projets in fine retenus et des subventions obtenues, lesquelles ne sont pas toutes identifiées à ce stade.



Coût de l'action 1, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	Dép. 78	Région	IDFM	Etat
1	Hierarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification							
Action socle	Conforter la hiérarchisation du réseau viaire	Elaboré dans le cadre du PLM				Subventions sécurité routière		
1.1	Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours ⁽²⁾	390 K€ pour les études 130 K€ pour les traitements les plus restreints		52 K€	364 K€	Subventions sécurité routière		104 K€
				A déterminer selon le MO mais 70 % affecté au CD 78, 20 % à l'état et 10 % au commune				20 % à l'état
1.2	Développer des secteurs apaisés ⁽¹⁾	7 040 K€		7 040 K€		Subventions sécurité routière		
	Total	7,56 M €		7,092 M €	0,364 M €	Subventions sécurité routière		0,104 M €

⁽¹⁾ NB : le montant indiqué est une fourchette en fonction du type d'aménagements réalisés. Le coût des aménagements en zone de modération de vitesse a été déterminé à partir d'une fourchette au Km allant de 40 K€. Le coût prend en compte la réalisation de 4 plateaux piétons par Km au niveau notamment des différentes intersections afin d'assurer une vitesse régulière limitée des automobiles.

⁽²⁾ NB : L'action consiste à la réalisation d'études sur les points durs de circulation. Une fois ces études réalisés les aménagements proposés seront chiffrés en fonction des clés de répartition entre les différents acteurs.



Coût de l'action 2, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	CD 78	Région	IDFM	Etat
2	Affirmer la pratique des modes actifs							
2.1	Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs ⁽¹⁾	3,68 M €		3,68 M €		Subventions sécurité routière		
2.2	Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires	8 K€ (l'accessibilité pris en compte dans l'action 2.1)		8 K€		Subventions Plan Vélo		
2.3	La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM ⁽²⁾	21,07 M€	70 K€ Etude du schéma directeur cyclable	21 M€ - Estimation grande maille pour les aménagements cyclables à préciser par le schéma directeur vélo et à répartir selon les maîtrises d'ouvrage avec subvention du plan vélo de la Région IDF				
2.4	Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires	360 K€	110 K€ pour l'acquisition de 500 arceaux vélos	50 K€ pour la mise en place des arceaux et compléments		Subventions Plan Vélo	200 K€ pour 4 parcs vélos sécurisés en gare	
2.5	Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable	-						
	Total	25,118 M€	0,18 M€	3,73 M € + part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables	<i>part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables</i>	Subventions Plan Vélo	0,2 M €	<i>part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables</i>

⁽¹⁾ NB : Pour les itinéraires piétons prioritaires et à rendre accessible pour tous il a été prévu un ratio de 50 K€ par Km avec comme préalable 50 % des itinéraires ne nécessitant pas d'aménagement. Pour les secteurs à enjeux le ratio de 10 K€ par Km avec également 50 % des secteurs à enjeux piétons déjà pris en compte.

⁽²⁾ NB : Pour les aménagements cyclables un ratio de 175 K€ par Km a été pris en compte sur la base du calcul de linéaires à aménager proposé dans le cadre du PLM qui sera affiné dans le schéma directeur cyclable de Rambouillet Territoires.



Coût de l'action 3, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	CD 78	Région	IDFM	Etat
3	Rendre les transports en commun plus attractifs							
3.1	Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers	Coût de la restructuration définie et prise en charge par IDFM					A définir après les choix arrêtés par IDFM	
3.2	Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges	Coût pris en compte dans les actions 1.2, 2.1 et 2.3						
3.3	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires	A définir		Réalisation montant à définir base 10 K€ par arrêt			Subvention	
3.4	Déployer des modes de mobilité innovants	A définir	A définir en fonction des arbitrages de RT					
	Total	A définir	-	-	-	-	A définir	-



Coût de l'action 4, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes (1)	CD 78	Région	IDFM	Etat
4	Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires							
4.1	Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux	A définir	Pour le P+R sur la gare de Gazeran	Interne				
4.2	Mieux contrôler le stationnement			Interne				
4.3	Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement	interne		interne				
4.4	Encourager un nouveau rapport à la voiture	A définir	A définir	A définir				
	Total	A définir						

(1) NB : le montant attendu correspond aux marquages des places et à l'investissement en horodateur sur la base d'un horodateur pour 50 places en moyenne.



Coût de l'action 5, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	CD 78	Région	IDFM	Etat
5	Améliorer le transport et la livraison des marchandises							
5.1	Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds	A définir				A définir pour le centre routier		
5.2	Optimiser les conditions de livraisons	A définir		A définir				
	Total	A définir						

Coût de l'action 6

N°	Actions	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	CD 78	Région	IDFM	Etat
6	Communiquer, sensibiliser, observer							
Action socle ⁽¹⁾	Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires	0,175 M € avec le recrutement d'un poste sur 2023 à 2025	0,175 M €					
6.1	Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires	0,06 M €	0,06 M €					
6.3	Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire	interne	Interne					
6.4	Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles	A définir	A définir					
	Total	0,235 M €	0,235 M €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

⁽¹⁾ NB : Avec réalisation d'une enquête d'occupation sur 5 000 places 2 fois au cours du PLM et de 10 postes de comptages par an sur 4 années.



Estimation financière du coût des actions du PLM

ACTIONS	Coût total estimé (HT)	RT	Communes	CD 78	Région	IDFM	Etat
1. Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification	7 560 000 €	-	7 092 000 €	364 000 €	Subventions sécurité routière	- €	104 000 €
2. Affirmer la pratique des modes actifs	25 118 000 € <i>(dont 21 M€ à répartir selon les MO pour les aménagements cyclables)</i>	180 000 €	3 730 000 € + <i>part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables</i>	<i>part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables</i>	Subventions Plan Vélo	200 000 €	Subventions Plan Vélo <i>part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables</i>
3. Rendre les transports en commun plus attractifs	porté par IDFM	-	-	-	-	À définir après les décisions d'IDFM	-
4. Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires	Porté par les communes concernées	Pour le P+R sur la gare de Gazeran	-	-	-	-	-
5. Améliorer le transport et la livraison des marchandises	Porté par les communes concernées	-	-	-	-	-	-
6. Communiquer, sensibiliser, observer	235 000 €	235 000 €	-	-	-	-	-
TOTAL	32 913 000 €	415 000 €	10 822 000 € + <i>part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables</i>	364 000 € + <i>part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables</i>	Subventions Plan vélo & sécurité routière	200 000 €	104 000 € + subventions Plan Vélo + <i>part de la MO des 21 M€ d'aménagements cyclables</i>



Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°1 : Le développement des actions visant à renforcer la sécurité des piétons et à limiter les comportements à risque

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagement et d'équipements visant à renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables, ainsi que des mesures de communication et d'incitation à caractère préventif à l'attention de différentes catégories d'usagers.

Objectifs de l'aide

Poursuite de la politique régionale de sécurité routière visant à renforcer la sécurité des piétons, cycles et deux roues motorisés ainsi que des mesures de communication et d'incitation à caractère préventif.

Bénéficiaires

L'Etat, les Départements, les communes, les EPCI et les syndicats mixtes.

Critères d'éligibilité

La participation de la Région s'applique à :

- 1/ La sécurisation des traversées des voies routières par les usagers les plus vulnérables aux abords immédiats des établissements recevant du public.
- 2/ La sensibilisation et la formation du grand public aux enjeux de la sécurité routière par la mise en œuvre d'actions de communication et de formation visant à réduire l'importance du facteur comportemental dans la survenue d'accidents.

Nature des projets soutenus

Pour le point 1 des critères d'éligibilité, les projets soutenus concernent les études et interventions sur les voiries réalisées sur le réseau dont les bénéficiaires ont la charge et dont l'objectif est la sécurisation des zones de croisement de flux d'usagers aux abords immédiats (dans un rayon de 300m) des établissements recevant du public.

Pour le point 2 des critères d'éligibilité, les projets soutenus concernent les études, programmes et actions de communication et d'éducation à l'attention du grand public.

Modalités de l'aide

Pour le point 1 des critères d'éligibilité : 30 % du montant subventionnable du projet, porté à 70% pour les travaux concernant les Etablissements publics locaux d'enseignement (EPL), les zones de dépôt des gares routières et les arrêts de bus situés à proximité des EPL, les opérations du présent dispositif se situant dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active.

Pour le point 2 des critères d'éligibilité : 30 % du montant subventionnable du projet sauf pour les projets concernant les EPL pour lesquels le taux est porté à 50 %.

Un plafond des dépenses subventionnable de 100 000 € HT est appliqué sur ce point.

Le montant subventionnable est la part financière de l'opération affectée aux travaux et aux études de réalisation contribuant directement à améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables et la sensibilisation du grand public.

Les opérations de sécurité routière relevant des contrats particuliers Région/Département seront financées selon les modalités prévues dans ces contrats.

Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°2 : Plan vélo (1/2)

Objectifs de l'aide

La Région souhaite développer l'usage du vélo au quotidien. Le Plan vélo vise au triplement de la pratique par l'apport de réponses concrètes aux usagers : itinéraires sécurisés et jalonnés, stationnement, services (entretien, réparation, ...).

Bénéficiaires

Les collectivités territoriales et leurs groupements ; l'Etat et ses établissements publics ; les gestionnaires des îles de loisirs de la Région Ile-de-France ; les associations pour les actions ayant trait aux services et sous réserve de bénéficier d'un appui de la collectivité concernée.

Critères d'éligibilité

Pour les maîtres d'ouvrages publics, le soutien au taux maximum est conditionné à l'existence d'un schéma stratégique cyclable répondant aux critères définis par le plan vélo régional, et par un engagement dans un plan d'action triennal.

Nature des projets soutenus

- La réalisation d'un schéma stratégique cyclable,
- La réalisation d'études de faisabilité pour la création d'un ouvrage d'art cyclable,
- La réalisation d'itinéraires et d'équipements cyclables pour l'amélioration des accès au réseau de transport public, aux équipements régionaux, aux pôles d'emploi et d'éducation,
- La généralisation du partage de la rue (apaisement de la circulation et mise en double sens cyclable des voiries à sens unique),
- Le développement d'une offre de stationnement vélo dans le cadre de plans globaux,
- Le jalonnement des liaisons cyclables,
- Le suivi et l'évaluation,
- Le développement des services à destination des cyclistes.

Modalités de l'aide

La Région intervient sous forme de subvention pouvant aller de 25% à 50% du reste à charge du bénéficiaire, selon les types d'actions et leur inscription ou non dans le cadre d'une stratégie territoriale déclinée en plan d'action triennal.

Les plafonds de subvention sont définis selon les projets :

- Etudes (stratégie cyclable ou études préalables de faisabilité) : 50 000 €,
- Maillage et apaisement de la circulation : 550 €/ml,
- Stationnement : 1 000 €/place,
- Jalonnement : 50 €/ml,
- Suivi-évaluation : 4 000 €/point de comptage,
- Services : 50 000 € pour les études, 80 000 € pour les projets.

Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°2 : Plan vélo (2/2)

Le Plan vélo régional vise un objectif ambitieux de multiplier par 3 le nombre de déplacements à vélo d'ici 2021 (par rapport à 2010), soit 2 millions de déplacements

Il se traduit notamment par la mise en place d'un soutien financier pour :

- La réalisation d'aménagements cyclables et d'apaisement de la circulation à moins de 5 km d'une gare, d'un pôle d'emploi ou d'éducation et à moins de 2 km d'un équipement régional (CFA, Lycée) ;
- Le stationnement et le jalonnement ;
- Le service aux cyclistes.

Des subventions plus importantes pour les territoires disposant d'un document stratégique (contenant les volets développement d'aménagements cyclables et zones apaisées, services et promotion du vélo).

Actions pouvant être soutenues	Taux maximum de la dépense subventionnable	Taux maximum sans document stratégique	Plafond maximum de dépense subventionnable	Bénéficiaires
Stratégie cyclable territoriale - études	50%	50%	50 000 €	Collectivités territoriales et leurs groupements
Complétion du maillage cyclable et résorption des coupures : accès aux gares et stations de TC accès aux lycées, CFA, îles-de-loisirs pôles de centralité (emploi, éducation)	50%	25%	550 € / ml 4 M€ maximum par ouvrage d'art ou traitement de sécurité aux intersections	
Etudes préalables de faisabilité : Ouvrages d'art et aménagements liés à la sécurité des cyclistes aux intersections			50 000 €	Titulaires d'un mandat ou d'une délégation de maîtrise d'ouvrage
Apaisement de la circulation : zones de circulation restreinte double-sens-cyclable	30%	-	550 € / ml	Gestionnaires des îles de Loisirs
Dispositifs de stationnement	50%	-	1000 € / place	RATP, SNCF, VNF
Jalonnement	50%	-	50 € / ml	
Suivi, évaluation	50%	-	4000 € par point de comptage	
Services Etudes Investissement (local, matériel,...)	50%	-	50 000 € pour des études de faisabilité 80 000 € pour atelier de réparation, vélo-école, services en entreprises	Idem + associations



Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°3 : Amélioration de la desserte des lycées et des îles de loisirs

Objectifs de l'aide

La Région renforce la mobilité au plus près des territoires, en améliorant la desserte des lycées et des îles de loisirs.

Bénéficiaires

Collectivités – Institutions

Nature des projets soutenus

La participation financière de la Région s'applique aux opérations d'infrastructure visant à favoriser la desserte par les transports en commun des grands établissements régionaux suivants :

- les lycées d'enseignement général, technologique et professionnel et les établissements d'éducation spéciale,
- les îles de loisirs.

Peuvent être soutenus: les aménagements de voirie en faveur des transports en commun, dans un périmètre de 300m autour des accès principaux de ces établissements.

Modalités de l'aide

La participation maximale sera égale à 70% de la dépense HT supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).

Aide n°4 : Accompagnement des territoires pour une logistique vecteur de développement local

Objectifs de l'aide

La Région accompagne les démonstrateurs ou projets pilotes élaborés dans une logique partenariale qui permettent d'inscrire la logistique dans les stratégies de développement des collectivités.

Bénéficiaires

Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics, les entreprises (de toute taille et de tout statut), les associations, les établissements publics.

Nature des projets soutenus

Axes de développement possibles :

- prise en compte de la logistique dans l'aménagement urbain ou les grands chantiers,
- adaptation de l'espace public aux besoins de la logistique,
- création d'équipements complétant l'offre logistique locale,
- valorisation/adaptation d'équipements et sites logistiques existants,
- mutualisation/rationalisation des flux au plan intercommunal,
- adaptation des outils réglementaires et gestion intelligente des livraisons, intégration dans les outils de planification,
- utilisation des modes actifs, des véhicules propres, autonomes et/ou connectés,
- développement des circuits courts,
- création/développement d'outils d'analyse des flux de marchandises.

Modalités de l'aide

Jusqu'à 50 % des dépenses éligibles plafonnées à 1 million d'euros.



Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°5 : Innovation et actions pilotes en matière de mobilité (Plan Route)

Objectifs de l'aide

Pour réduire la congestion routière et anticiper le développement de la route de demain, la Région soutient les projets visant à transformer les usages de la route pour les rendre plus modernes, performants et respectueux de l'environnement.

Bénéficiaires

Gestionnaires de voirie et Maitres d'ouvrage publics

Nature des projets soutenus

Les projets soutenus doivent s'intégrer à la liste des thématiques liées :

- à l'infrastructure routière,
- à l'exploitation,
- aux véhicules ou aux usages,
- aux services et au management de la mobilité.

Ces thématiques sont détaillées dans l'annexe 4 à la délibération n° CR 2017-54 "Plan régional "anti-bouchon" et pour changer la route.

Modalités de l'aide

La Région participera au maximum à 50% de la dépense supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).

Aide n°6 : Management de la mobilité (Plan Route)

Objectifs de l'aide

Pour réduire la congestion routière et anticiper le développement de la route de demain, la Région soutient les projets visant à transformer les usages de la route pour les rendre plus modernes, performants et respectueux de l'environnement.

Bénéficiaires

Gestionnaires de voirie ; maitres d'ouvrage ; associations ; entreprises ; collectivités territoriales et leurs groupements.

Nature des projets soutenus

Equipements collectifs : financement des équipements collectifs suivants, à condition qu'ils soient situés sur ou à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional :

- Les aires de covoiturage et leurs annexes,
- Les infrastructures de recharge rapide de véhicules électriques et les équipements de distribution d'autres énergies alternatives pour les véhicules propres.

Agences locales de mobilité (ALM) : financement des dépenses d'investissement relatives aux études de faisabilité, à l'investissement initial et au budget de fonctionnement, sur une période de 3 ans

Plan de mobilité : financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives aux études et plans d'actions des :

- Plans de mobilité lycées et campus universitaires,
- Plans de mobilité visés par l'article L. 1214-8-2 du code des transports, à condition qu'il s'agisse de plans inter-entreprises.

Modalités de l'aide

La Région participera à hauteur de 50 % de la dépense supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).



Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°7 : Actions portant sur l'infrastructure

Objectifs de l'aide

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagements et d'équipements d'infrastructures destinés à traiter des sites dangereux avérés.

Bénéficiaires

Pour le point 1 ci-dessous : L'Etat, les Départements, les EPCI et les syndicats mixtes.

Pour les points 2, 3 et 4 ci-dessous : Les Départements, les EPCI et les syndicats mixtes.

Pour le point 5 ci-dessous : Les Départements.

Nature des projets soutenus

1/ Des opérations visant à sécuriser les zones d'accumulation d'accidents répertoriées, c'est-à-dire où se sont produits au moins 5 accidents sur une section de moins de 850m sur une période de 5 ans.

2/ Le traitement des zones de transition en entrée d'agglomération concernées par une réduction des vitesses autorisées de 30 km/h au moins.

3/ L'atténuation de la gravité des accidents liés à la présence d'obstacles latéraux, ainsi que la création d'écrans de protection basse pour les deux roues motorisés

4/ Les aménagements résultant de nouvelles approches de conception.

5/ La sécurisation des carrefours à visibilité insuffisante en rase campagne.

Les projets soutenus concernent les études, les dépenses liées aux procédures, les acquisitions foncières, les travaux de toute nature indissociables de l'opération, ainsi que l'évaluation a posteriori.

Modalités de l'aide

Pour le point 1 des critères d'éligibilité : 50% du montant subventionnable.

Pour les points 2 à 4 des critères d'éligibilité : 50% du montant subventionnable du projet dans la limite de 400.000€ HT maximum par opération (zone de transition, programme de protection ou de suppression des obstacles, aménagement).

Pour le point 5 des critères d'éligibilité : 50% du montant subventionnable du projet dans la limite de 500.000€ HT maximum par carrefour traité.

Ce taux est susceptible d'être porté à hauteur de 70% pour les opérations situées dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placées en dispositif de veille active.

Le montant subventionnable est la part financière de l'opération affectée aux travaux et aux études de réalisation contribuant directement à améliorer la sécurité routière.



Détail des aides ou subventions d'IDFM

Aide n°8 : Subvention sur le traitement de points durs de circulation pour les bus, sur les points d'arrêts et sur la priorité aux feux des bus

Le traitement des points durs plus ponctuels de circulation des bus, les aménagements nécessaires au développement de l'offre, l'aménagement et la mise en accessibilité des points d'arrêt et l'équipement d'une ligne entière en priorité bus peuvent bénéficier de subventions d'IDFM.

La décision d'IDFM de participer au financement de ces aménagements de voirie nécessite une évaluation préalable du projet présenté par le maître d'ouvrage :

- un diagnostic de fonctionnement des lignes de bus concernées, avec localisation et hiérarchisation des difficultés de circulation (plus particulièrement dans le cas d'axes entiers),
- une estimation du nombre horaire de bus, par sens qui seraient concernés par l'aménagement projeté, et du trafic voyageurs potentiellement concerné en situation actuelle,
- une estimation des renforts d'offre bus envisagés,
- une évaluation du gain de temps envisagé pour l'aménagement, notamment quand il s'agit de sites propres ou de priorités aux carrefours,
- une présentation des variantes d'aménagement envisagées, notamment quand celles-ci ont des conséquences importantes sur les coûts,
- une estimation du coût total de l'aménagement.

Types d'aménagements		Financement	Barème PDU	Prise en compte des critères d'instructions pour être éligible aux subventions du STIF
Aménagements de traitement de points durs de circulation pour les bus	<ul style="list-style-type: none"> Site propre ou couloir d'approche d'accès aux feux Mise en avancée et en accessibilité des points d'arrêt Reprise d'aménagement de carrefours pour favoriser les bus Traitement des points durs de circulation Aménagement des points d'arrêt Aménagement pour le développement d'offre 	75 % STIF 25 % MOA	<ul style="list-style-type: none"> Pour les aménagements de lignes Mobilien et Express dans les zones denses, et de couloirs bus : montant plafond de subvention fixé à 75 % de 4 millions d'euros de subvention/km. Pour les aménagements de lignes Express hors zones denses, sur certains tronçons empruntés par les lignes fortes, et de couloirs bus : montant plafond de subvention fixé à 75 % de 1 million d'euros de subvention/km (pour un dispositif à double sens). Pour les sites propres faisant partie de voies créées dans le cadre de projet urbain : montant au prorata de la largeur du site propre par rapport à la largeur totale des chaussées, dans une limite de 75 % de la voie bus. 	<ul style="list-style-type: none"> Une participation du MOA d'au moins 25 % des aménagements éligibles aux subventions du STIF (participation éventuelle d'autres financeurs). Évaluation préalable du projet par le maître d'ouvrage : <ul style="list-style-type: none"> - un diagnostic de fonctionnement des lignes de bus concernées, avec localisation et hiérarchisation des difficultés de circulation (plus particulièrement dans le cas d'axes entiers), - une estimation du nombre de bus (trafic cumulé), par sens qui seraient concernés par l'aménagement projeté, et du trafic voyageurs potentiellement concerné en situation actuelle, - une estimation des renforts d'offre bus envisagés, - une évaluation du gain de temps envisagé pour l'aménagement, notamment quand il s'agit de sites propres ou de priorités aux carrefours, - une présentation des variantes d'aménagement envisagées, notamment quand celles-ci ont des conséquences importantes sur les coûts, - une estimation du coût total de l'aménagement.
	Point d'arrêt	<ul style="list-style-type: none"> De l'étude : à hauteur de 300 € HT par point d'arrêt étudié Des travaux : - 75 % STIF - 25 % MOA 	<ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des postes à quai doivent être à une hauteur comprise entre 18 et 20 cm, conformément à l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées. L'information voyageurs statique doit figurer dans le cadre dédié, en fond d'abri et non pas sur poteau considéré comme une extension du linéaire réseau. 	
Priorité aux feux sur une ligne étudiée	Remplacement des contrôleurs de carrefours, paramétrage des équipements et études (missions portées par les collectivités)	75 % STIF 25 % MOA		<ul style="list-style-type: none"> Un nombre important de carrefours structurants doivent être traités à l'échelle de la ligne afin d'obtenir un gain significatif. La ligne doit bénéficier d'une amélioration de son temps de parcours et d'un taux de régularité significatif. Une convention d'exploitation et de maintenance des systèmes doit être signée entre la collectivité et les transporteurs. Traitement des lignes Mobilien uniquement. Après mise en service, ce dispositif doit faire l'objet d'une évaluation d'efficacité.
	Équipement des véhicules, du centre bus (logiciels...) et paramétrage des équipements (missions portées par les transporteurs)	100 % STIF		



Détail des aides ou subventions IDFM / Région

Aide n°9 : Financement des projets de pôles d'échanges

En Île-de-France, le financement des aménagements d'intermodalité a évolué dans le cadre de la démarche des éco-stations bus portée par Ile-de-France Mobilité.

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé en 2017 les grands principes d'un plan de développement des nouvelles gares d'Île-de-France, à la fois intermodales et multiservices. L'ensemble de ces programmes représente un budget global de 3 milliards d'euros d'ici 2025. Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) a également entériné un plan ambitieux de rénovation des gares routières pour un montant de 250 millions d'euros sur 10 ans.

En tant que carrefour des mobilités, **les nouvelles gares ferroviaires** doivent faciliter les connexions avec les autres modes transports traditionnels (bus, voiture, vélo, etc.) et plus alternatifs (covoiturage, autopartage, vélo électrique, etc.). Pour cela, **Île-de-France Mobilités encourage l'usage du vélo** comme mode de rabattement vers la gare avec la création de 20 000 places de stationnement sécurisé Véligo d'ici 2020, mais aussi le lancement prochain d'un service régional de location longue durée de vélos à assistance électrique.

La voiture n'est pas oubliée puisque **10 000 places de stationnement supplémentaires en Parc Relais** sont créées pour 2021. Le covoiturage est également encouragé notamment avec l'intégration de la fonctionnalité covoiturage dans le calculateur d'itinéraire de transports en commun Vianavigo.

Enfin, des **solutions innovantes de transports publics** vont progressivement s'ajouter à l'offre existante, notamment avec l'expérimentation prochaine de véhicules autonomes sur l'Esplanade de Paris La Défense pour le dernier kilomètre de trajet des voyageurs, là où les bus classiques ne peuvent pas circuler.

Le bus est le mode de transport le plus utilisé par les Franciliens. **La réhabilitation et la transformation des gares routières d'Île-de-France** est donc une étape essentielle dans la « **Révolution des Transports** » afin d'offrir une meilleure qualité de service aux voyageurs.

Les nouvelles Éco-stations Bus devront améliorer le confort d'attente des usagers, renforcer leur sentiment de sécurité, leur procurer une meilleure vue d'ensemble et lisibilité de la station. Ce programme de rénovation et création concernera 52 Éco-stations sur 10 ans pour un budget de 200 millions d'euros, au rythme d'environ 5 par an.

=> Les aménagements des éco-stations bus sont financés à hauteur de 70% par Ile-de-France Mobilités.



Détail des aides de l'Etat

Aide n°10 : Fonds mobilités actives « Continuités cyclables »

Objectifs de l'aide

Les discontinuités causées par de grandes infrastructures de transport (rocares urbaines, voies ferrées, ...) urbaines, périurbaines ou rurales sont visées. Le Fonds est en effet conçu pour aider à la réalisation de projets visant à « restaurer ou établir des continuités d'itinéraires cyclables en vue de rendre crédibles des trajets quotidiens à vélo, ou en articulation avec les autres modes de transports notamment collectifs (train, bus, cars...) », notamment « relier dans de bonnes conditions des zones d'emploi, d'habitat, notamment social, et d'éducation et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux ».

Bénéficiaires

Quelle que soit leur taille et leur groupement, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité et un schéma préalablement définis et déjà en cours de réalisation, tous les maîtres d'ouvrage publics sont éligibles à ce fonds.

Nature des projets soutenus

Les projets financés devront s'inscrire dans un schéma cyclable cohérent à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité...). Le schéma cyclable cohérent peut également être la déclinaison locale du schéma départemental ou régional des véloroutes.

