

A. RAMBOUILLET, 5 JANVIER 2009

1. Les personnalités rencontrées :

- M. Gérard Larcher, Sénateur-Maire de Rambouillet, Président du Sénat ;
- M. Jean-Frédéric Poisson, Député des Yvelines ;
- Mme Francine Prime, Sous Préfet de l'Arrondissement de Rambouillet ;
- Mme Marie-Thérèse Besson, Présidente du SITERR ;
- M. Michel Lhermey, conseiller Municipal en charge des transports et du développement durable ;
- M. Jacques Piquet, conseiller Municipal en charge de l'urbanisme ;
- Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie de la SNCF ;
- M. Fischer, conseiller régional ;
- M. Bataille, Président de la communauté de communes ;
- Mme Bénédicte Tilloy, Directrice régionale SNCF de Paris Rive Gauche ;
- M. François-Régis Orizet, Directeur Adjoint Réseau Ferré de France accompagné de Marie-Reine Dubourg, Chargée des relations parlementaires ;
- Mme Ludivine Mantin, Chef de Gare ;
- M. Emmanuel Pierzo, Directeur de VEOLIA Transports ;
- M. Flahaut, Ingénieur divisionnaire, DDEA ;
- Mme Marie-Christine Barrow, Conseiller spécial auprès de Gérard Larcher ;
- M. Victor Dubrulle, Chef de cabinet de Gérard Larcher, Mairie de Rambouillet.

2. Les visites de terrain

- Gare de Rambouillet et du centre-ville ;
- Environnements immédiats de la gare sur les terrains de la SNCF, de RFF et de la DDEA ;
- quartier « Montparnasse ».

3. Les enjeux du projet

Rambouillet est, en matière ferroviaire, dans une situation singulière puisqu'elle est desservie à la fois par le réseau Transilien et par le réseau TER Centre. C'est un bon exemple d'une opération multimodale en limite de la région parisienne.

Pour une ville située à la frontière de l'Ile de France, le train est en effet le moyen de transport privilégié à la fois des Rambolitains, des habitants du Sud-

Yvelines et du Nord de l'Eure et Loir pour se déplacer vers Paris, soit pour des raisons professionnelles, soit pour des motifs de loisirs ou d'études. Moyen de transport essentiel, le train, est en outre complété par un réseau de transport public par autobus.

La ville s'est engagée à assurer une coordination intermodale répondant aux besoins de ses habitants.

Ainsi la mise en place du nouveau cadencement sur la ligne qui relie Paris à Rambouillet doit être l'occasion d'accroître l'offre de transport en bus tout en assurant des liaisons coordonnées entre le train et le bus. L'amélioration du service rendu pourrait devenir possible par l'utilisation des moyens de communication en temps réel avec la mise en place d'un service d'affichage électronique destiné à l'informer du trafic. Il n'en reste pas moins que cette amélioration reste subordonnée au bon fonctionnement des trains à la fois en termes de fiabilité et de capacité.

L'action déterminée de Rambouillet pour développer les transports en communs s'inscrit également dans une volonté affirmée de promouvoir un développement durable favorisant les moyens de transports doux ou collectifs. Plusieurs mesures vont dans ce sens comme le développement des pistes cyclables et la mise à disposition d'abris à vélo au sein de la gare.

La municipalité travaille ainsi à la mise en place d'un plan de déplacement qui sera annexé au PLU (Plan Local d'Urbanisme) révisé et qui permettra de définir les axes d'actions prioritaires en matière de mobilité durable. Son étude est engagée. Il doit prendre en compte le renforcement des liaisons de part et d'autre de la RN 10, notamment les voies cyclables et piétonnes, les transports collectifs, la diminution des trafics de transit et le covoiturage.

Ces différents points sont discutés à Rambouillet au sein d'une commission transport qui a été constituée en octobre 2007 et qui regroupe les différents acteurs publics et privés dans le cadre d'une démarche coordonnée avec la région, le département et la SNCF pour desservir les communes rurales environnantes.

Au delà de l'enjeu essentiel, qui est d'assurer depuis la gare une desserte satisfaisante, régulière et fiable, par le train et le bus, **la ville de Rambouillet a l'ambition de rénover et d'aménager le quartier environnant la gare pour en faire un lieu de vie et de service urbain répondant aux objectifs de développement durable et de qualité de vie moderne, notamment en mettant l'accent, sur le plan urbanistique, sur la mixité entre l'activité et l'habitat.**

C'est l'objet du cahier des charges qui a été déposé préalablement à l'aménagement du quartier de la gare en novembre dernier en réponse à un appel à projet du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT).