- *Linéaire infranchissable (voie ferrée, canal, rivière) voire faisceau de coupures linéaires (voie rapide le long d'une voie ferrée) ;*

- *Barrière de trafic dangereuse à franchir (entrée de ville, radiale, intersection, déviation, ...);*

Voirie impraticable (voies rapides sans aménagements, sans trottoirs, aménagements occupés par du stationnement illicite, pont saturé de trafic...);

- *Surfacique (stade, cimetière, hôpital, campus universitaire, parc urbain, centre commercial, caserne...);*

- *Ceinture de coupures enclavant un quartier avec peu de points d'accès.*

Modalités de l'aide

- *Taux d'aide maximal : 20 % de l'assiette éligible (possible d'être porté à 40 % par les collectivités petites ou moyennes pour un équipement très structurant). Taux supérieur exceptionnel pour certains dossiers, notamment pour les territoires d'outre-mer*

- *Montant maximal de l'aide par porteur de projet : 5 millions d'euros*

Actions éligibles : ensemble des frais liés à la réalisation de la continuité cyclable, y compris le cas échéant une partie d'études d'avant projets sommaires et d'études d'impact. Le projet devra avoir fait l'objet d'études préliminaires et pouvoir être mis en service dans un délai maximal de quatre années à compter de la notification.



Détail des aides de l'Etat

Aide n°11 : Mobilité douce : le programme Alveole soutient le développement du vélo

Objectifs de l'aide

Le programme Alvéole encourage le déploiement de places de stationnements vélos et l'accompagnement à l'écomobilité. 30 000 places créées en 2 ans grâce au programme. Porté par ROZO, bureau d'études spécialisé en efficacité énergétique et la FUB (*fédération des usagers de la bicyclette*), un réseau d'associations promouvant l'usage du vélo.

Bénéficiaires

Les collectivités

Nature des projets soutenus

le Programme Alvéole a pour but :

- *la création de places de stationnement vélo à proximité des pôles d'intermodalités, des établissements scolaires et universitaires ainsi que sur l'espace public et les parcs d'habitat social.*

- *L'accompagnement au changement de comportement grâce à des actions de sensibilisation à l'écomobilité (mise en place de vélo-écoles, ateliers d'auto-réparation, etc.), afin de développer une véritable culture vélo sur le territoire français.*

Ce programme est financé grâce aux Certificats d'Economie d'Energie. Pour plus d'informations :

<https://www.apvf.asso.fr/2019/07/17/mobilite-douce-le-programme-alveole-soutient-le-developpement-du-velo>

Modalités de l'aide

- 60 % la création de places de stationnement vélo
- 100 % l'accompagnement au changement de comportement.

ANNEXE 2 : L'échéancier des actions

NB : l'échéancier proposé doit être lu comme une feuille de route permettant de prioriser les actions. Il appartiendra à chaque maître d'ouvrage d'affiner cette proposition en fonction des arbitrages et des calendriers des projets in fine retenus.



Echéancier de l'action 1

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	Au-delà de 2026
1	Hierarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification						
Action socle	Conforter la hiérarchisation du réseau viaire	Action réalisée dans le cadre du PLM					
1.1	Agir sur une meilleure sécurisation des carrefours	Identification des carrefours à étudier	Lancement des études et des éventuels aménagements				
1.2	Développer des secteurs apaisés	Sécurisation de 40 % des établissements scolaires + 1/3 des zones de modérations de vitesses préconisés	2/3 des zones de modérations de vitesses préconisés jusqu'à 2031 et sécurisation des 60 % d'établissements scolaires à échéance 2024.				

Echéancier de l'action 2

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	Au-delà de 2026
2	Affirmer la pratique des modes actifs						
2.1	Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs	Réalisation de 30 % des aménagements pour les piétons					Réalisation des 70% restants
2.2	Garantir l'accessibilité pour tous sur les itinéraires prioritaires	50 % des itinéraires piétons prioritaires rendus accessibles					Réalisation des 50% restants
2.3	La réalisation d'un schéma directeur cyclable et le déploiement des aménagements au cours du PLM	Réalisation du schéma directeur et 30 % des aménagements cyclables programmés					Réalisation des 70% restants
2.4	Augmenter le stationnement des cycles sur Rambouillet Territoires	Mise en place de 500 arceaux + 4 parcs vélos sécurisés					
2.5	Développer les outils serviciels pour favoriser la pratique cyclable	Au fur et à mesure de la mise en place des aménagements cyclables					



Echéancier de l'action 3

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	Au-delà de 2026
3	Rendre les transports en commun plus attractifs						
3.1	Renforcer l'offre de TC afin de mieux répondre aux besoins des usagers	Mise en place des projets IDFM et étude des propositions du PLM		Mise en place des propositions du PLM suite à l'examen et arbitrage par IDFM			
3.2	Faciliter les rabattements et l'organisation des pôles d'échanges	Mise en place du stationnement cycle et politique de stationnement		Fin des aménagements en ZMV et cyclable aux abords des pôles d'échange			
3.3	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Rambouillet Territoires	Mise en accessibilité des arrêts					
3.4	Déployer des modes de mobilité innovants	Définition du programme		Mise en place du programme			

Echéancier de l'action 4

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	
4	Gérer le stationnement sur Rambouillet Territoires						
4.1	Poursuivre le développement du stationnement réglementé sur les secteurs à enjeux	Mise en place par les communes des recommandations d'extension des zones réglementées de stationnement					
4.2	Mieux contrôler le stationnement	Mise en œuvre des moyens humains et matériels pour mieux contrôler le stationnement et Campagne de communication tous les 2 ans sur le stationnement illicite					
4.3	Améliorer l'offre de stationnement privé et favoriser une mutualisation du stationnement	Réunion pour intégration dans les PLU					
4.4	Encourager un nouveau rapport à la voiture	Diminution de l'offre en voirie et détermination des besoins de places pour le covoiturage					



Echéancier de l'action 5

N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	De 2026 à 2031
5	Améliorer le transport et la livraison des marchandises						
5.1	Mieux prendre en compte la circulation des poids lourds	Déterminer l'implantation d'un centre routier le long de la RN 10	Aménagement du centre routier				
5.2	Optimiser les conditions de livraisons	Définition des réglementations de livraisons	Mise en place des réglementations				

Echéancier de l'action 6

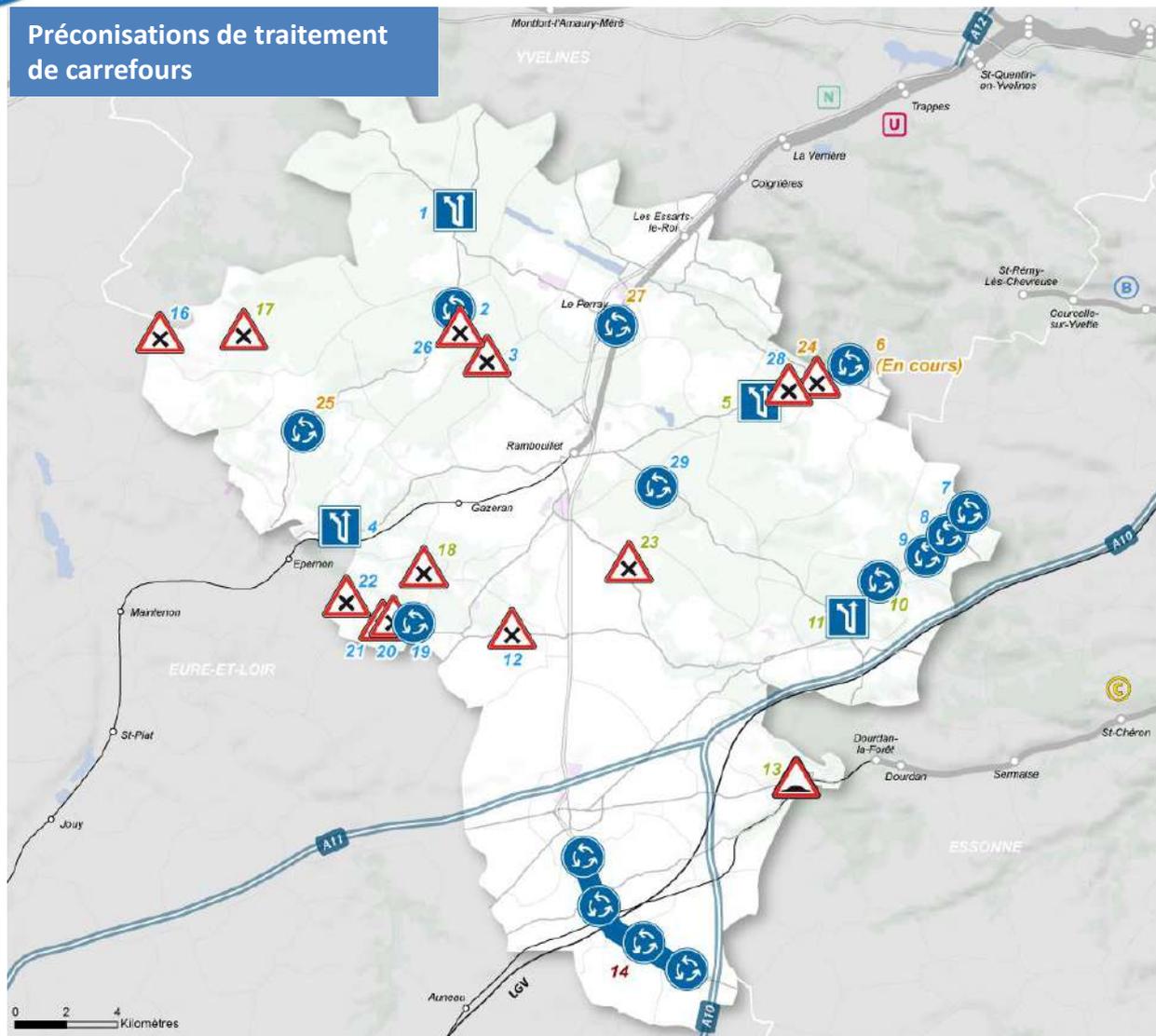
N°	Actions	2022	2023	2024	2025	2026	De 2026 à 2031
6	Communiquer, sensibiliser, observer						
Action socle (1)	Assurer un suivi et une évaluation du plan d'actions du PLM de Rambouillet Territoires	Rythme annuelle : Collecte des différents indicateurs et réalisation d'enquêtes de suivi pour l'établissement d'un tableau de bord du PLM					
6.1	Mettre en place une stratégie de communication / information sur la mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires	Campagne de communication tout au long du PLM					
6.3	Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire	Rôle du Conseil en mobilité					
6.4	Encourager les véhicules n'utilisant pas des carburants fossiles	A définir					

ANNEXE 3 :

Zoom sur les propositions de traitements de carrefours

➔ Rappel des 29 carrefours identifiés

Préconisations de traitement de carrefours



Création d'un giratoire

- 2. Poigny-la-Forêt : D936 / Rte de St-Léger
- 6. Cernay-la-Ville : D906 / D149 (En cours)
- 7. Bonnelles : D988 / D132
- 8. Bonnelles : D988 / Rue de Bissy
- 9. Bonnelles : D988 / Chemin des Clos
- 10. Rochefort-en-Yvelines : D988 / D149
- 14. N191 : traitement des intersections avec giratoire jusqu'à Ablis
- 19. Emancé : D176 / D62
- 25. Hermeray : D107 / D80 : Plateau traversant avec giratoire franchissable
- 27. Le Perray : D910 / D61 : giratoire franchissable avec mise en place d'une zone de rencontre
- 29. Clairefontaine-en-Yvelines : D27 / Coin du Bois

Création d'une voie de tourne-à-gauche

- 1. Saint-Léger-en-Yvelines : D138 / D111
- 4. Saint-Hilarion : D906 / Rue de Raizeux
- 5. Auffargis / Cernay-la-Ville : D906 / D61
- 11. Rochefort-en-Yvelines : D988 / D27

Aménagement de plateaux traversants

- 13. Sainte-Mesme : D116 / D168

Renforcement de la signalisation

- 3. Poigny-la-Forêt : D936 / D107
- 12. Orphin : D176 / VC3
- 16. La Boissière-Ecole : D60 / Chemin de l'Olivet
- 17. La Boissière-Ecole : D71 / C9 - La Grange des Bory
- 18. Emancé : D62 / Chemin de la Plaine
- 20. Emancé : D176 / Rue de la Porte au Dry
- 21. Emancé : D176 / Rue d'Orphin
- 22. Emancé : D176 / Rue de Chaleine
- 23. Sonchamp : D936 / C8 - C3
- 24. Cernay : D24 / D91
- 26. Poigny-la-Forêt : D936 / Rue des Bréviaires
- 28. Cernay : D906 / Rue des Charmes

Priorité 1 / Priorité 2 / Priorité 3 / Priorité 4

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



Zoom

Points durs

1.

Saint-Léger-en-Yvelines : D 138/D 111

PRIORITE 4



PROPOSITIONS : Création d'un tourne-à-gauche.

DIFFICULTES : Reprise de la configuration du carrefour afin d'élargir la voie pour permettre la mise en place d'une voie de tourne-à-gauche.

Points durs

2.

Poigny-la-Forêt : D 936/Route de St-Léger (D 108)

PRIORITE 4



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire

DIFFICULTES : Espace contraint pour la réalisation d'un giratoire qui implique une reprise des voies de ce secteur.



Zoom

Points durs

3.

Poigny-la-Forêt : D 936/D 107

PRIORITE 4



PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Le tourne-à-gauche depuis la D 107 est délicat. La D 936 est déjà à 70 Km/h mais un renforcement de la signalisation de ce carrefour sur la D 136 permettrait une meilleure sécurisation.

Points durs

4.

Saint-Hilarion : D 906/Rue de Raizeux

PRIORITE 4



PROPOSITIONS : Création d'un tourne-à-gauche.

DIFFICULTES : Reprise de la configuration du carrefour afin d'élargir la voie pour permettre la mise en place d'une voie de tourne-à-gauche.



Zoom

Points durs
5.

Auffargis / Cernay-la-Ville : D 906/D 61

PRIORITE 3



PROPOSITIONS :
Création d'un
tourne-à-gauche.

DIFFICULTES : Reprise de la configuration du carrefour afin d'élargir la voie pour permettre la mise en place d'une voie de tourne-à-gauche.

Points durs
6.

Cernay-la-Ville : D 906/D 149 (En cours)

PRIORITE 2



PROPOSITIONS :
Création d'un giratoire



Zoom

Points durs
7.

Bonnelles : D 988/D 132

PRIORITE 4



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire



DIFFICULTES : Espace disponible pas de difficultés technique

Points durs
8.

Bonnelles : D 988/Rue de Bissy (D 132)

PRIORITE 4



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire



DIFFICULTES : Espace disponible pas de difficultés technique



Zoom

Points durs
9.

Bonnelles : D 988/Chemin des Clos

PRIORITE 4



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire



DIFFICULTES : Espace disponible
pas de difficultés technique

Points durs
10.

Rochefort-en-Yvelines : D 988/D 149

PRIORITE 3



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire



DIFFICULTES : Espace disponible
mais reprise nécessaire de la
configuration des voies de la D 149
pour insertion sur le giratoire.



Zoom

Points durs
11.

Rochefort-en-Yvelines : D 988/D 27



PRIORITE 3



PROPOSITIONS :
Création d'un tourne-à-gauche.

DIFFICULTES : Portion du tourne-à-gauche devra être partagé avec les deux sens de la circulation. De plus, la traversée piétonne et cyclable doit être conservée ce qui limite la longueur du tourne-à-gauche (25 m. seulement)

Points durs
12.

Orphin : D 176/VC 3

PRIORITE 4



PROPOSITIONS :
Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Mise en place d'une limitation à 70 Km/h en amont du carrefour avec éventuellement création d'un TPC en amont qui obligerait une reprise des rives.



Zoom

Points durs
13.

Saint-Mesme : D 116 / D 168

PRIORITE 3



PROPOSITIONS : Création d'un plateau traversant

DIFFICULTES : Un plateau traversant a été récemment installé en amont. Un second plateau qui englobe le carrefour permettrait de mieux garantir les différents mouvements par une vitesse plus limitée mais largeur de traitement importante et absence de trottoirs de part et d'autres. Possibilité de traité également par la mise en place d'un giratoire de type urbain franchissable pour les PL et TC.

Points durs
14.

N 191 : Traitement des intersections avec des giratoires jusqu'à Ablis

PRIORITE 1



PROPOSITIONS : Création de giratoires



Zoom

Points durs
16.

La Boissière-Ecole : D 80/Chemin de l'Olivet

PRIORITE 4



PROPOSITIONS :
Renforcement de la
signalisation

DIFFICULTES : Suppression de la zone
de doublement et mise en place
d'une ligne blanche. Renforcement
par panneau de l'intersection.

Points durs
17.

La Boissière-Ecole : D 71/C 9 – La grange de Bory

PRIORITE 3



PROPOSITIONS :
Renforcement de la
signalisation

DIFFICULTES : La difficulté principale se
situe avec l'accès au restaurant. La
suppression des arbres et haies pour
gagner en visibilité serait un plus.



Zoom

Points durs
18.

Emancé : D 62 / Chemin de la Plaine

PRIORITE 3



PROPOSITIONS :
Renforcement de la
signalisation

DIFFICULTES : Secteurs sinueux qu'il
convient de mieux signaler pour avertir les
automobilistes de cette intersection.

Points durs
19.

Emancé : D 176 / D 62

PRIORITE 4



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire

DIFFICULTES : Espace disponible mais secteur sinueux.





Zoom

Points durs
20.

Emancé : D 176 / Rue de la Porte au Dry

PRIORITE 4



PROPOSITIONS :
Renforcement de la
signalisation

DIFFICULTES : Meilleure matérialisation
de l'intersection

Points durs
21.

Emancé : D 176 / Rue d'Orphin

PRIORITE 4



PROPOSITIONS : Renforcement
de la signalisation

DIFFICULTES : ?



Zoom

Points durs
22.

Emancé : D 176 / Rue de la Porte au Dry



PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Meilleure matérialisation de l'intersection

Points durs
23.

Sonchamp : D 936 / C8-C3



PROPOSITIONS : Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Meilleure matérialisation de l'intersection et suppression de la zone de dépassement avec remplacement par une ligne blanche en amont du carrefour.



Zoom

Points durs
24.

Cernay-la-Ville : D 24 / D 91

PRIORITE 2 – Etude en cours du CD 78



PROPOSITIONS :
Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : ?

Points durs
25.

Hermeray : D 107 / D 80

PRIORITE 2



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire franchissable avec plateau traversant qui englobe le carrefour

DIFFICULTES : Espace contraint avec géométrie délicate.



Zoom

Points durs
26.

Poigny-la-Forêt : D 936 / Route des Bréviaires

PRIORITE 4



PROPOSITIONS :
Renforcement de la signalisation

DIFFICULTES : Mise en place d'une limitation à 70 Km/h voire mise en place d'un TPC en amont du carrefour

Points durs
27.

Le Perray-en-Yvelines : D 910 / D 61



PROPOSITIONS : Création d'un giratoire franchissable avec plateau traversant qui englobe le carrefour en lien avec une zone de rencontre

PRIORITE 2



DIFFICULTES : Une requalification globale du secteur en lien avec la Ville est nécessaire.



Zoom

Points durs
28.

Cernay-la Ville : D 906 / Rue des Charmes

PRIORITE 4



PROPOSITIONS :
Renforcement de la
signalisation

DIFFICULTES : Visibilité délicate du
carrefour du fait du bâti.

Points durs
29.

Clairefontaine-en-Yvelines : D 27 / Route du Coin du Bois

PRIORITE 4



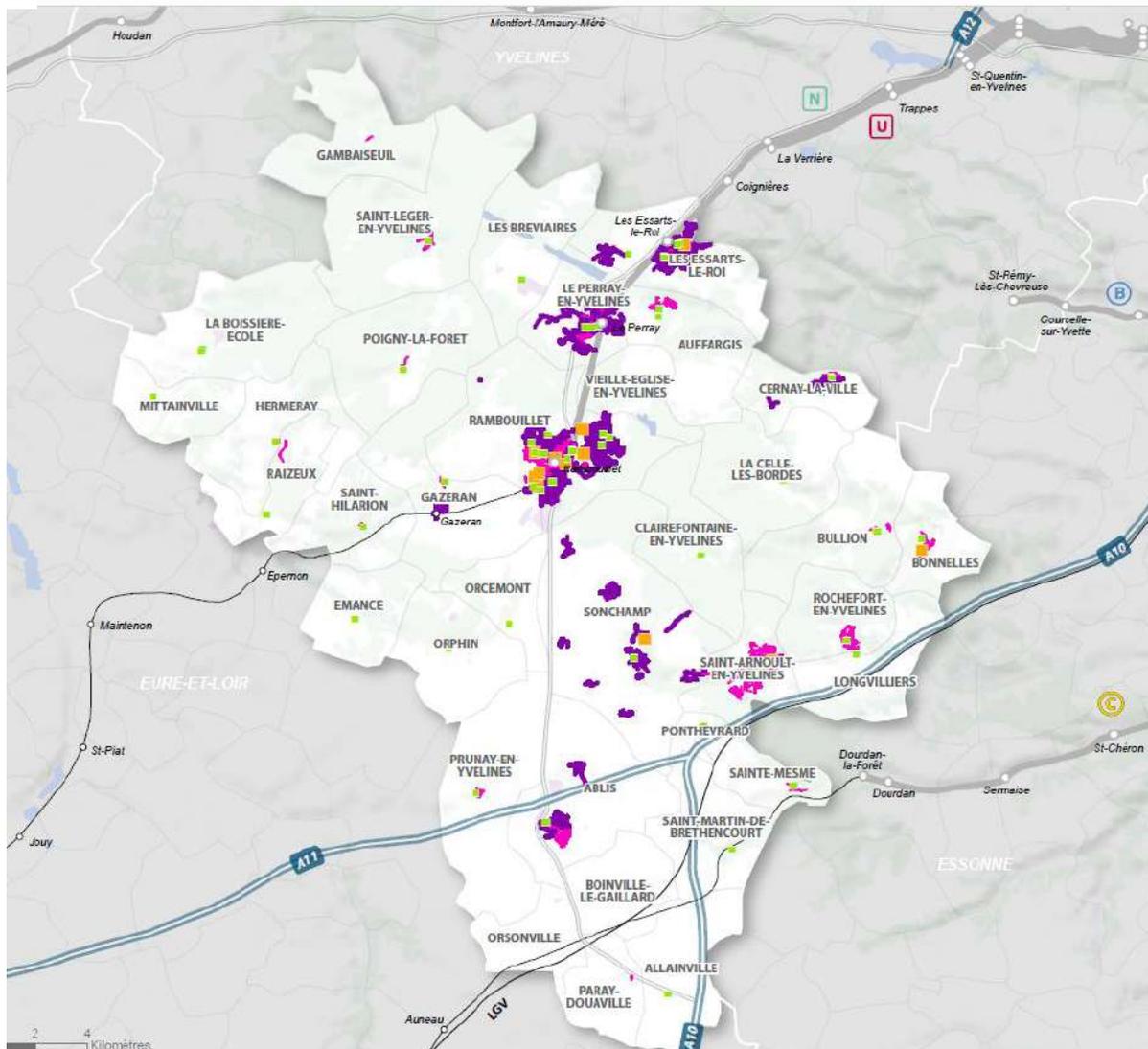
PROPOSITIONS : Création d'un
giratoire

DIFFICULTES : Les mouvements de tourne-à-
gauche sont actuellement possible depuis la
route du coin du bois

ANNEXE 4 :

Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les zones de modération de vitesse

➤ Rappel de la cartographie à l'échelle de Rambouillet Territoires



Un développement important des zones de modulation de vitesse dans le cadre du PLM

Zones de modulation de vitesse

- Préconisées
- Existantes

Etablissements scolaires à sécuriser

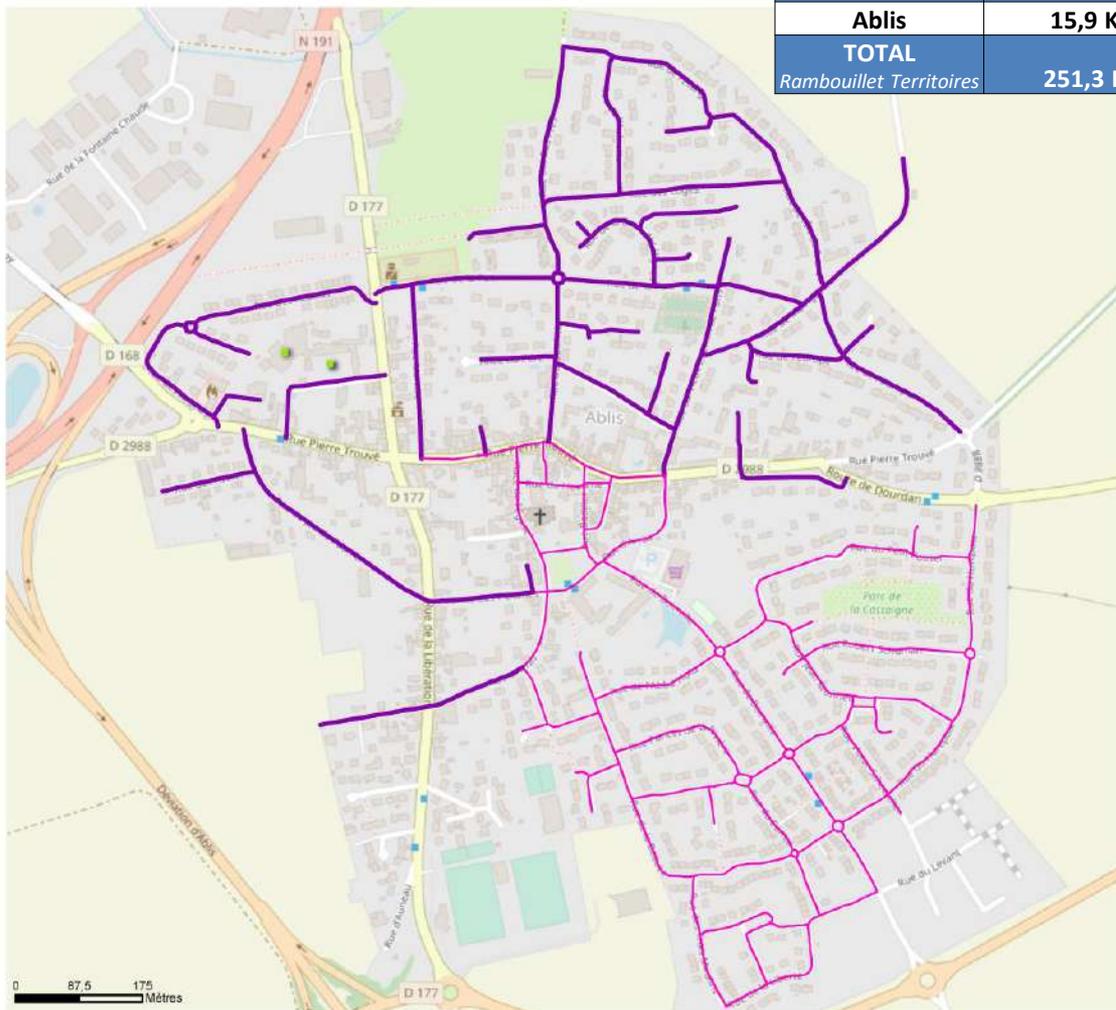
- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

Les zones de modulation de vitesse se situent sur les 5 principaux pôles de Rambouillet Territoires (Ablis, Le Perray-en-Yvelines, Les Essarts-le-Roi, Rambouillet et St-Arnoult-en-Yvelines).

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

Zoom Ablis Centre

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Ablis	15,9 Km	6,7 Km	9,2 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km



Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

Etablissements scolaires

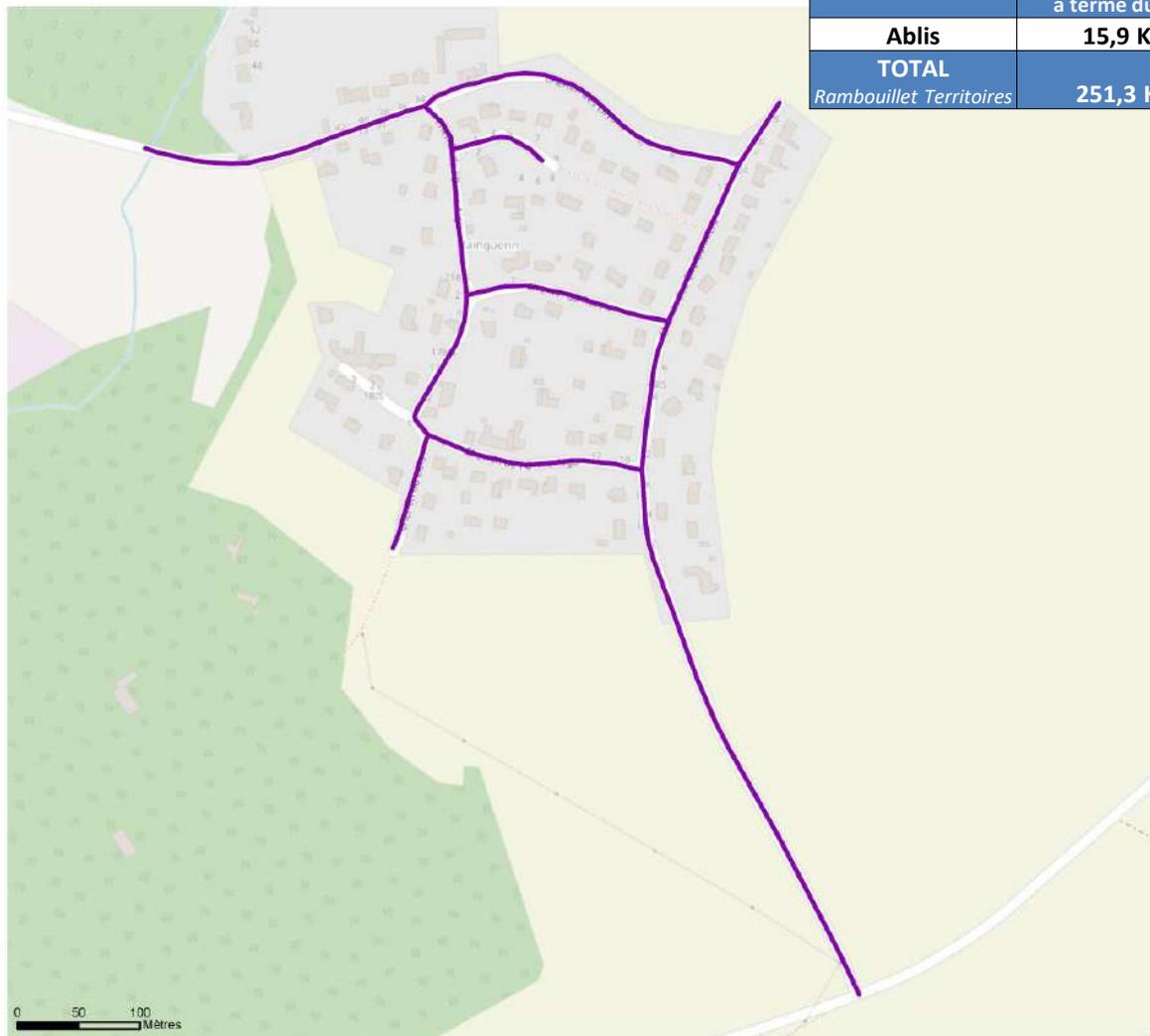
- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

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

0 87,5 175 Mètres

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Zoom Ablis Nord



COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Ablis	15,9 Km	6,7 Km	9,2 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km

Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

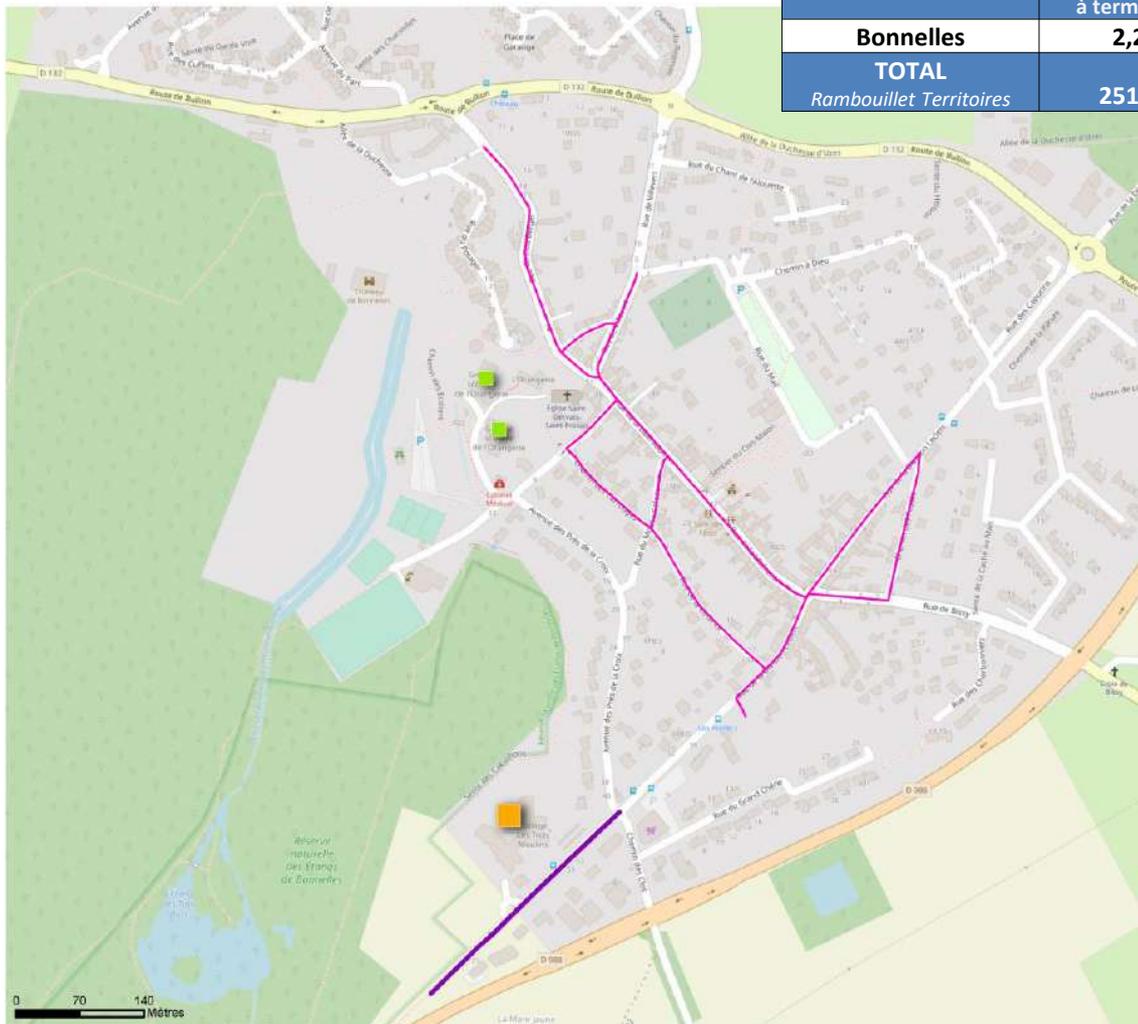
Etablissements scolaires

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

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

Zoom Bonnelles

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Bonnelles	2,2 Km	1,9 Km	0,3 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km



Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

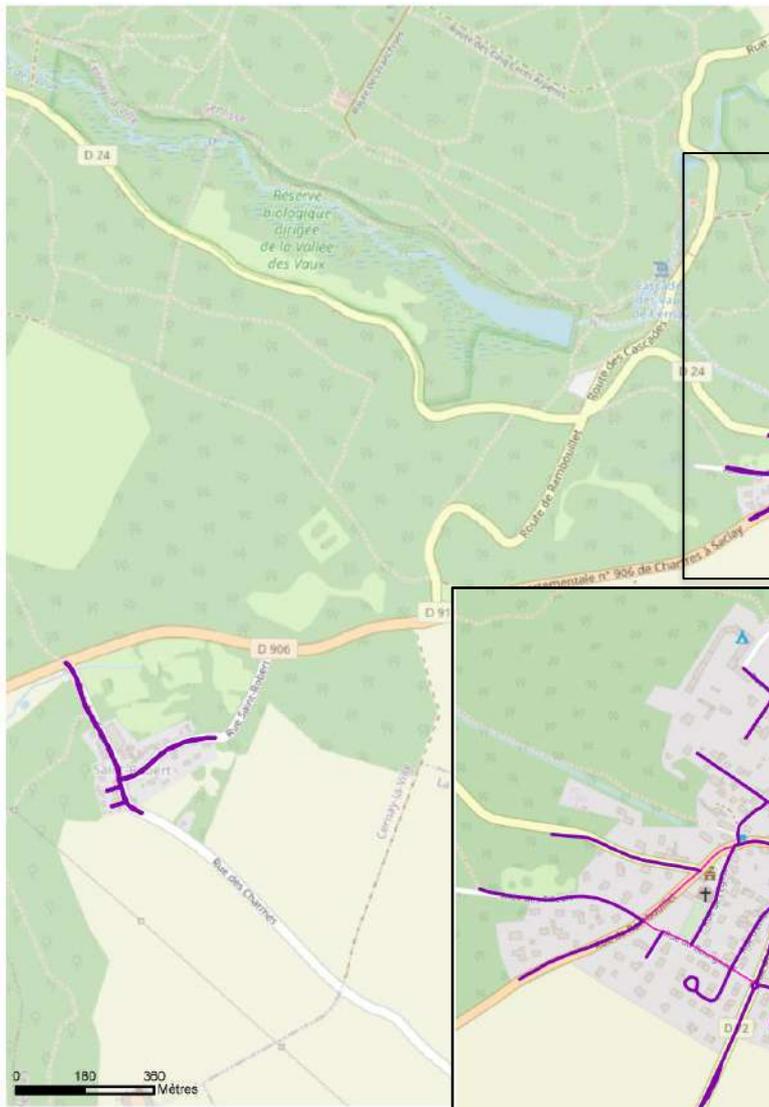
Etablissements scolaires

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

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

Zoom Cernay-la-Ville

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Cernay-la-Ville	11,1 Km	3,1 Km	7,9 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km



Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

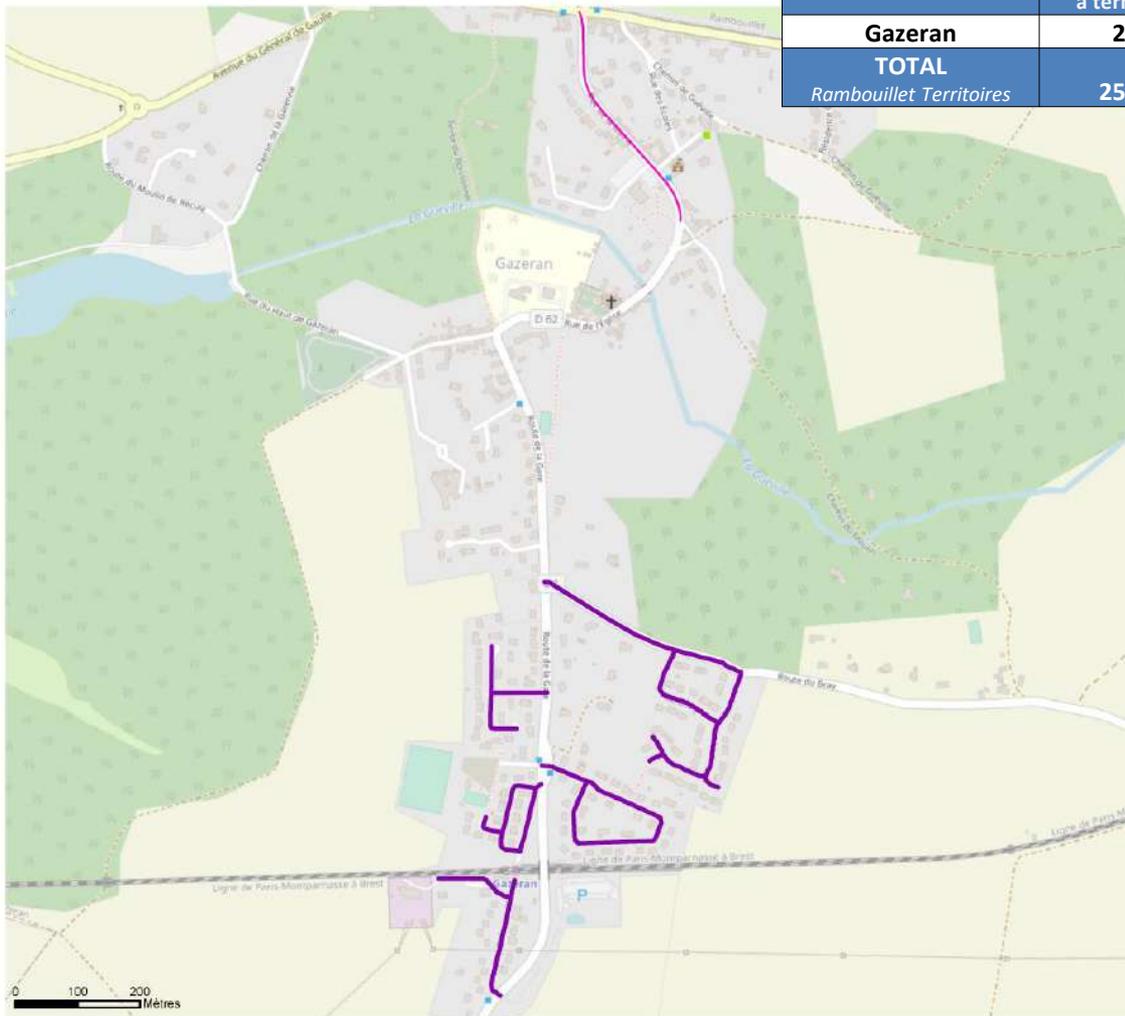
Etablissements scolaires

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

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

Développer des secteurs apaisés au sein des principales centralités

Zoom Gazeran



COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Gazeran	2,9 Km	0,6 Km	2,3 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km

Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

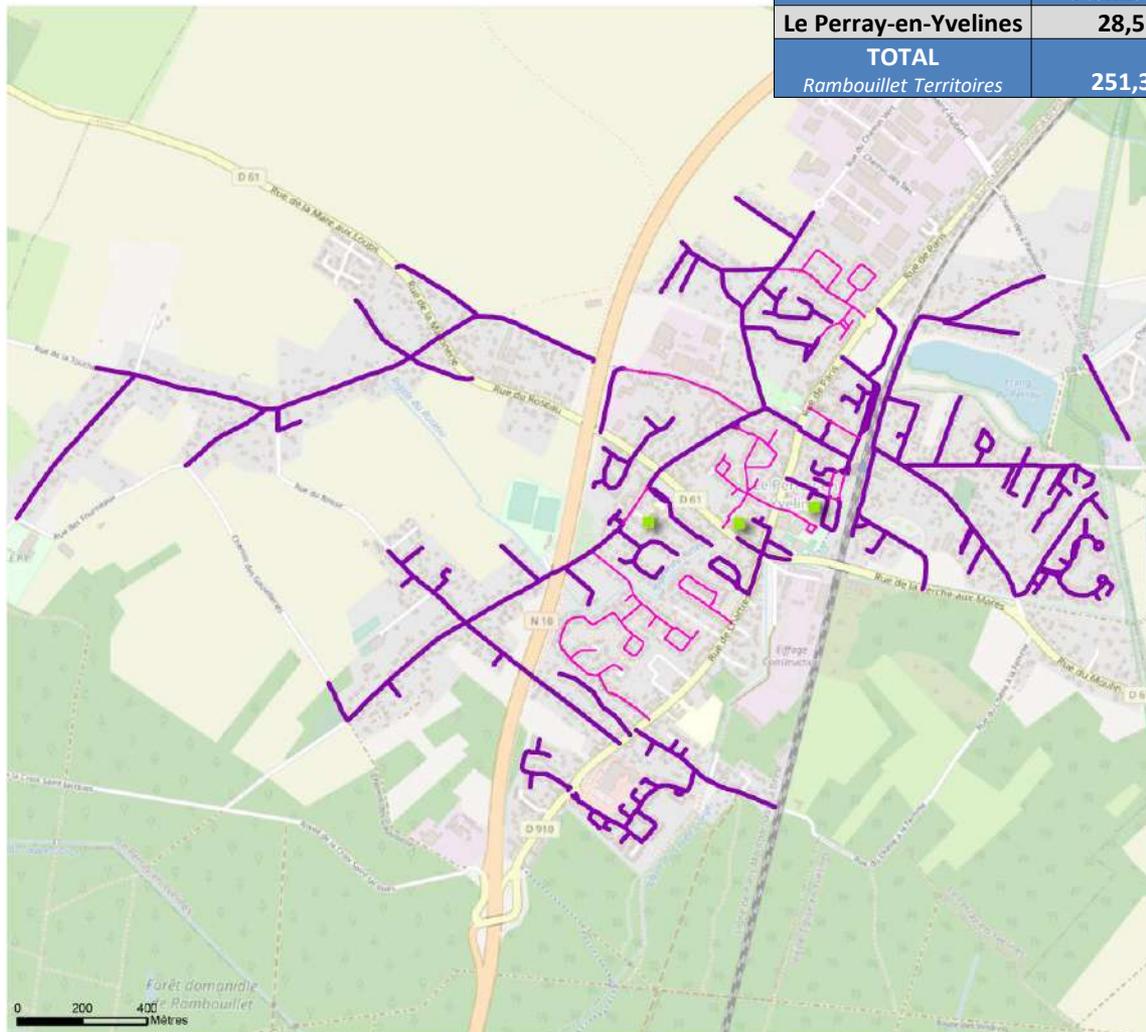
Etablissements scolaires

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

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

📍 Zoom Le Perray-en-Yvelines

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Le Perray-en-Yvelines	28,5 Km	5,6 Km	22,9 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km



Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

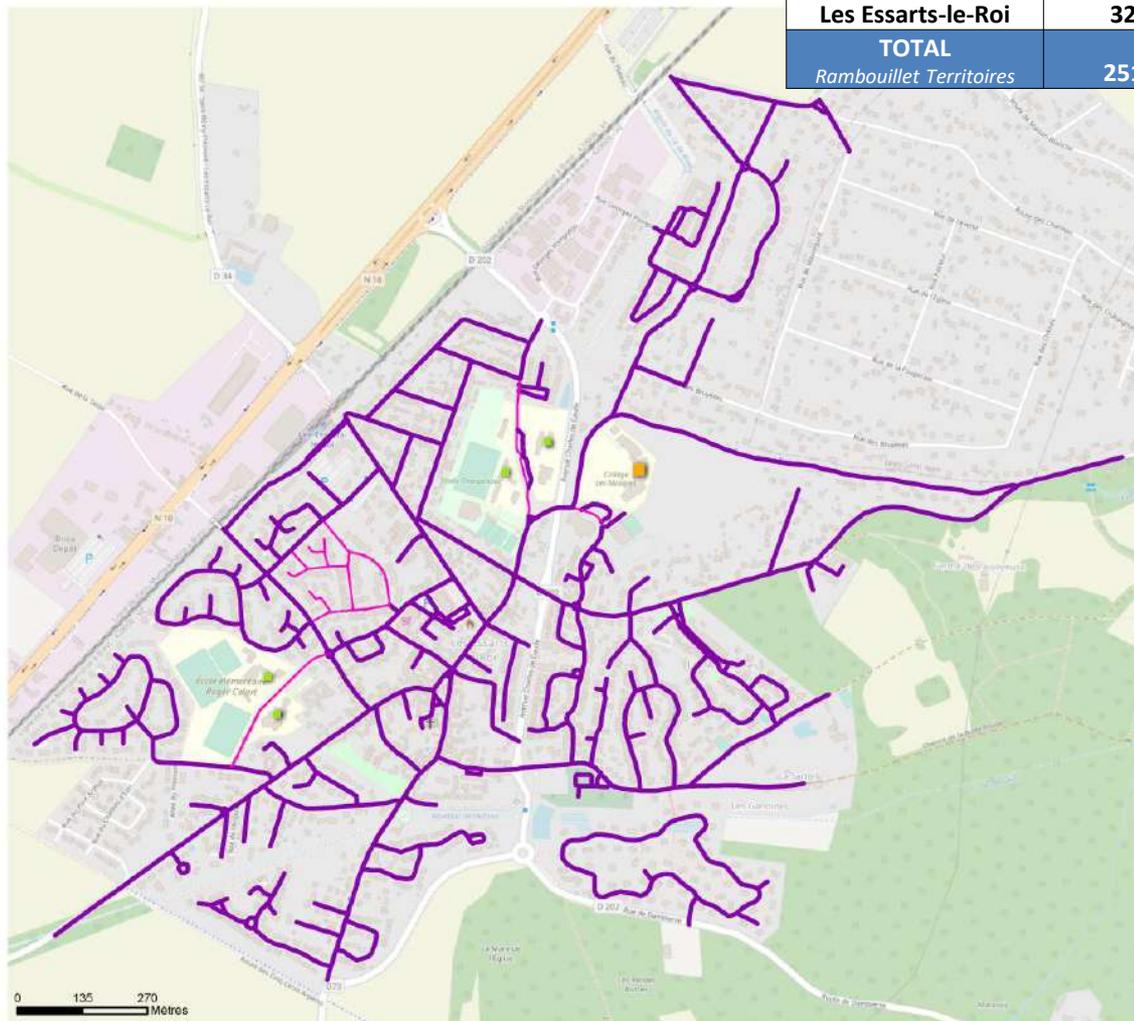
Etablissements scolaires

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

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

➔ Zoom Les Essarts-le-Roi EST

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Les Essarts-le-Roi	32,3 Km	1,6 Km	30,8 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km



Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

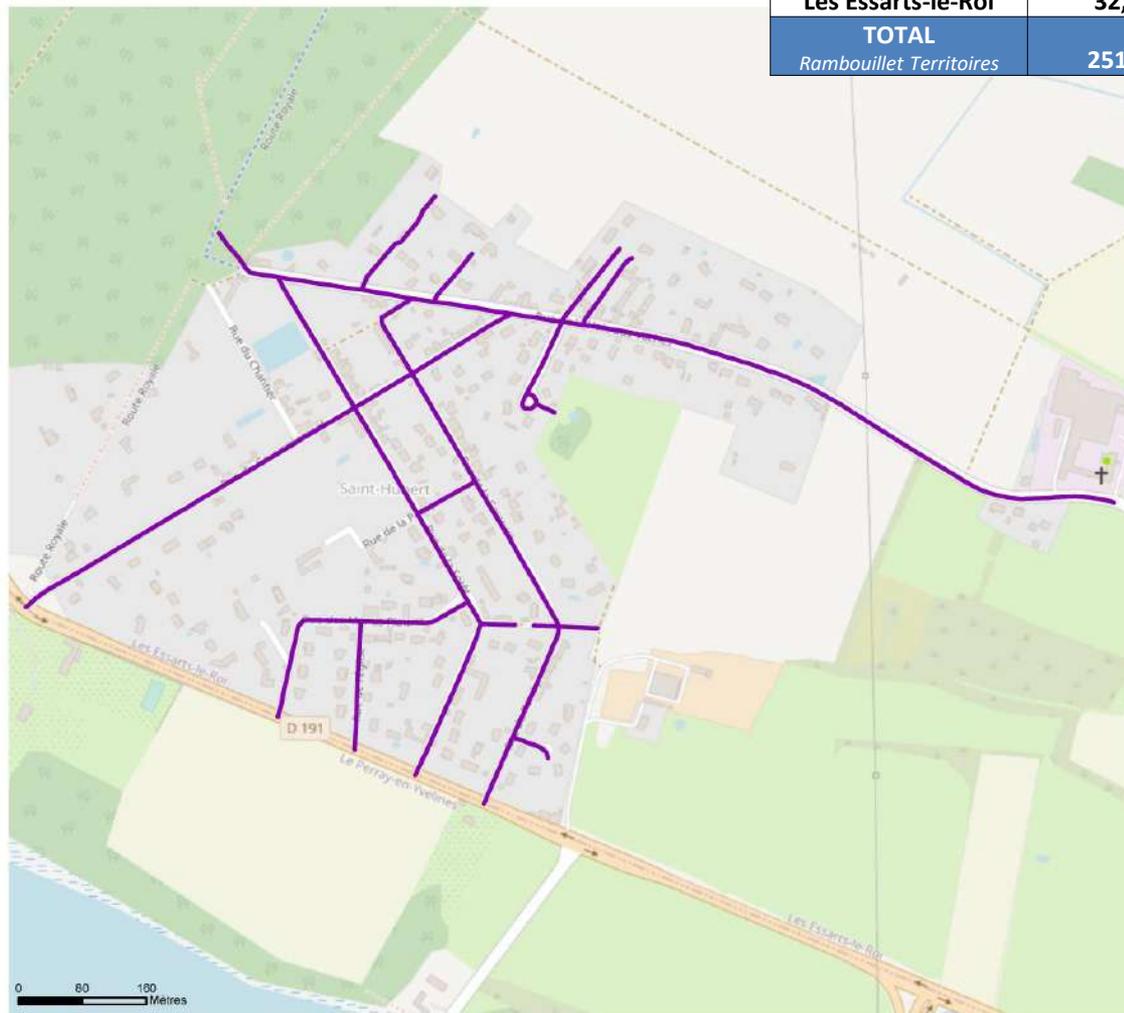
Etablissements scolaires

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

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

➡ Zoom Les Essarts-le-Roi OUEST

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Les Essarts-le-Roi	32,3 Km	1,6 Km	30,8 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km



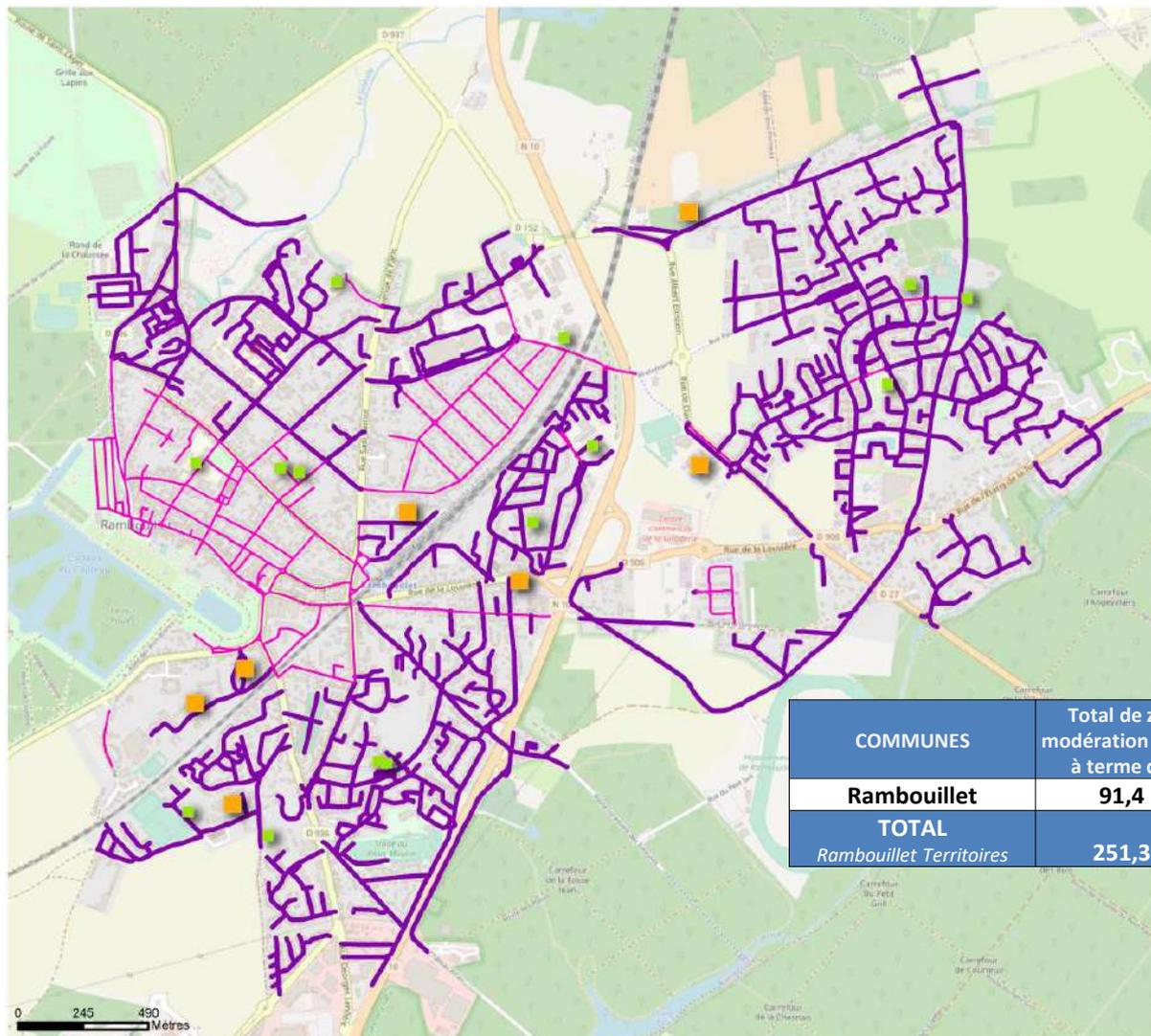
Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

Etablissements scolaires

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

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



Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

Etablissements scolaires

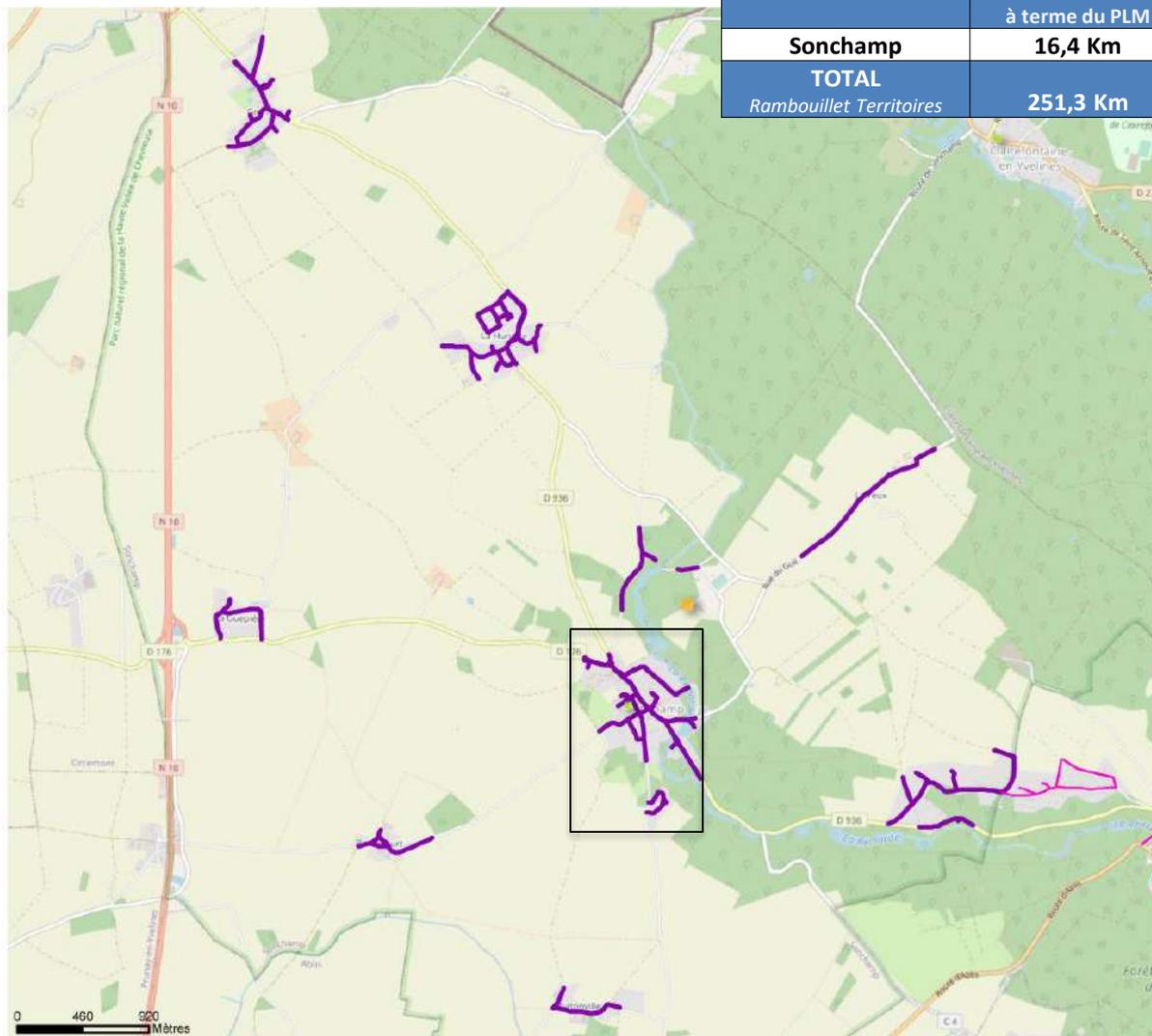
- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Rambouillet	91,4 Km	18,9 Km	72,5 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km

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

➔ Zoom Sonchamp

COMMUNES	Total de zone de modération de vitesse à terme du PLM	Aménagement en ZMV existant	Aménagement en ZMV préconisé dans le cadre du PLM
Sonchamp	16,4 Km	0,0 Km	16,4 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	251,3 Km	89,1 Km	162,2 Km

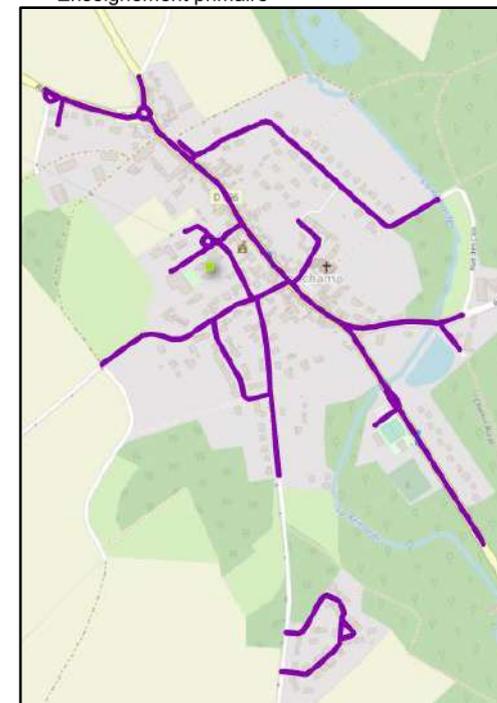


Zones de modération de vitesse

- Préconisées
- Existantes

Etablissements scolaires

- Enseignement secondaire
- Enseignement primaire

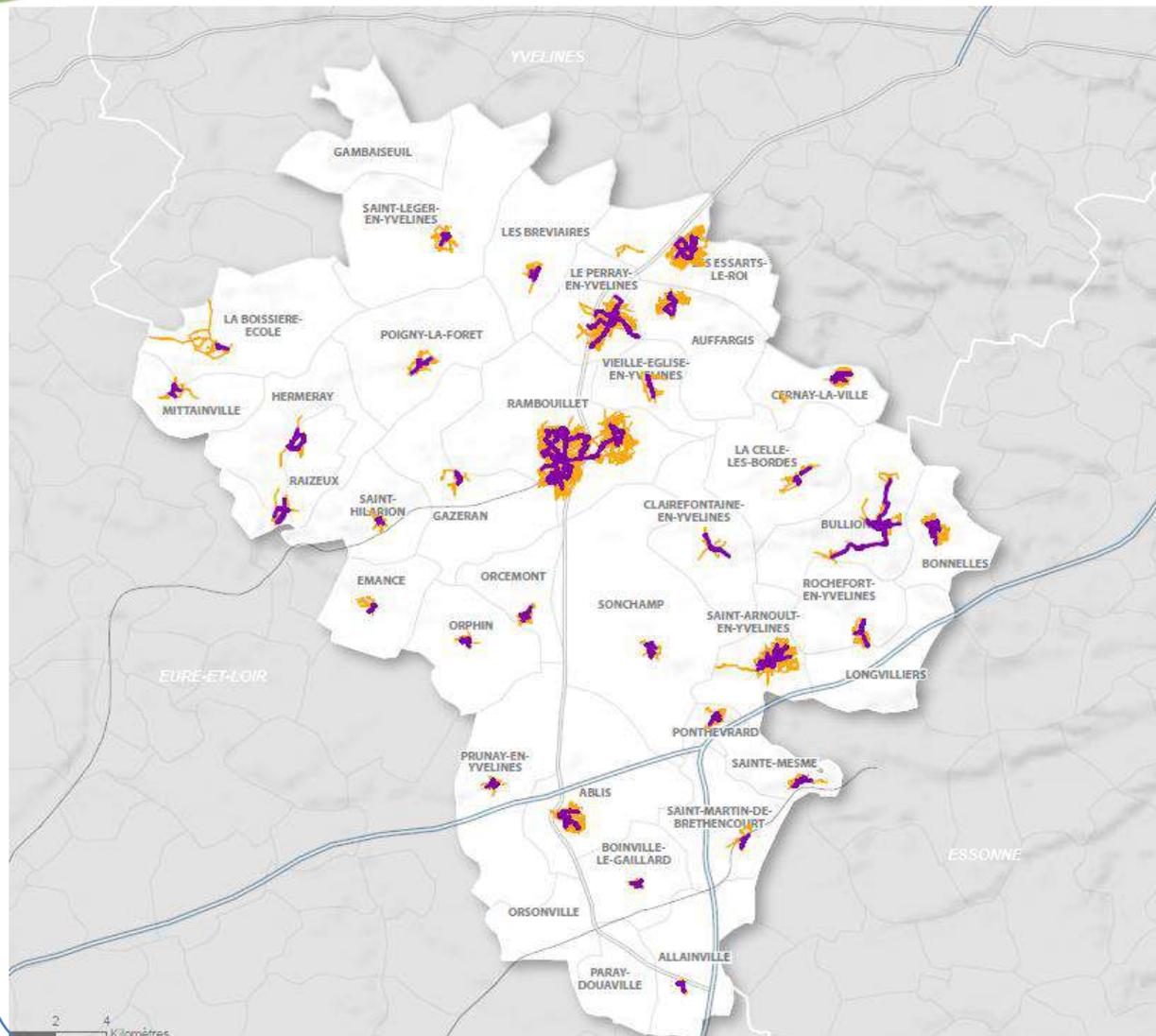


ANNEXE 5 :

Zoom sur les secteurs prévus par les communes concernant les secteurs à enjeux piétons et les itinéraires piétons prioritaires en vue de leur mise en accessibilité pour tous



➔ Rappel de la cartographie à l'échelle de Rambouillet Territoires



Les itinéraires prioritaires et les secteurs stratégiques à enjeux piétons forts

Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

- ✓ Les secteurs stratégiques à enjeux piéton sont la résultante de l'intensité des déplacements piétons attendus en fonction de la localisation des pôles générateurs de déplacements pondérés au regard de l'utilisation de la marche pour les rejoindre (plus élevé pour un rabattement vers les TC, les établissements scolaires etc...).
- ✓ Les itinéraires prioritaires sont ceux qui représentent le plus d'enjeu pour développer la marche et ainsi ceux à traiter en priorité dans le cadre du PLM. Ils représentent 71,8 Km dont 20,5 Km sur Rambouillet
- ✓ Les secteurs à enjeux piétons forts représentent 399 km de voirie dont 128 Km uniquement sur Rambouillet.

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



➔ **Détail de l'action à mettre en place**

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Ablis	2,5 Km	15,3 Km	17,9 Km
Allainville	0,5 Km	1,0 Km	1,6 Km
Auffargis	1,8 Km	12,3 Km	14,1 Km
Boinville-le-Gaillard	0,7 Km	1,6 Km	2,3 Km
La Boissière-École	0,7 Km	10,5 Km	11,2 Km
Bonnelles	2,4 Km	9,5 Km	11,9 Km
Les Bréviaires	1,2 Km	4,0 Km	5,2 Km
Bullion	8,1 Km	9,9 Km	18,0 Km
La Celle-les-Bordes	1,0 Km	4,4 Km	5,3 Km
Cernay-la-Ville	1,9 Km	9,1 Km	11,0 Km
Clairefontaine-en-Yvelines	1,4 Km	2,9 Km	4,3 Km
Émancé	0,4 Km	3,1 Km	3,5 Km
Les Essarts-le-Roi	4,0 Km	30,9 Km	34,9 Km
Gazeran	0,7 Km	4,9 Km	5,7 Km
Hermeray	1,1 Km	2,7 Km	3,8 Km
Longvilliers	0,4 Km	0,7 Km	1,1 Km
Mittainville	1,0 Km	3,5 Km	4,5 Km
Orcemont	1,1 Km	3,6 Km	4,8 Km
Orphin	1,0 Km	2,6 Km	3,6 Km
Le Perray-en-Yvelines	7,3 Km	31,5 Km	38,8 Km
Poigny-la-Forêt	1,6 Km	5,7 Km	7,3 Km
Ponthévrard	0,9 Km	4,1 Km	5,0 Km
Prunay-en-Yvelines	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
Raizeux	3,3 Km	3,9 Km	7,2 Km
Rambouillet	20,5 Km	107,5 Km	128,0 Km
Rochefort-en-Yvelines	1,0 Km	4,6 Km	5,6 Km
Saint-Arnoult-en-Yvelines	5,5 Km	23,9 Km	29,4 Km
Saint-Hilarion	0,5 Km	3,2 Km	3,7 Km
Saint-Léger-en-Yvelines	1,2 Km	6,9 Km	8,1 Km
Saint-Martin-de-Bréthencourt	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
Sainte-Mesme	1,4 Km	3,4 Km	4,8 Km
Sonchamp	1,4 Km	2,7 Km	4,1 Km
Vieille-Église-en-Yvelines	0,9 Km	5,5 Km	6,4 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

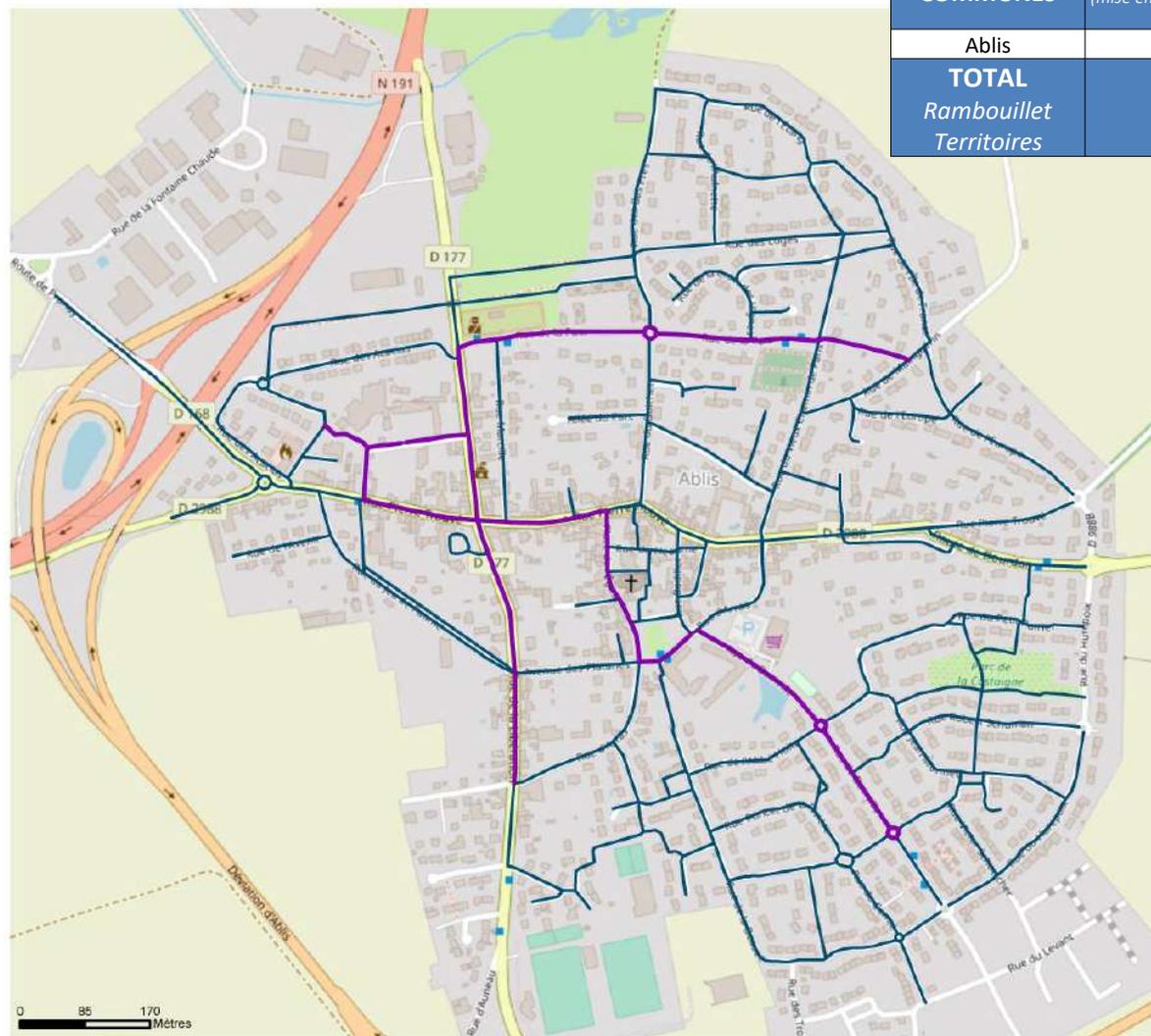
Répartition des linéaires concernant les cheminements piétons qualitatifs proposés par les communes dans le cadre du PLM.

NB : Les cartes localisant les linéaires en itinéraire prioritaire et les secteurs à enjeux piétons sont disponibles en annexe 5 du présent document.

Les communes les plus peuplées de Rambouillet Territoires sont en toute logique celles qui disposent du plus de linéaires concernant les itinéraires prioritaire et les secteurs à enjeux pour les piétons.



Zoom Ablis



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Ablis	2,5 Km	15,3 Km	17,9 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

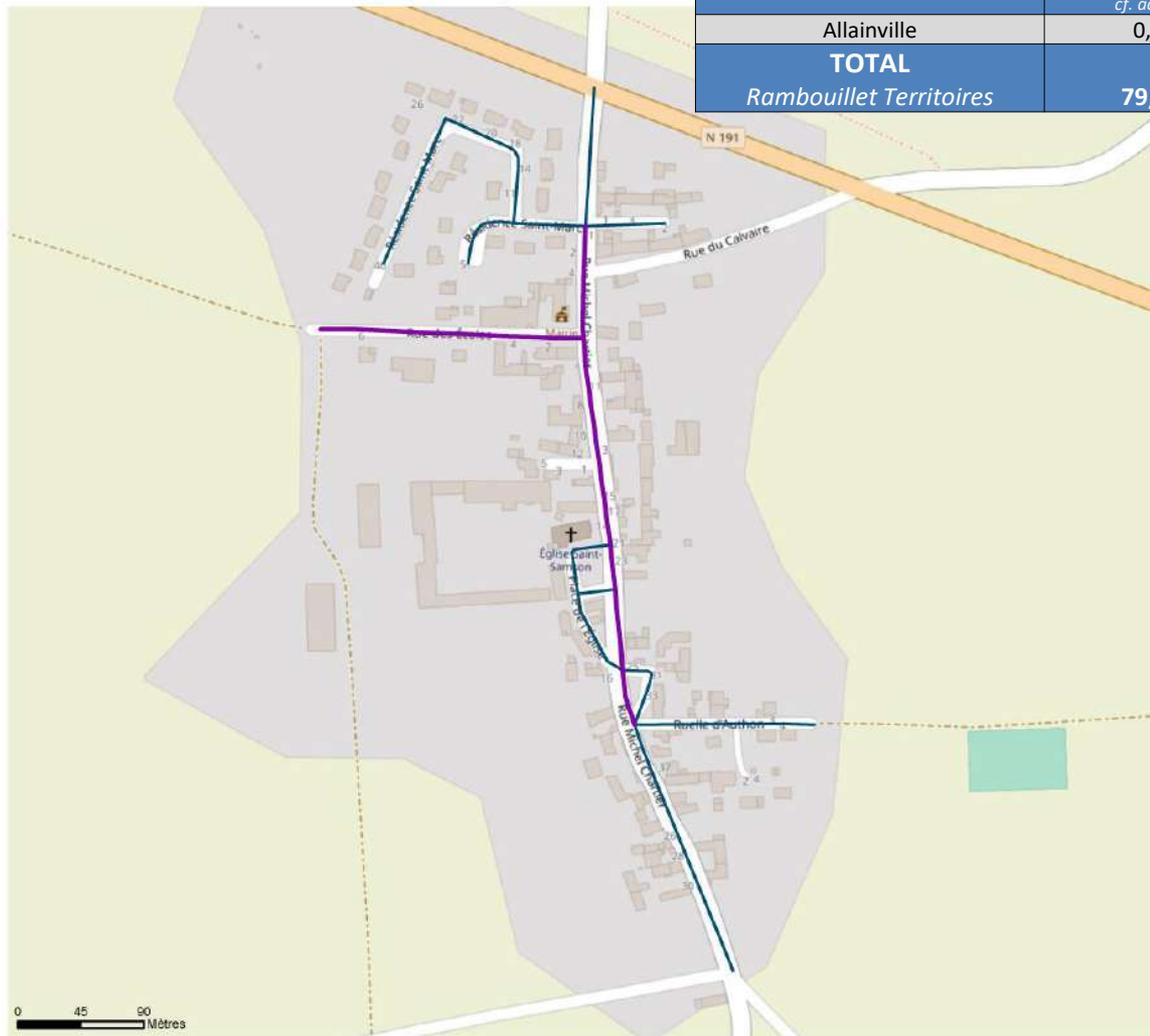
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Allainville

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Allainville	0,5 Km	1,0 Km	1,6 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piéton

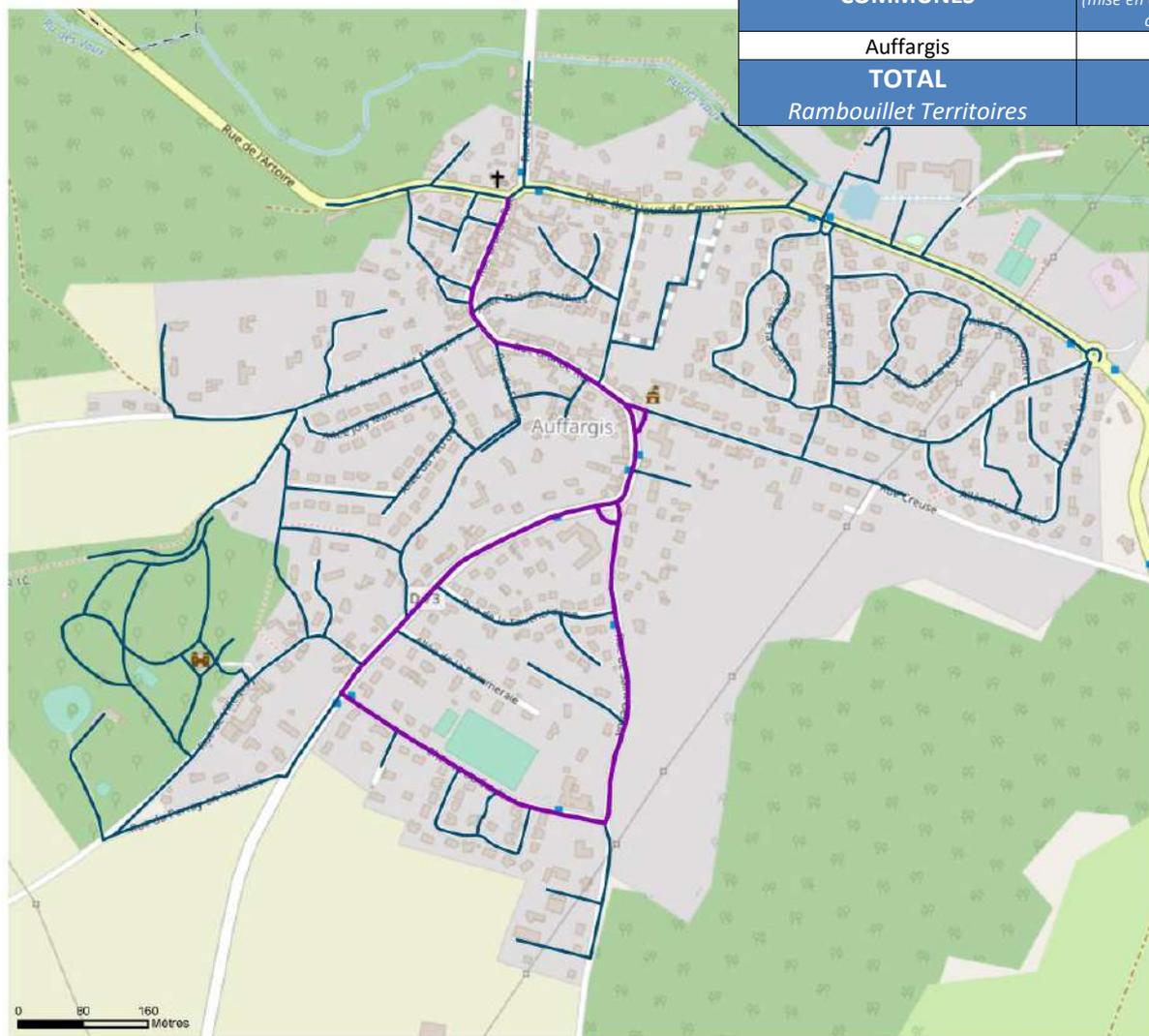
- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Auffargis



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Auffargis	1,8 Km	12,3 Km	14,1 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

Secteurs à enjeux piétons

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

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



Zoom Boinville-le-Gaillard

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Boinville-le-Gaillard	0,7 Km	1,6 Km	2,3 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

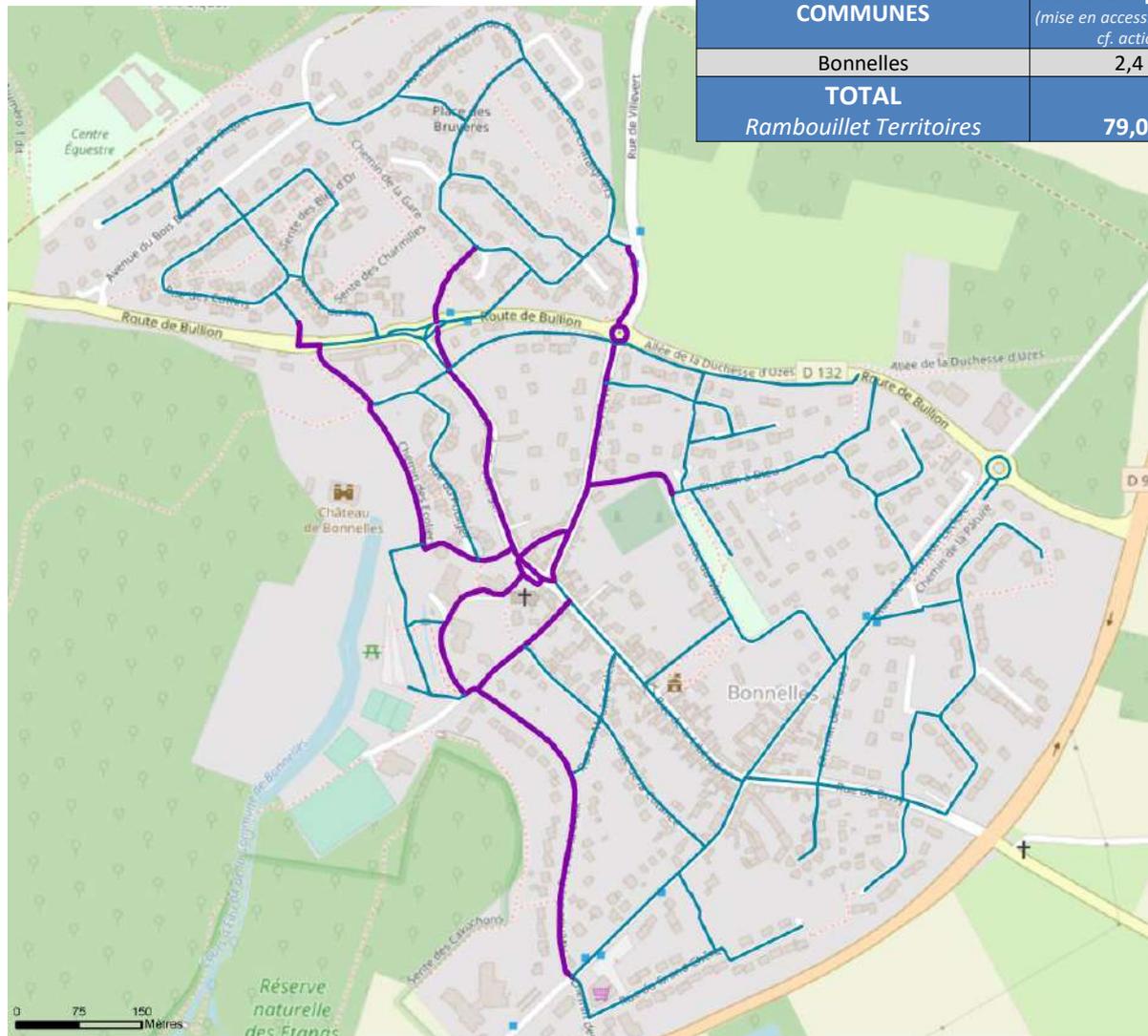
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Bonnelles

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Bonnelles	2,4 Km	9,5 Km	11,9 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



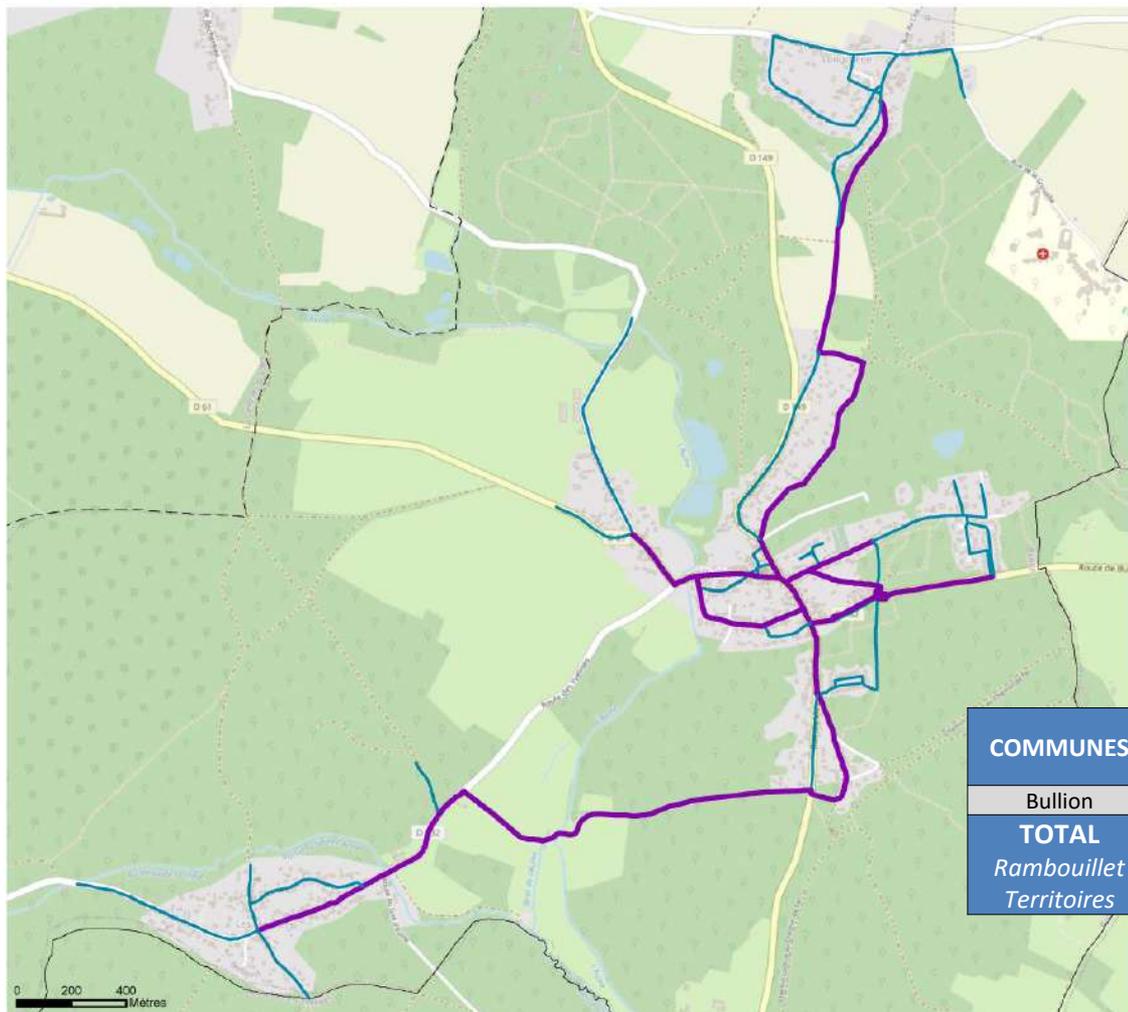
Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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



Zoom Bullion



Secteurs à enjeux piétons

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Bullion	8,1 Km	9,9 Km	18,0 Km
TOTAL Rambouillet Territoires	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

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

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Cernay-la-Ville



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Cernay-la-Ville	1,9 Km	9,1 Km	11,0 Km
TOTAL Rambouillet Territoires	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

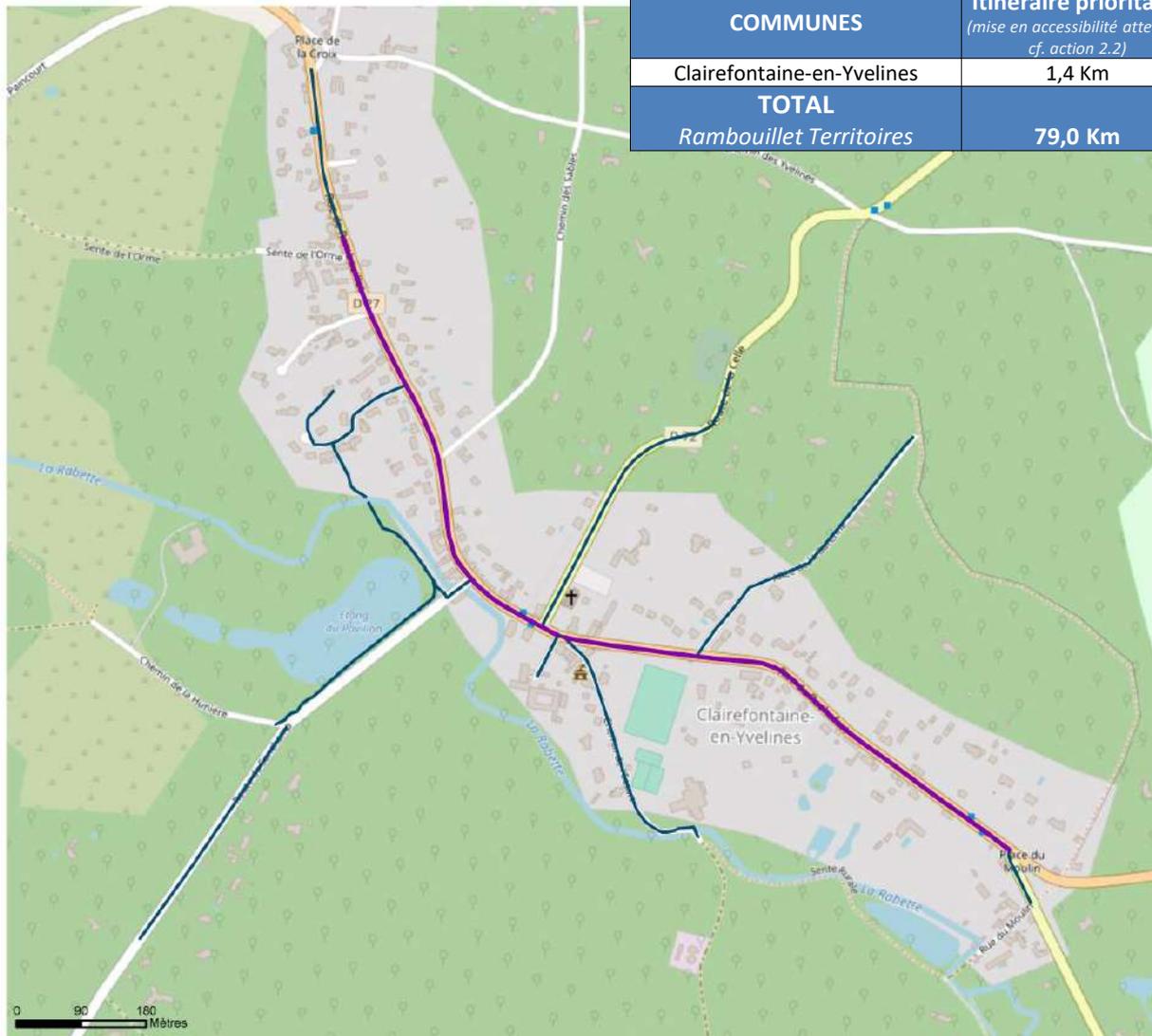
Secteurs à enjeux piétons

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

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



➔ **Zoom Clairefontaine-en-Yvelines**



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Clairefontaine-en-Yvelines	1,4 Km	2,9 Km	4,3 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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



Zoom Emancé

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Émancé	0,4 Km	3,1 Km	3,5 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piéton

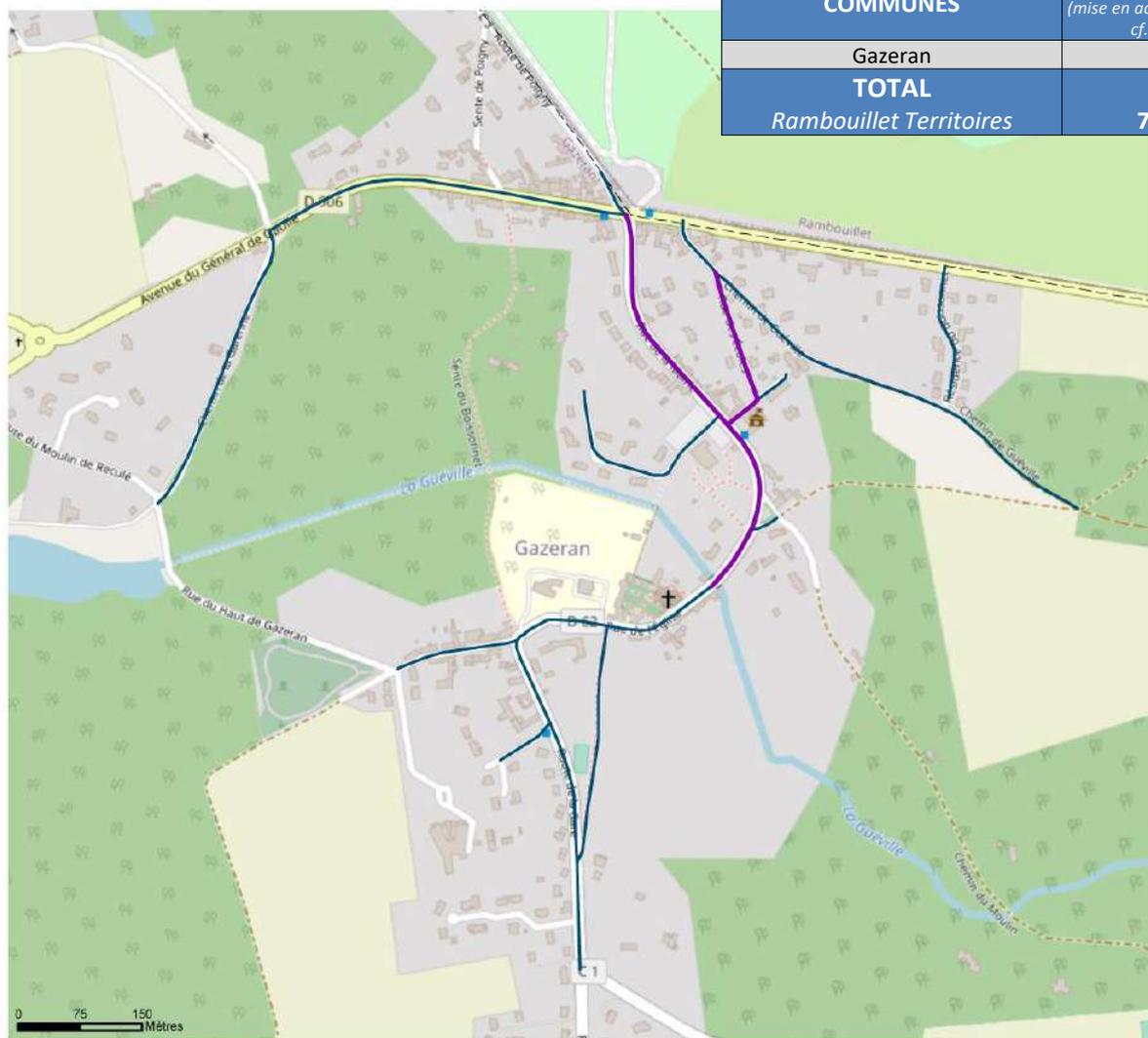
- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

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

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Gazeran



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Gazeran	0,7 Km	4,9 Km	5,7 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

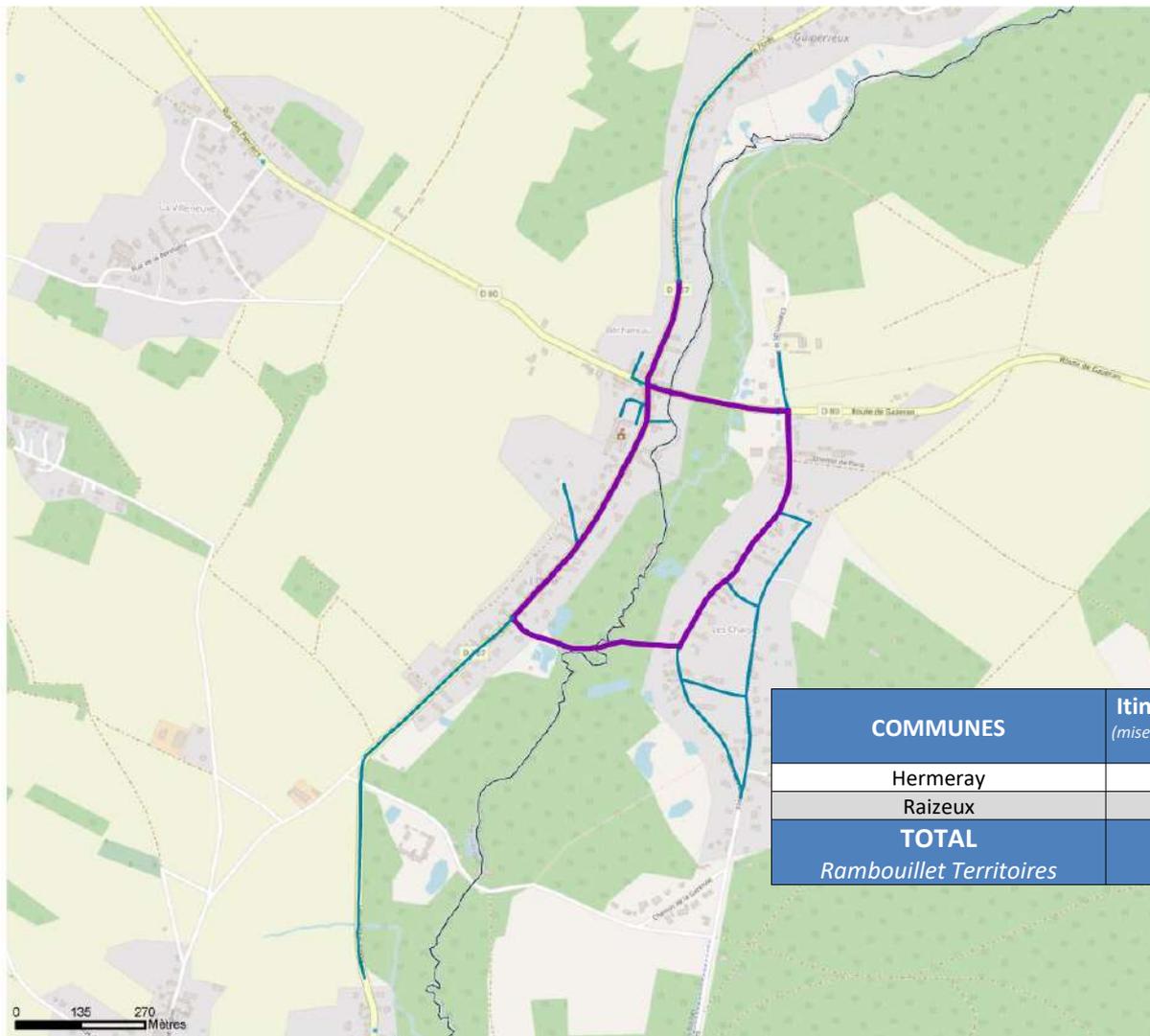
Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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



➔ **Zoom Hermeray-Raizeux**



Secteurs à enjeux piétons

— Itinéraire piéton prioritaire

— Secteur à enjeux piétons

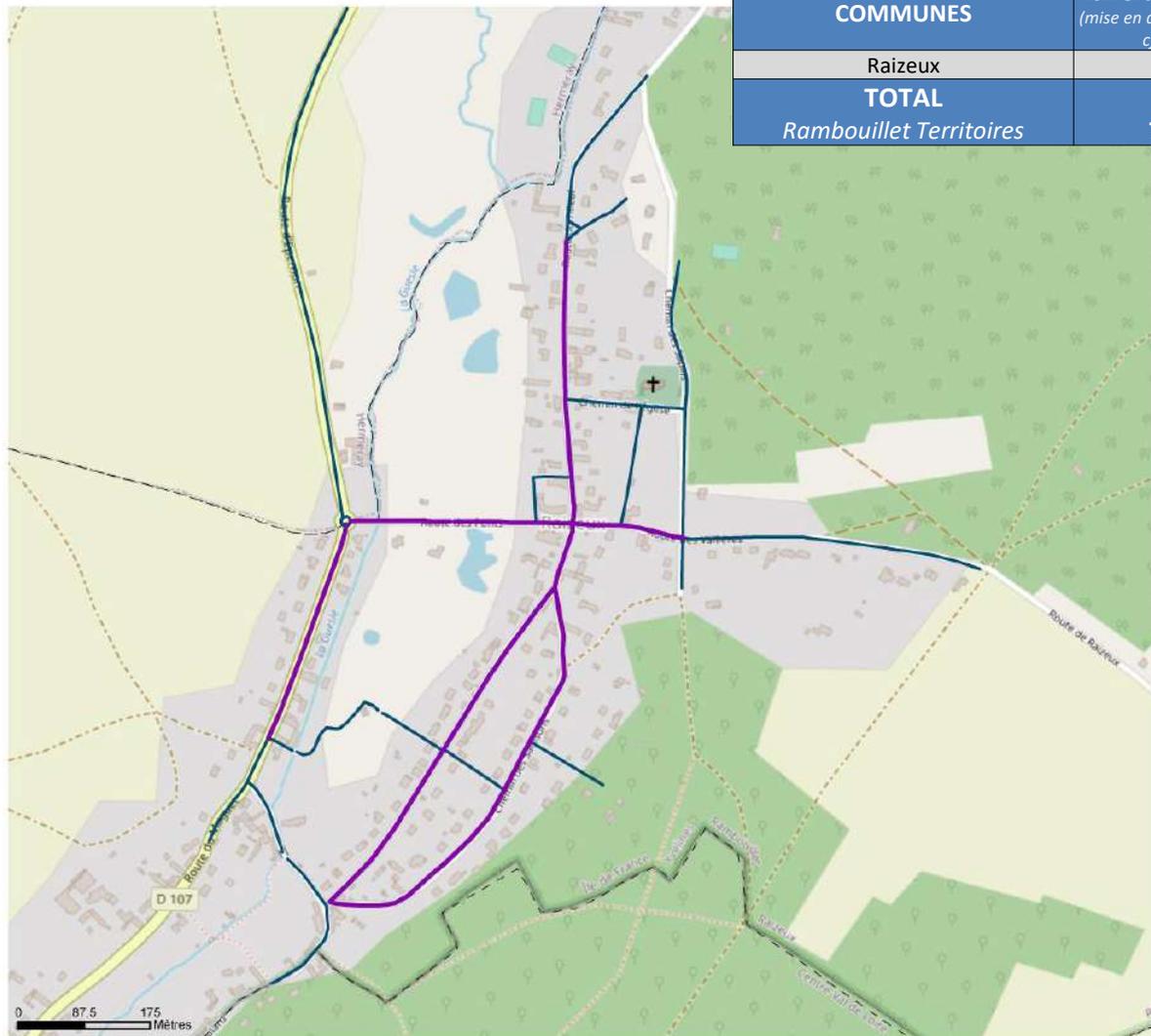
COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Hermeray	1,1 Km	2,7 Km	3,8 Km
Raizeux	3,3 Km	3,9 Km	7,2 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

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

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Raizeux



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Raizeux	3,3 Km	3,9 Km	7,2 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

Secteurs à enjeux piéton

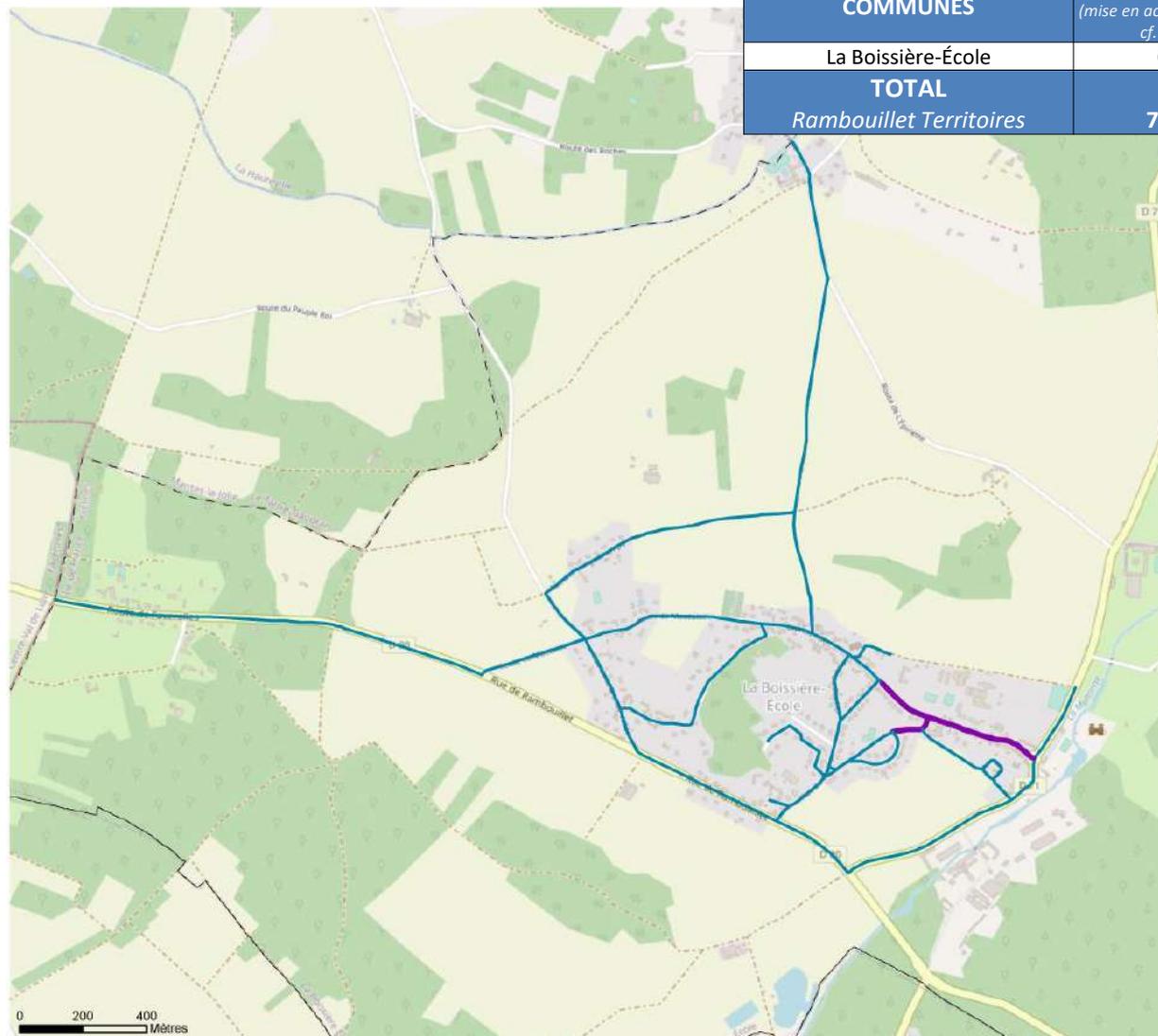
- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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



➔ **Zoom La Boissière-Ecole**

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
La Boissière-École	0,7 Km	10,5 Km	11,2 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

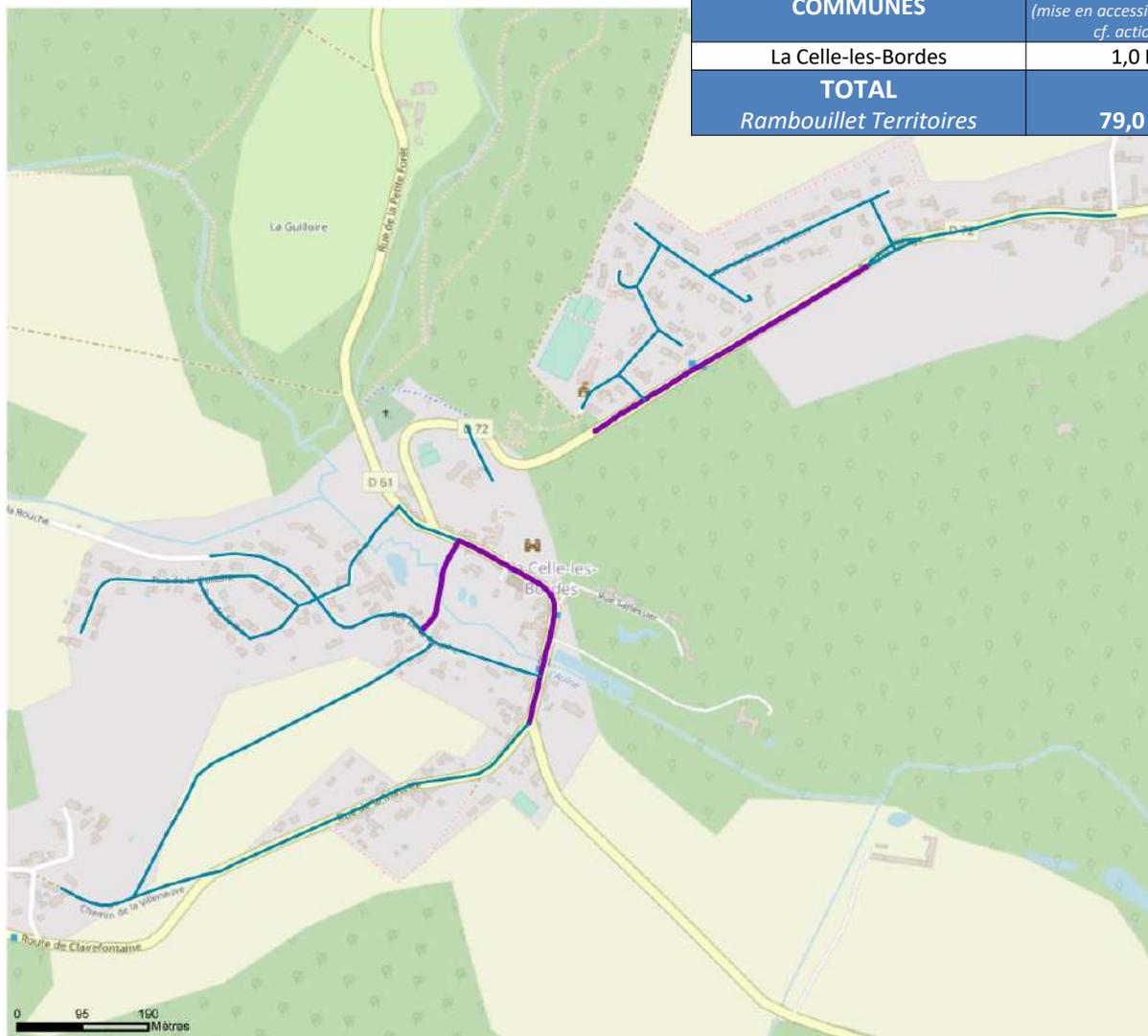
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom La Celle-les-Bordes

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
La Celle-les-Bordes	1,0 Km	4,4 Km	5,3 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



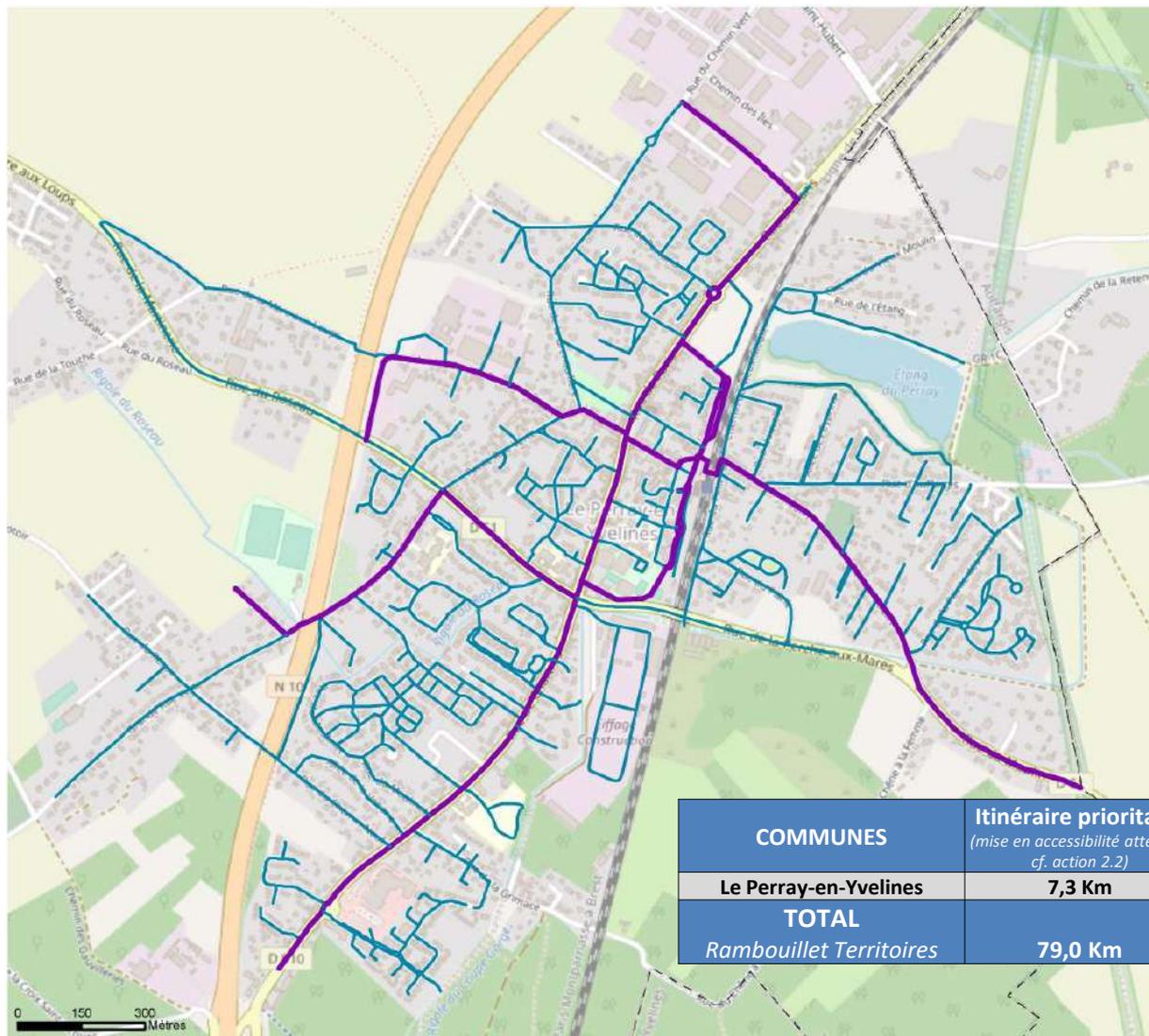
Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

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



Zoom Le Perray-en-Yvelines



Secteurs à enjeux piétons

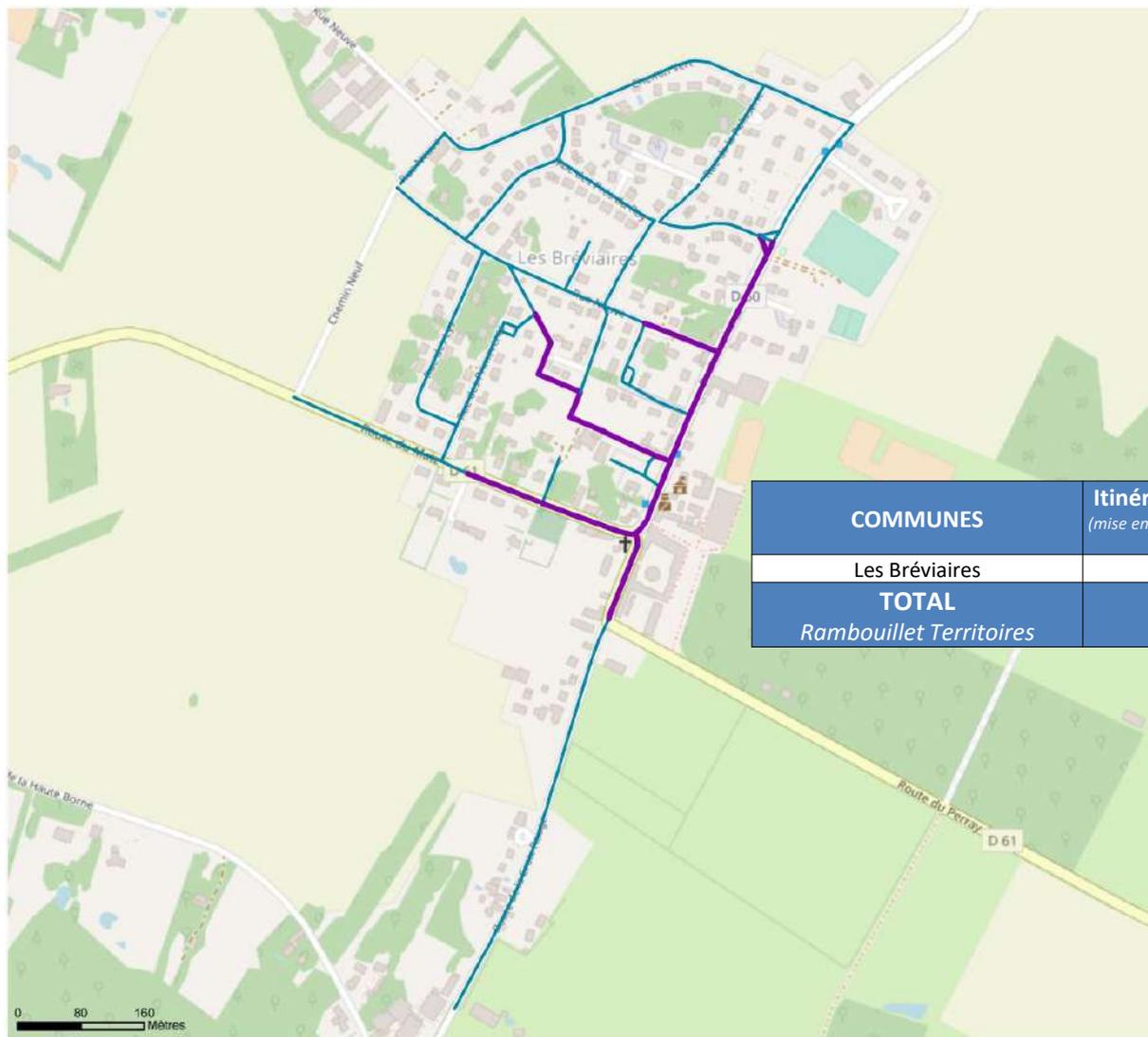
- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Le Perray-en-Yvelines	7,3 Km	31,5 Km	38,8 Km
TOTAL Rambouillet Territoires	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

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



➔ Les Bréviaires



Secteurs à enjeux piéton

— Itinéraire piéton prioritaire

— Secteur à enjeux piéton

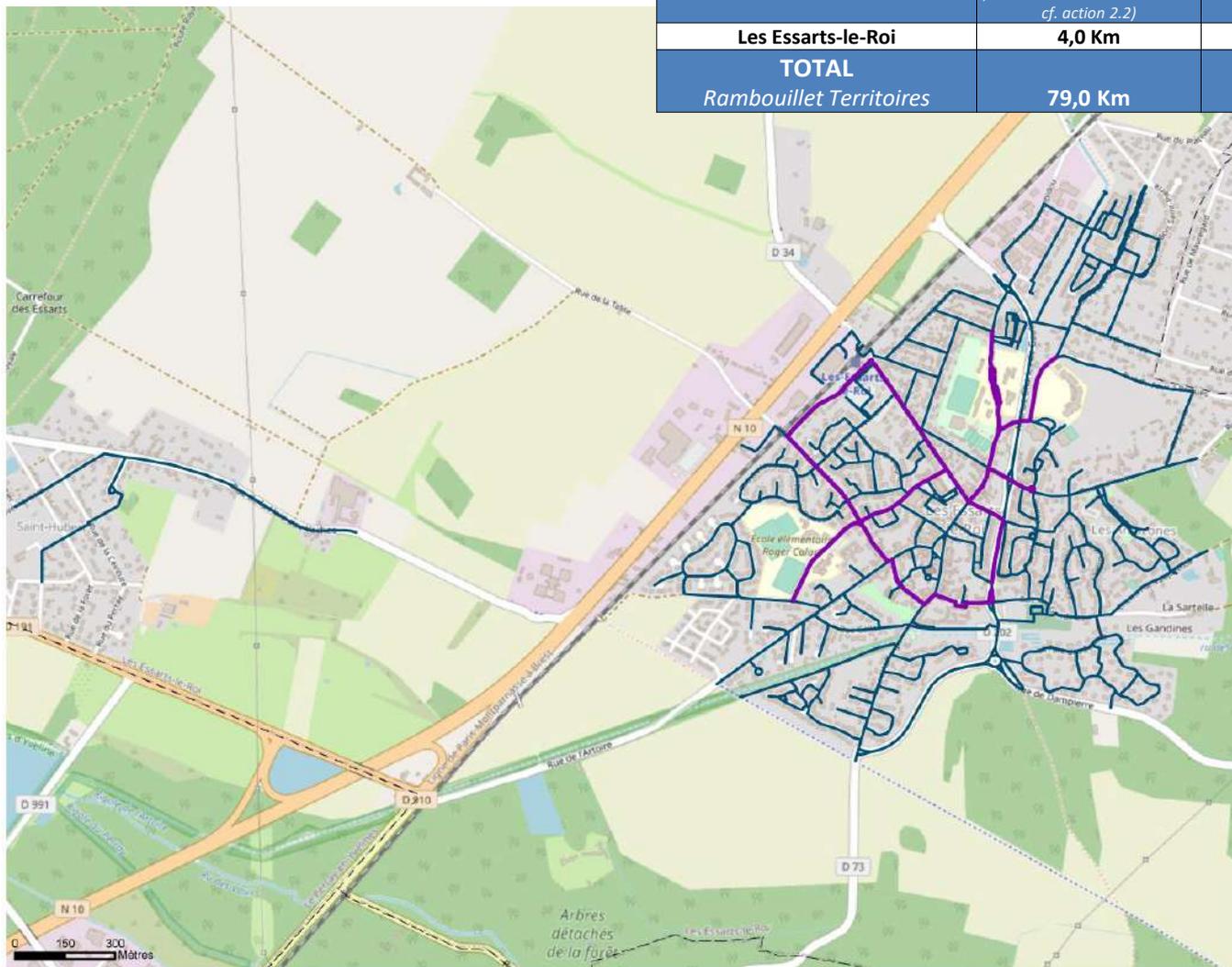
COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Les Bréviaires	1,2 Km	4,0 Km	5,2 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

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



Zoom Les Essarts-le-Roi

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Les Essarts-le-Roi	4,0 Km	30,9 Km	34,9 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piétons

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

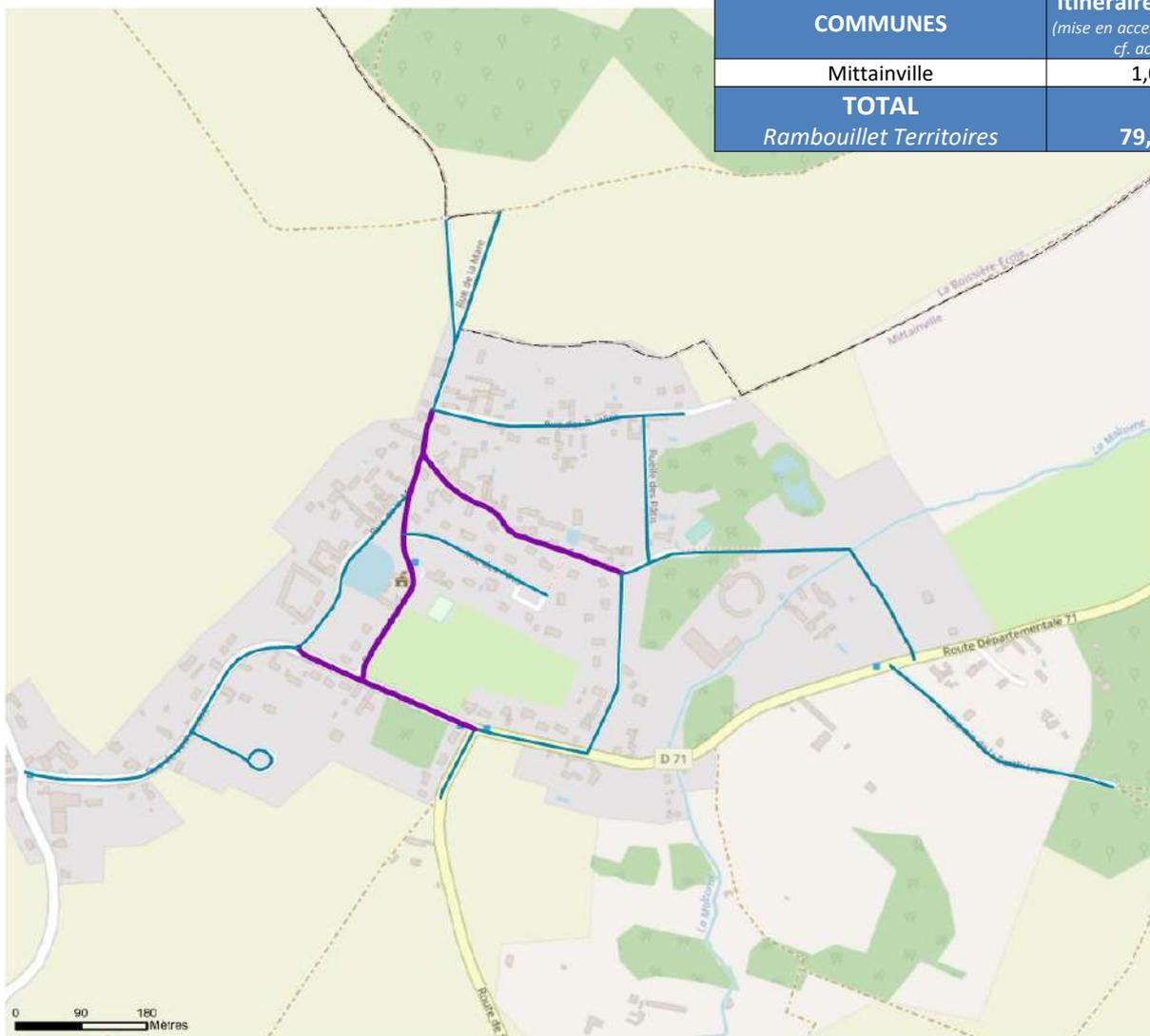
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Mittainville

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Mittainville	1,0 Km	3,5 Km	4,5 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piéton

— Itinéraire piéton prioritaire

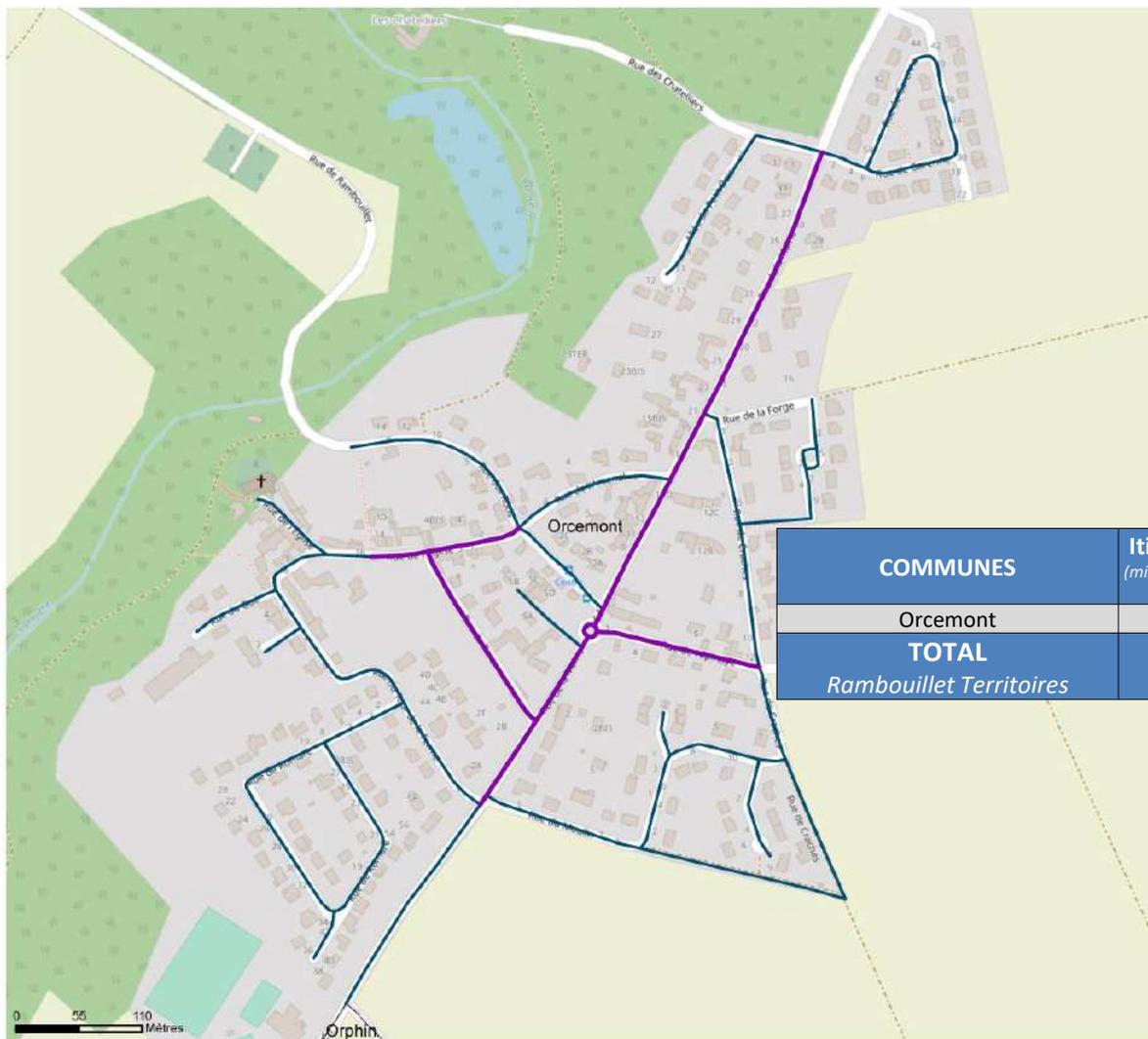
— Secteur à enjeux piétons

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

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Orcemont



Secteurs à enjeux piétons

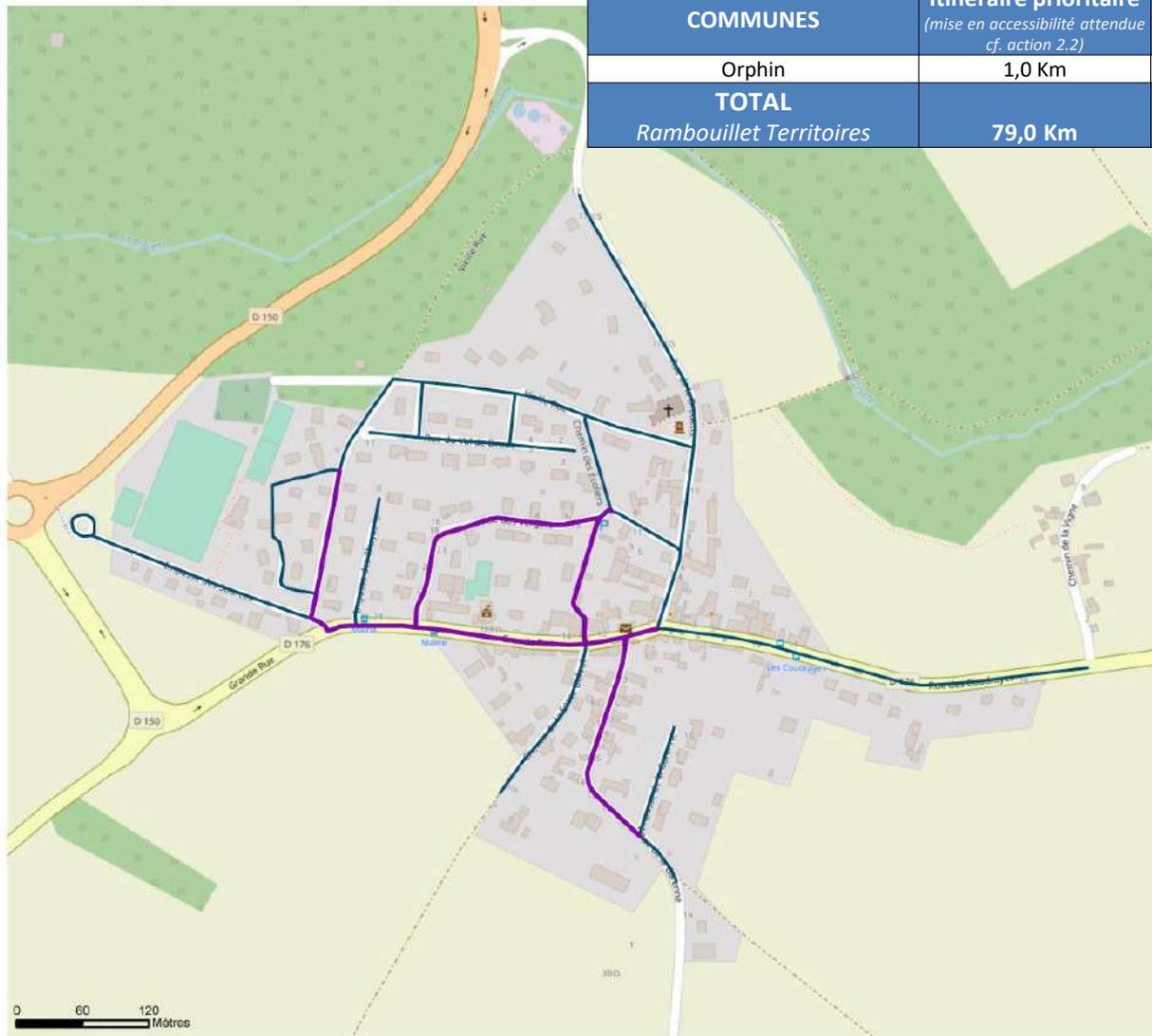
- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Orcemont	1,1 Km	3,6 Km	4,8 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

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



Zoom Orphin



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Orphin	1,0 Km	2,6 Km	3,6 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

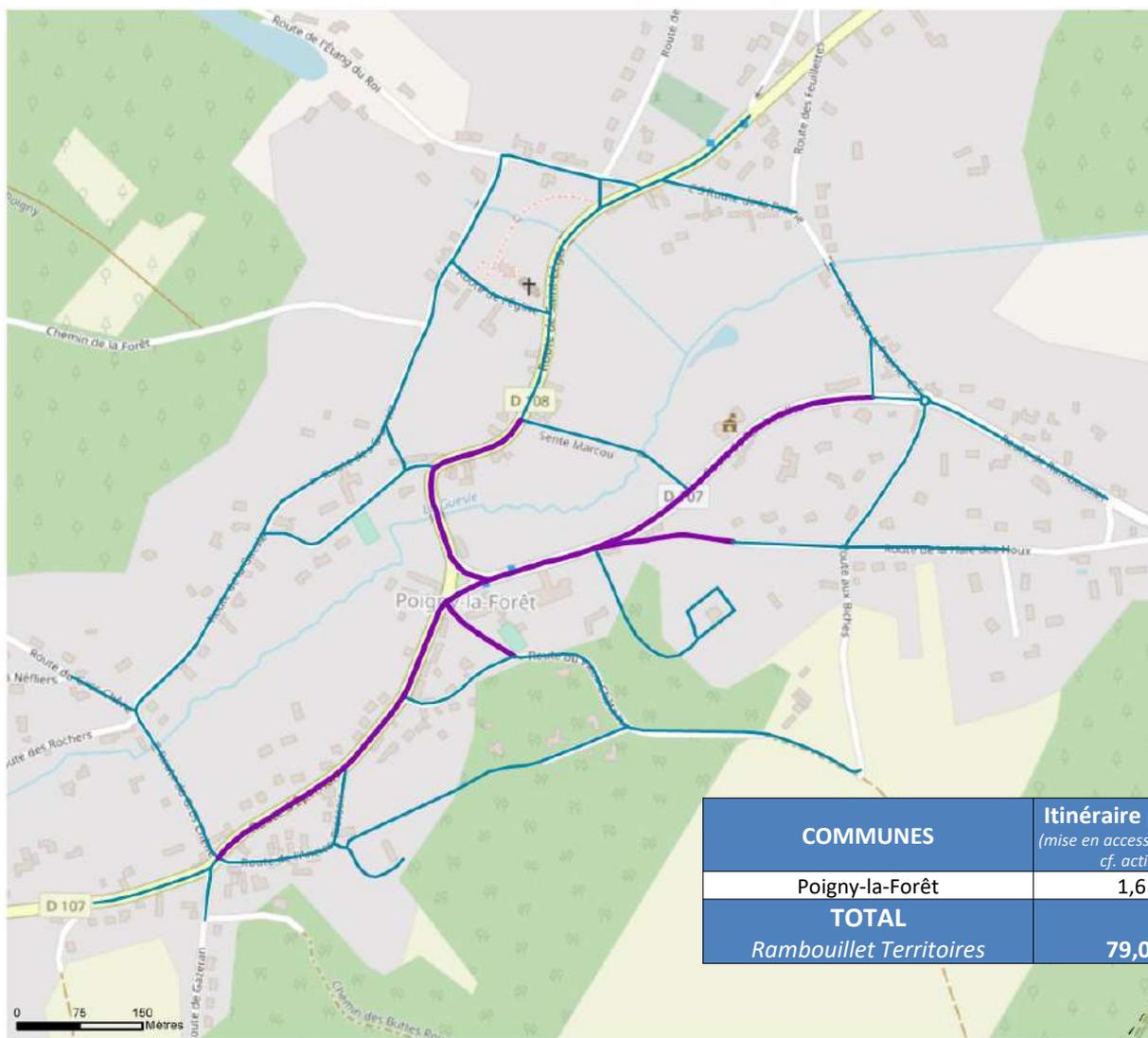
Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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



Zoom Poigny-la-Forêt



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

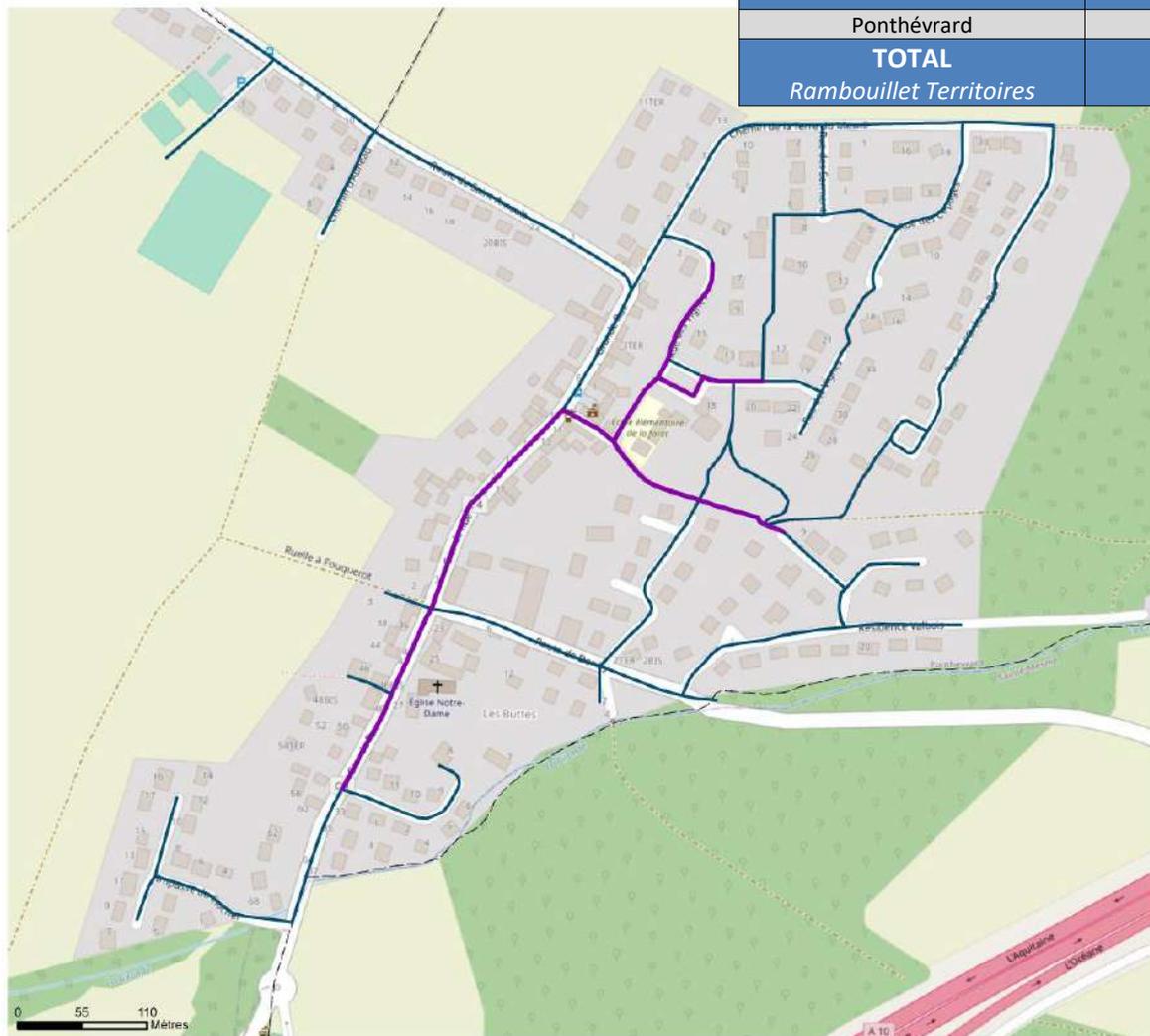
COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Poigny-la-Forêt	1,6 Km	5,7 Km	7,3 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

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



Zoom Ponthévrard

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Ponthévrard	0,9 Km	4,1 Km	5,0 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piétons

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

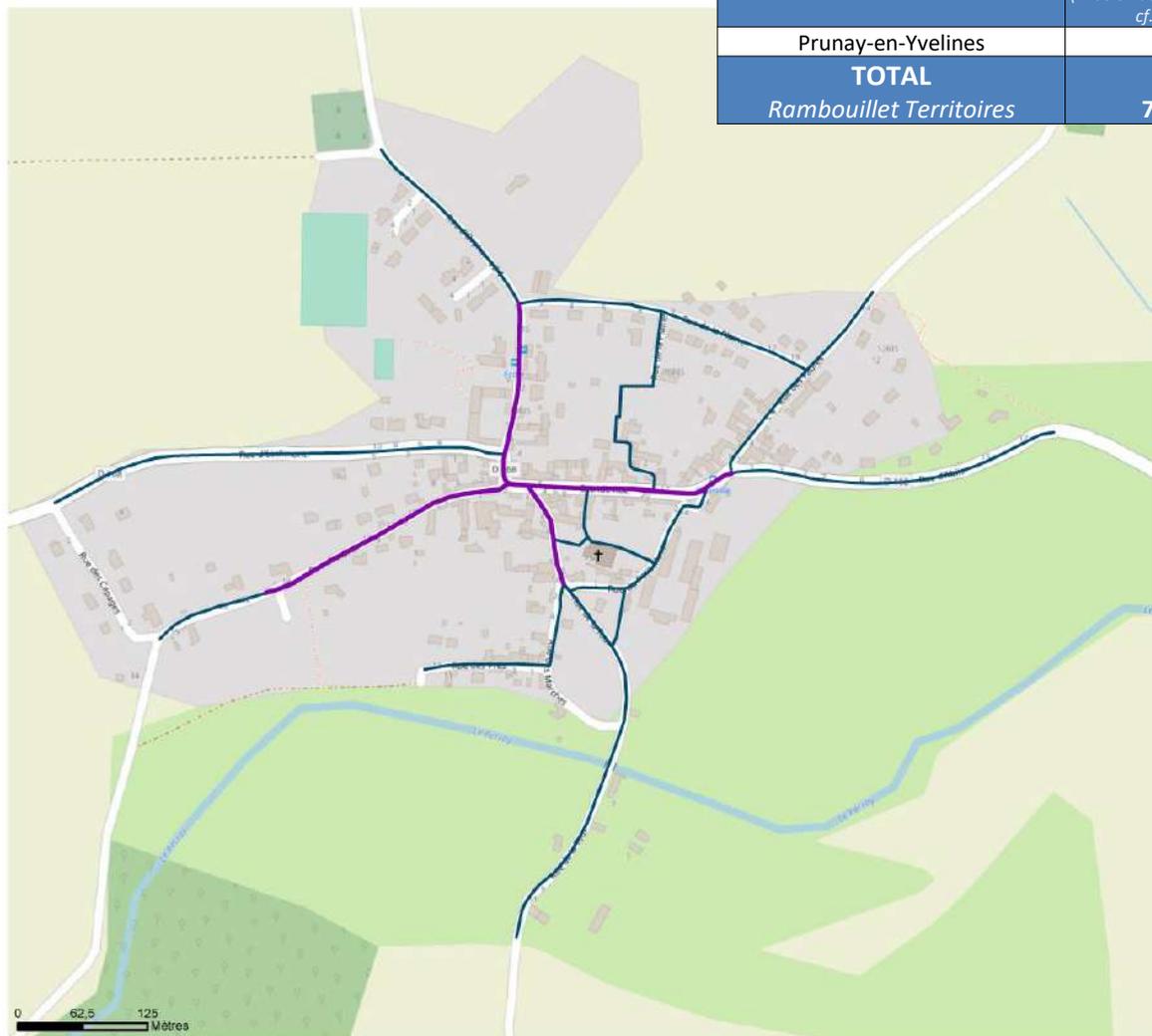
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Prunay-en-Yvelines

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Prunay-en-Yvelines	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



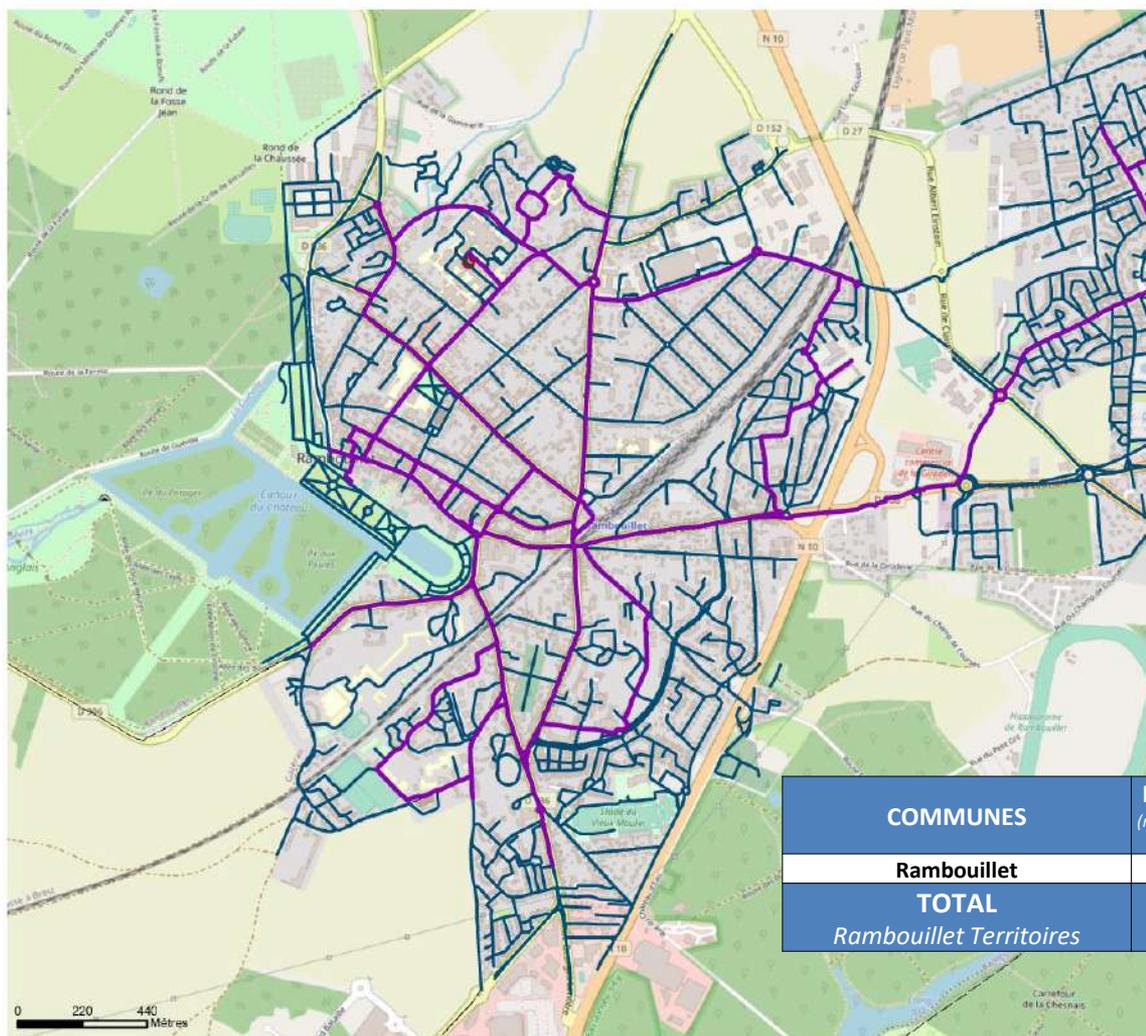
Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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



➔ **Zoom Rambouillet – secteur Ouest**



Secteurs à enjeux piéton

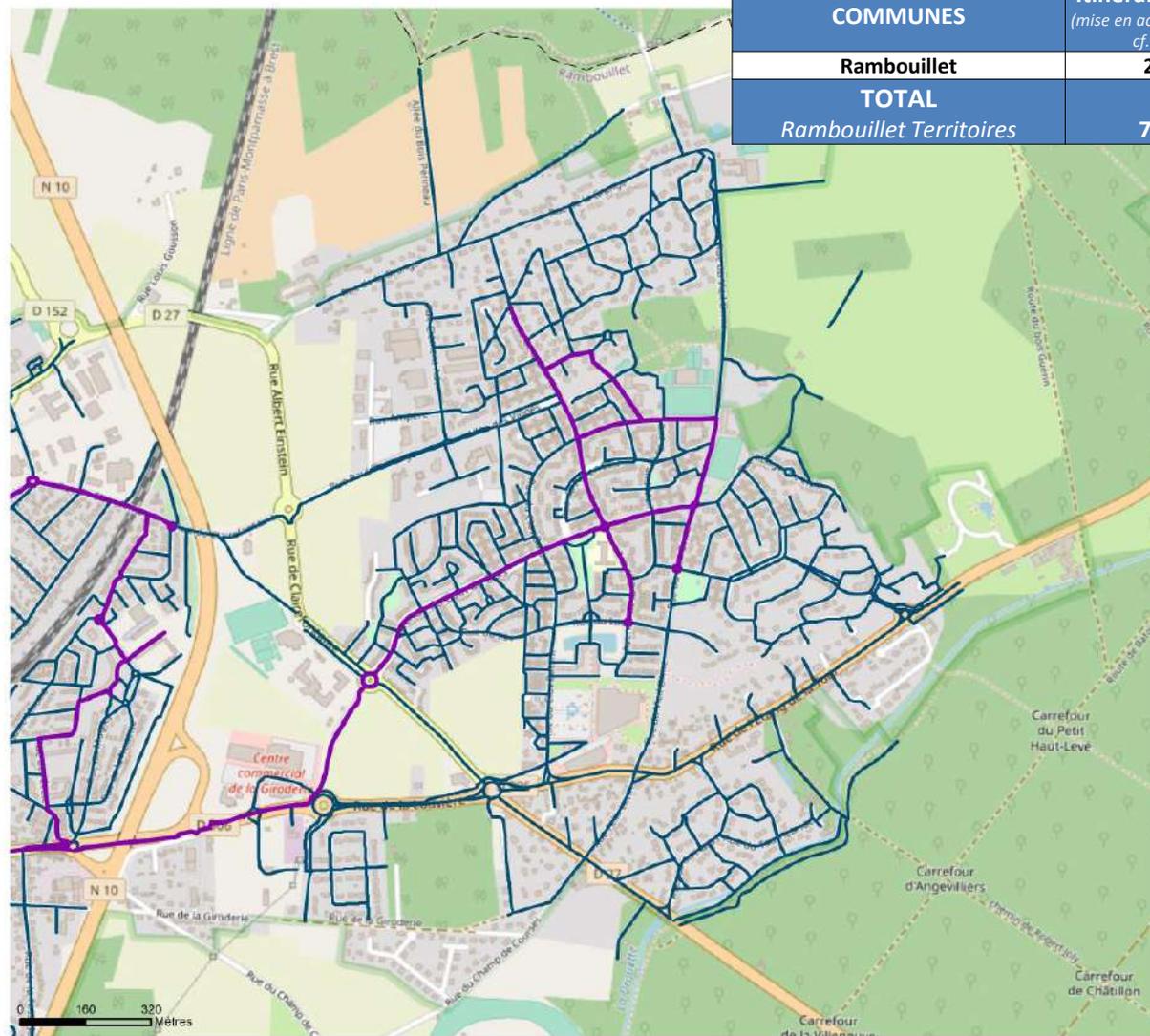
- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Rambouillet	20,5 Km	107,5 Km	128,0 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

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



Zoom Rambouillet – secteur Est



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Rambouillet	20,5 Km	107,5 Km	128,0 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

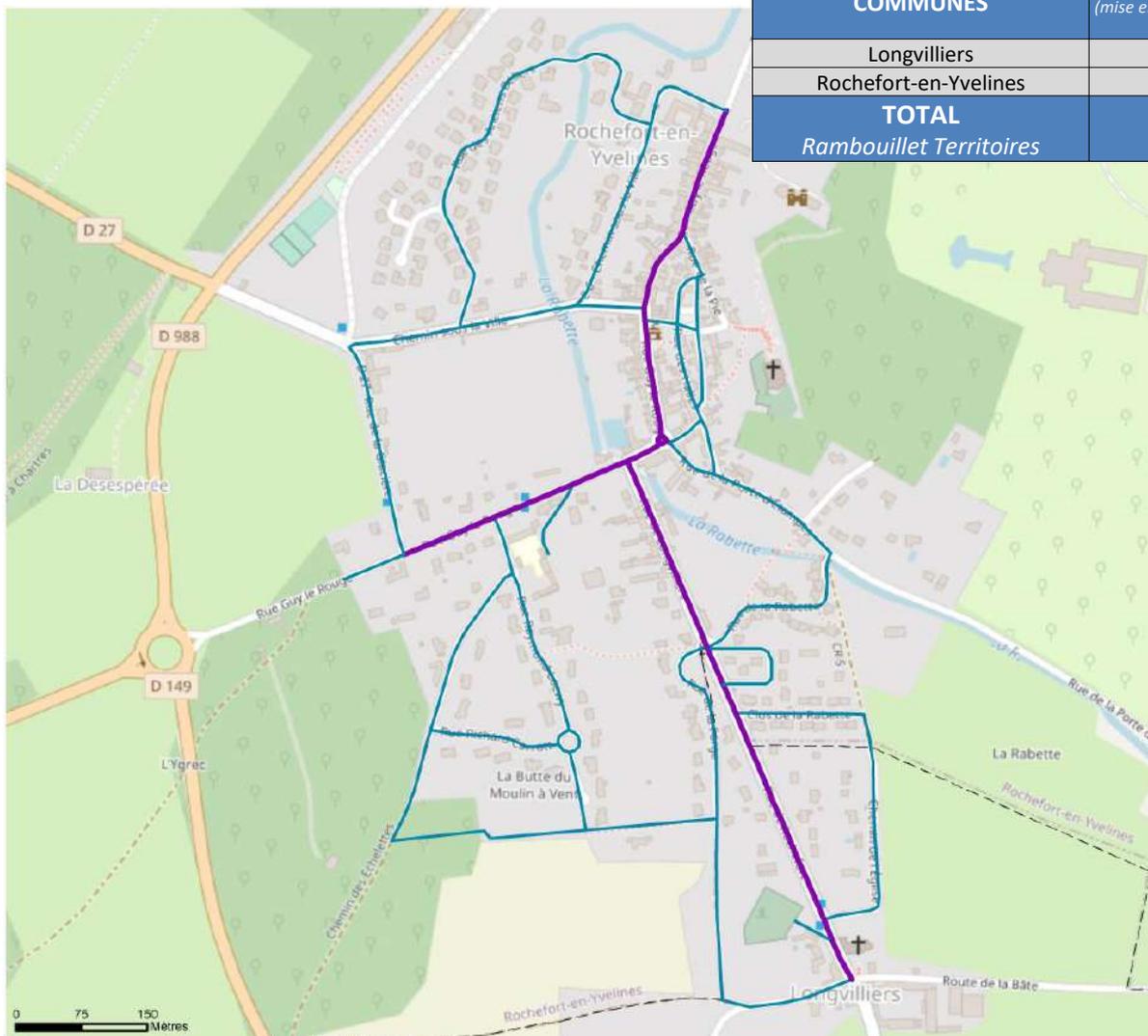
Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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



➔ **Zoom Rochefort-en-Yvelines - Longvilliers**



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Longvilliers	0,4 Km	0,7 Km	1,1 Km
Rochefort-en-Yvelines	1,0 Km	4,6 Km	5,6 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

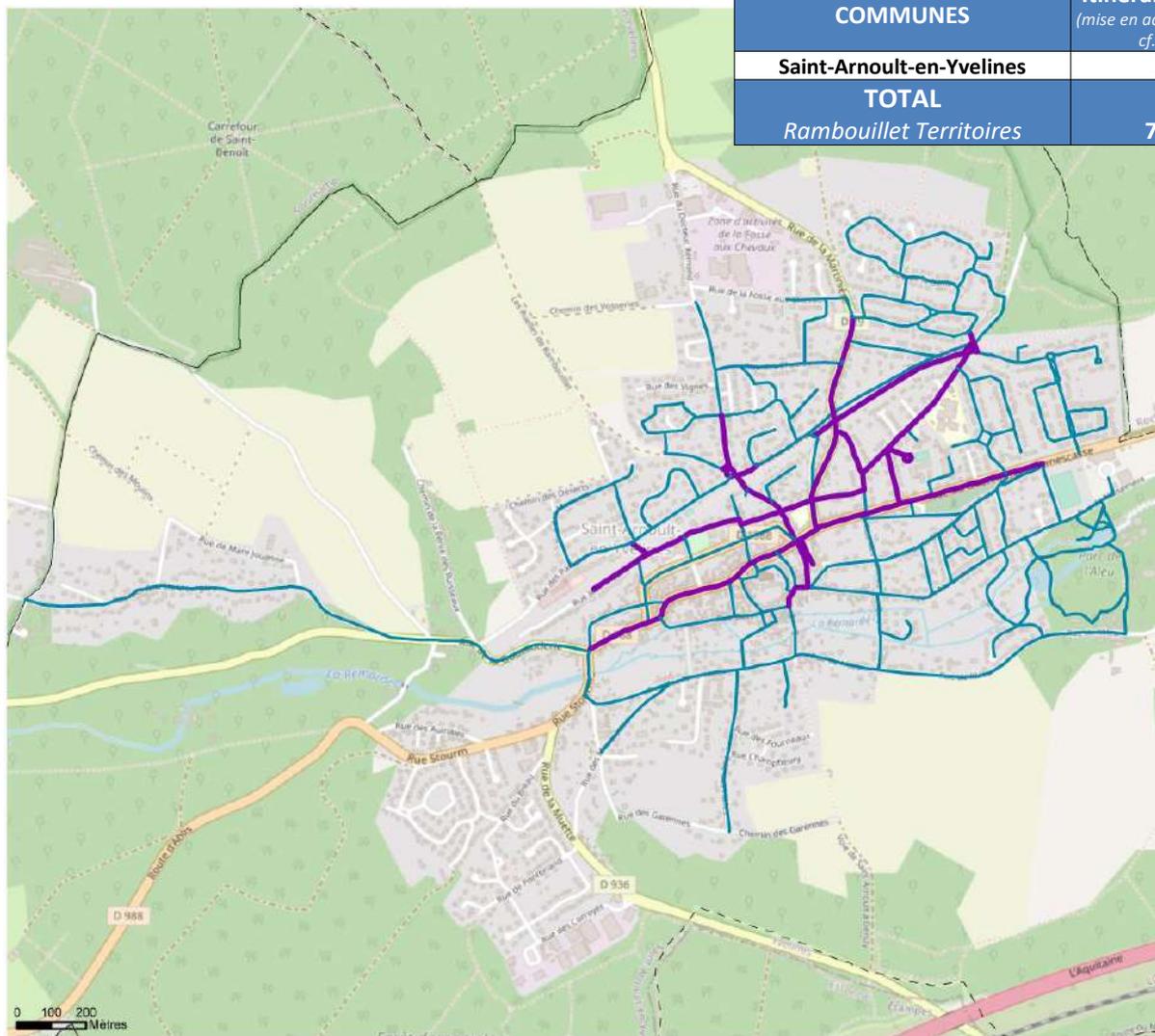
Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

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



Zoom Saint-Arnoult-en-Yvelines



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Saint-Arnoult-en-Yvelines	5,5 Km	23,9 Km	29,4 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

Secteurs à enjeux piéton

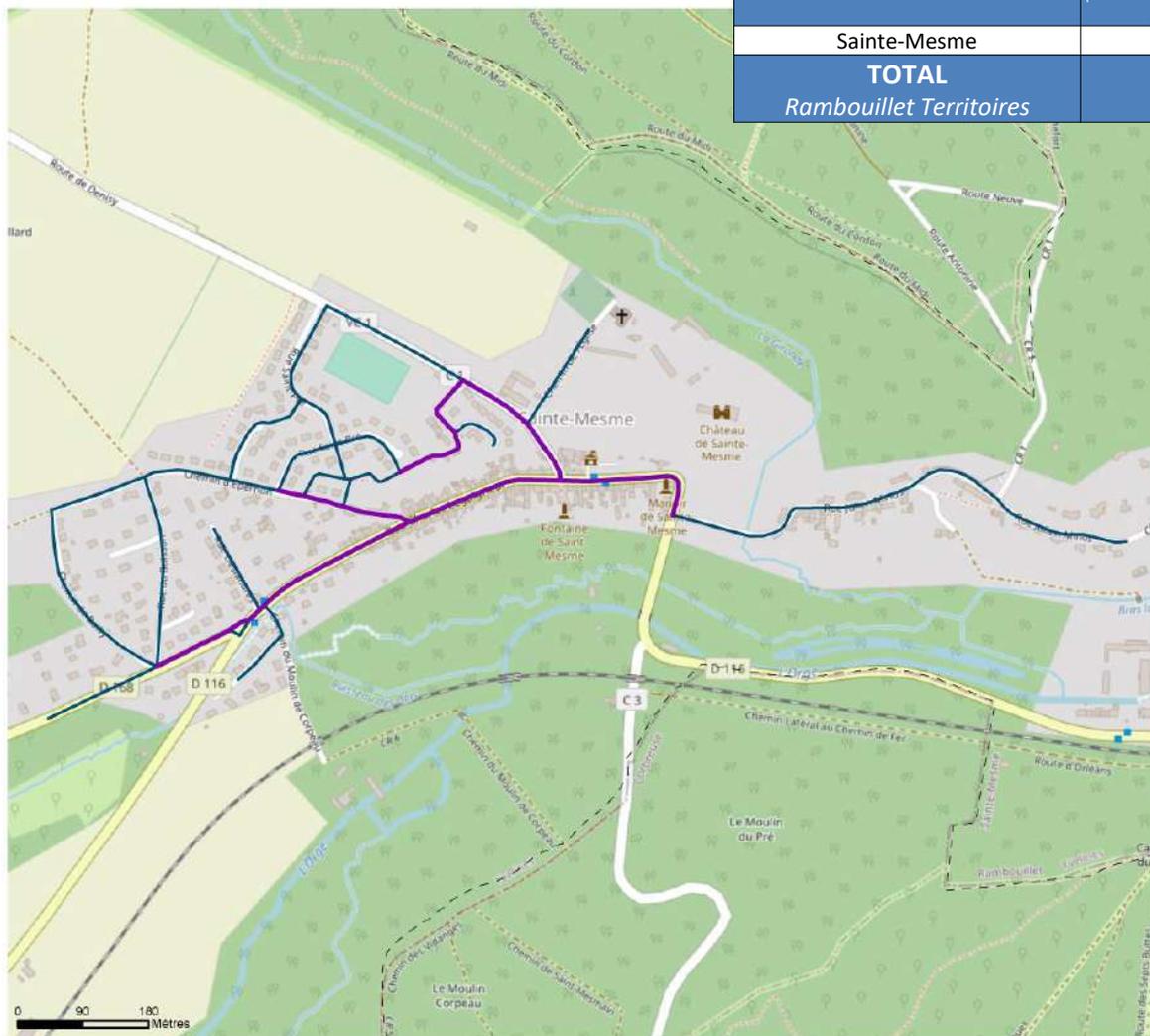
- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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



Zoom Sainte-Mesme

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Sainte-Mesme	1,4 Km	3,4 Km	4,8 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piéton

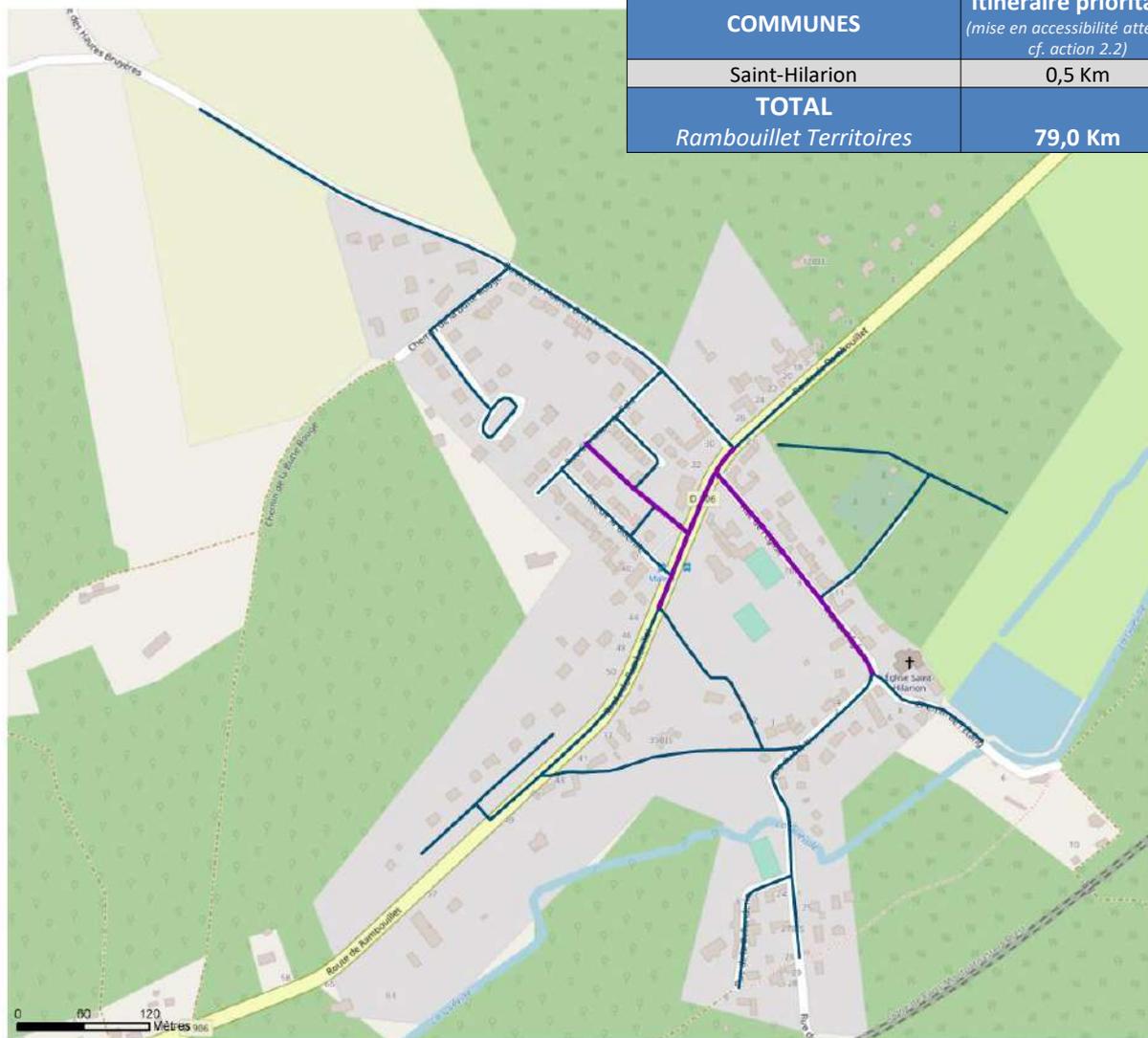
- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Saint-Hilarion



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Saint-Hilarion	0,5 Km	3,2 Km	3,7 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

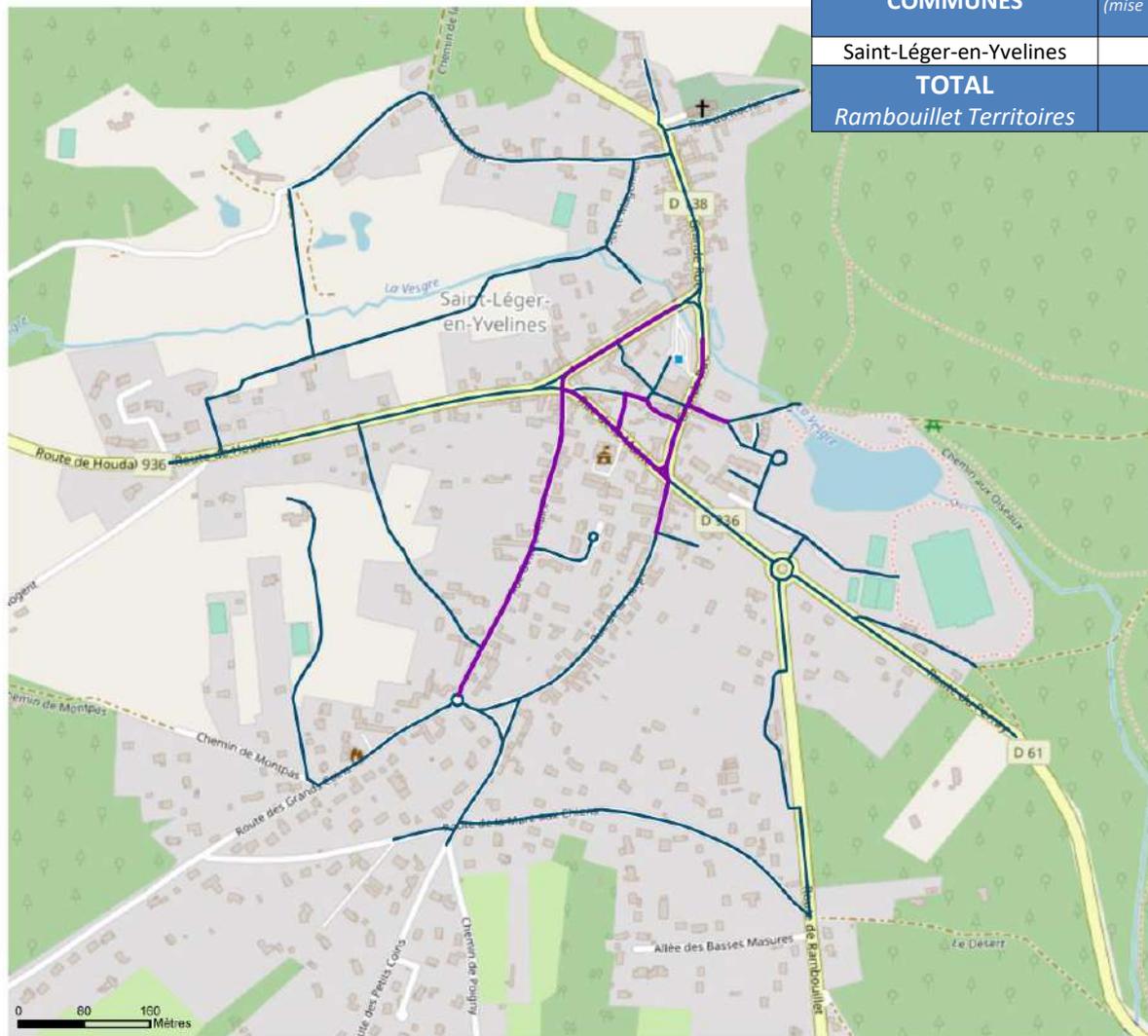
Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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



Zoom Saint-Léger-en-Yvelines



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Saint-Léger-en-Yvelines	1,2 Km	6,9 Km	8,1 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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



➔ **Zoom Saint-Martin-de-Bréthencourt**



Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Saint-Martin-de-Bréthencourt	0,8 Km	2,8 Km	3,6 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

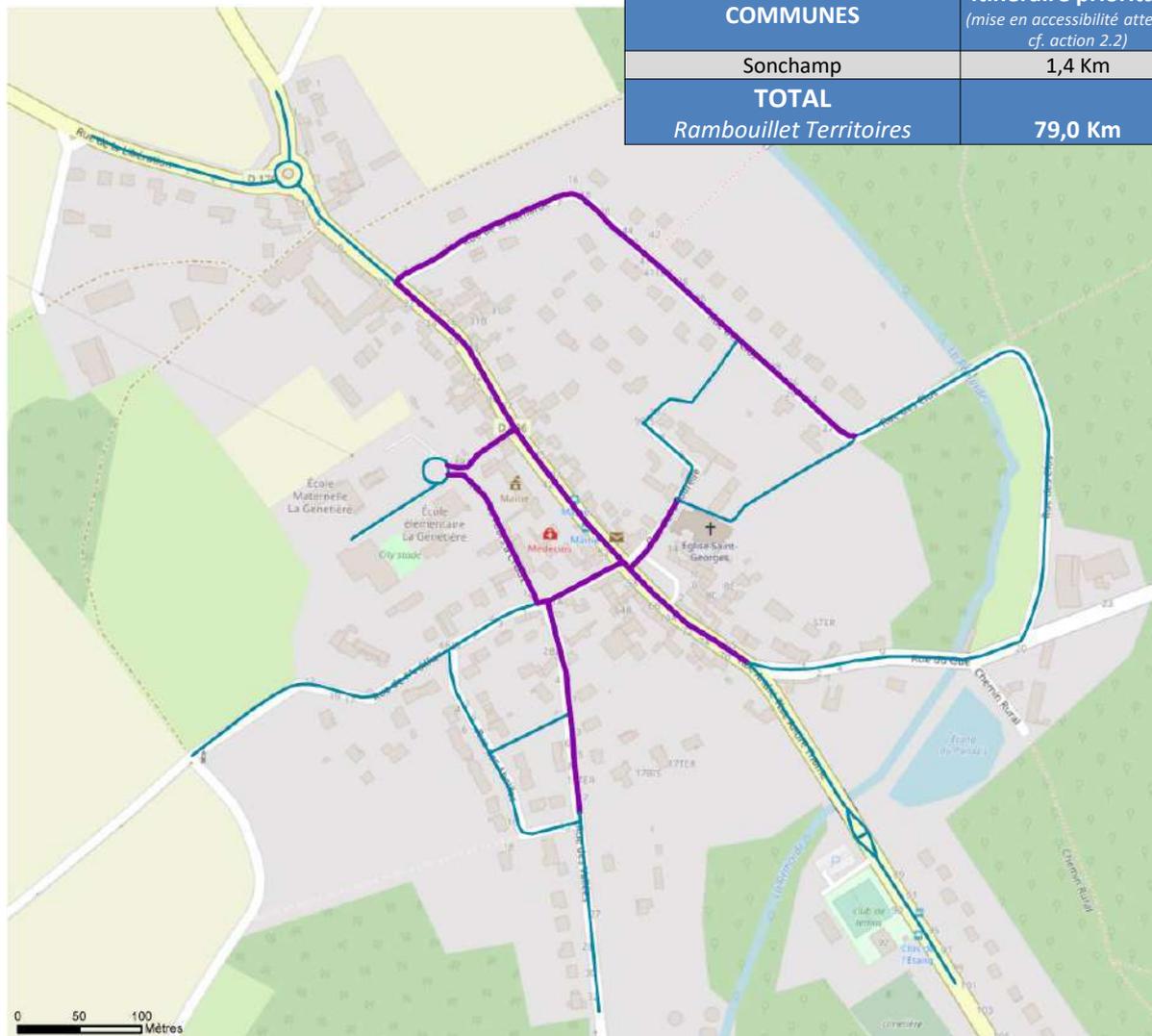
Sources : IGN 2018, communes - ITEM 2019
Réalisation ITEM Etudes et Conseil, 2021

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Sonchamp

COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Sonchamp	1,4 Km	2,7 Km	4,1 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km



Secteurs à enjeux piéton

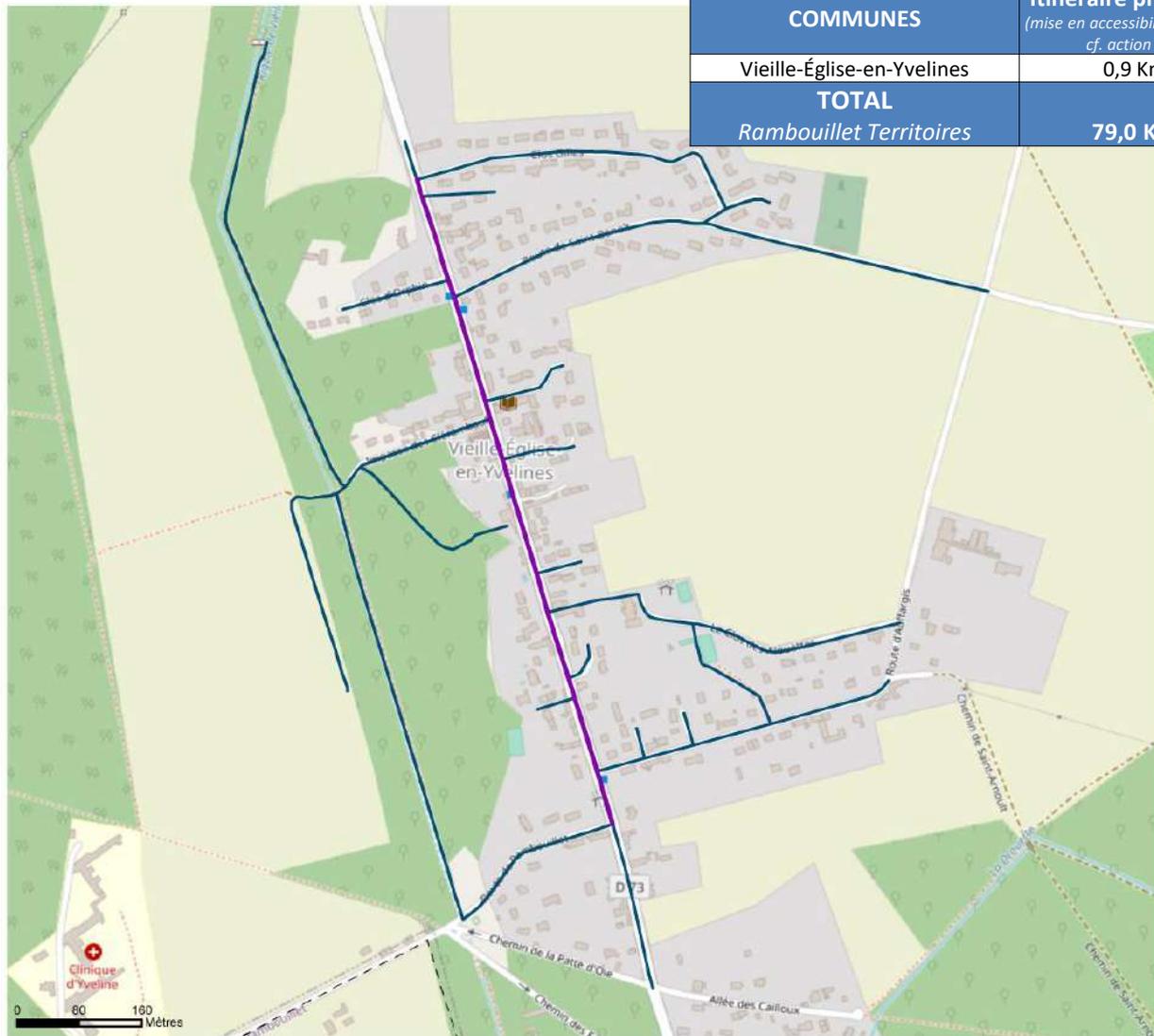
- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piétons

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

Zoom sur l'action : Accentuer la pratique de la marche avec des itinéraires qualitatifs



Zoom Vieille-Eglise-en-Yvelines



COMMUNES	Itinéraire prioritaire <i>(mise en accessibilité attendue cf. action 2.2)</i>	Secteur à enjeux piétons	TOTAL
Vieille-Église-en-Yvelines	0,9 Km	5,5 Km	6,4 Km
TOTAL <i>Rambouillet Territoires</i>	79,0 Km	341,2 Km	420,2 Km

Secteurs à enjeux piéton

- Itinéraire piéton prioritaire
- Secteur à enjeux piéton

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

ANNEXE 6 : Glossaire

TABLES DES SIGLES :

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmé
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité
BAAC : Base de données des Accidents Corporels de la circulation
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CD 78 : Conseil Départemental des Yvelines
CPER : Contrat de Plan Etat Région
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DOO : Document d'Orientations et d'Objectifs
DRE : Direction Régionale de l'Equipeement
DSP : Délégation de Service Public
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
EGT : Enquête Globale Transport
ERP : Etablissement Recevant du Public
GES : Gaz à Effet de Serre
HPM : Heure de Pointe du Matin
HPS : Heure de Pointe du Soir
IDFM : Ile-de-France Mobilités
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
JOB : Jour Ouvrable de Base
LOM : Loi d'Orientations des Mobilités
LGV : Ligne à Grande Vitesse
NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République
P+R : Parc-Relais
PAE : Parc d'activités Economiques
PCAET : Plan Climat Air Energie Territoriale
PDM : Plan de Mobilités
PDASR : Plan Départemental d'Action et de Sécurité Routière
PDE : Plan de Déplacements Employeur
PDMe : Plan de Mobilité Employeur
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PDUIF : Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France
PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
PL : Poids-Lourd
PLM : Plan Local de Mobilité

PLH : Plan Local de l'Habitat
PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air
PTU : Périmètre de Transports Urbains
RFF : Réseau Ferré de France
RT : Rambouillet Territoires
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
SDIC : Schéma Départementale des Itinéraires Cyclables
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer
SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
SRCAE : Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie
TAD : Transport A la Demande
TC : Transports Collectifs
TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel
TV : Tout véhicule (2 roues motorisés, véhicule léger et poids lourds)
RER : Réseau Express Régional
TGV : Train à Grande Vitesse
VAE : Vélo à Assistance Electrique
VNF : Voies Navigables de France
ZA : Zone d'Activités
ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité : Nom de la collectivité territoriale (ville, agglomération, département, région), dans l'exercice de sa compétence mobilité. Elle définit la politique de transport (niveau de l'offre, financement, qualité de service, choix des investissements, tarification, etc.) puis choisit par exemple pour le réseau de TC, après appel d'offre, une société exploitante qui mettra en œuvre cette politique.

Autopartage : Système de partage de véhicules. L'autopartage est une réponse aux problèmes de coût de l'achat et de l'entretien d'une voiture, ainsi qu'une réduction des risques pour l'environnement liés à l'usage d'une automobile.

Captif : Désigne une personne qui ne dispose pas de choix entre différents moyens de déplacement.

Covoiturage : Utilisation conjointe et organisée d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

Déplacement : Unité de mesure de la mobilité quotidienne. Un déplacement est caractérisé par une origine et une destination, un motif (école, achats, travail, etc.), une durée, un ou plusieurs mode(s) de transport. Un aller-retour vaut deux déplacements.

Ecomobilité : Mise en place et utilisation des modes de transports limitant les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre : marche, vélo, transports en commun, autopartage, covoiturage...

Enquête Ménage : L'objet de cette enquête est de recueillir les pratiques de déplacements d'une population. Cette enquête recense tous les déplacements des personnes interrogées, quel que soit le mode de déplacement utilisé, y compris la marche.

Intermodalité : Utilisation et conditions de transition entre plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : train + marche, covoiturage + bus...

Jalonnement : Mise en place de panneaux (directionnels ou non) régulièrement espacés dans le but de signaler un itinéraire précis. S'applique pour la circulation automobile, le transport routiers, le stationnement, la marche à pied et le vélo.

Maillage : Réseau de transport organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération à une échelle donnée.

Management de la mobilité : Le management de la mobilité consiste à inciter les individus, les entreprises, les institutions à satisfaire leurs besoins de transport en utilisant au mieux les modes alternatifs et en réduisant l'usage de la voiture individuelle.

Mobilité : Au sens strict, capacité des personnes à se déplacer – et des biens à être transportés – d'un endroit à un autre. La mobilité individuelle ou quotidienne désigne le nombre de déplacements réalisés par jour et par personne.

Modes alternatifs : Modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de modes de transport motorisés individuels (auto en solo et deux-roues motorisés).

GLOSSAIRE

Modes actifs : Modes de transport non motorisés et non polluants, les modes de transports doux sont la marche et le vélo, les rollers,...

Multimodalité : Recours à plusieurs modes de transports pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et / ou des marchandises.

Parc Relais (P+R) : Parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs.

Part modale : Répartition des déplacements entre les différents moyens de transport : voiture, transports collectifs, deux-roues, marche....

PMR (Personne à Mobilité Réduite) : Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport (matériel encombrant, personne avec poussette...) et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation des services offerts d'ordinaire à l'ensemble des usagers.

Pôle d'échanges (ou Pôle intermodal) : Gare ou grand pôle regroupant plusieurs modes de transports et constituant ainsi un lieu privilégié de correspondances des voyageurs. Il s'accompagne d'une information multimodale, d'une mise en correspondances des réseaux de transports collectifs et offre une multitude de services.

Transfert modal : Report régulier d'un mode de transport sur un autre pour effectuer un déplacement, de la voiture vers le transport public, par exemple.