L'ambition et l'énergie déployée pour faire du secteur de la gare de Rambouillet un modèle de secteur de gare contemporaine impliquent de relever certains défis :

- améliorer la communication avec la SNCF ;
- rénover la gare elle-même en la rendant accessible ;

- assurer la coordination des acteurs pour une meilleure qualité de service correspondant aux besoins réels des usagers d'une ligne ferroviaires qui est à la jonction de la région Ile de France et de la Région Centre ;
- vérifier la qualité du service par un suivi régulier du nouveau cadencement au delà de la période de mise en place ;
- s'organiser en partenariat pour aménager les terrains et bâtiments disponibles de part et d'autre des voies ferroviaires.

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

a) La restructuration de la gare dans son environnement urbain

La gare, qui a jusqu'à présent été traitée plutôt sous l'angle logistique qu'urbanistique, doit être considérée comme un espace de services. Contrainte par un espace marqué par la N 10, le train et le parc du château, la ville de Rambouillet, qui a construit de nombreux logements sociaux, doit vivre sur sa propre richesse.

Son remodelage doit aussi permettre de réparer les cicatrices des tracés ferroviaires. Le projet d'urbanisme consiste à décaler l'axe urbain vers la gare caractérisé par des ponts datant du XIXème siècle et inadaptés à la circulation actuelle et de profiter de cette évolution pour en faire le centre de la ville ; la gare doit être au centre d'un quartier de vie et non pas seulement d'un quartier de transit. La question se pose éventuellement de percer un passage sous la gare. Une étude a été lancée pour en vérifier la pertinence.

L'étude du pôle doit se faire aux dimensions du quartier en termes d'aménagement et en définissant les programmes en fonction des choix portant sur les logements, l'habitat et le développement durable. Mais les opérations d'urbanisme ne doivent pas retarder les aménagements au quotidien indispensables. En effet, les besoins de transport des « *migrants alternants* » de la ligne de Rambouillet sont importants : 10.000 déplacements par jour effectués à 60 % par le TER et à 40 % par le transilien avec un taux de progression de 25 % depuis 2000. La progression des flux pose le problème de la rapidité d'évacuation des quais, de l'accès à la gare et de la stratégie à retenir pour les voyages transiliens.

Le projet intervient sur un univers complexe et fragmenté faisant appel à des opérateurs multiples. Il faut donc dès maintenant prendre en compte non seulement la configuration en termes de projet, mais aussi envisager dès maintenant la structure future de gestion qui pourra traiter de la propreté, de l'éclairage etc. Il s'agit de faire converger des démarches dans le cadre d'un véritable projet entrepreneurial. C'est une démarche susceptible de créer de la valeur.

La gare ne doit pas seulement être l'endroit où on prend le train, mais aussi un lieu agréable où l'on peut trouver des services (points dépôts, commerces, etc), soit directement dans le bâtiment, soit à proximité. Dans tous les cas, il faut une cohérence des décisions pour la gare et pour le quartier centre de ville. Le fait que la moitié des usagers ne sont pas des habitants de Rambouillet ne doit pas non plus être

absent de la réflexion et les préoccupations sur l'écomobilité doivent être aussi prises en compte.

b) Les difficultés de la procédure

Les problèmes et la dilution de la décision sur ce projet résultent du circuit de décision dans lequel interviennent les collectivités locales, la Région, le Syndicat des transports de l'Ile de France (STIF) et le SITERR.

Le projet a la chance de ne mobiliser que des acteurs publics – Ville, RFF, SNCF, DDEA, Défense – dont les terrains devraient être facilement mobilisables. Le projet est parti de l'examen de la disponibilité des terrains de l'État avant l'extension de l'étude aux terrains de RFF, puis aux différents aspects que pourrait revêtir la réalisation d'un pôle de centre dans les Yvelines. L'objectif est la valorisation des terrains appartenant à RFF. Mais il faut aussi faire une véritable étude ferroviaire avant de pouvoir décider de l'utilisation des terrains

La SNCF et RFF ont raison de penser à l'évolution de leurs besoins d'ici à 2020 il faut d'abord commencer par arrêter le périmètre ferroviaire. Mais ce travail ne doit pas handicaper une première phase portant sur un périmètre qui ne concerne que l'État et la ville. Il faut apporter des réponses immédiates pour conforter le projet ; s'il faut prendre le temps pour aboutir à de vrais arbitrages techniques, en revanche il convient d'aller vite sur la première phase qui ne porte que sur le logement et l'activité économique.

Ce projet est un dossier fort qui exige d'être traité dans sa globalité ; il exige aussi une volonté commune et partenariale. Ce dossier est un exemple de la réunion d'acteurs variés ; il pose aussi la question de la tarification des moyens de transport au-delà de l'île de France. Le comité de pilotage mis en place regroupe tous les partenaires ; la DDEA assure la maîtrise du projet. Le caractère récent du lancement de l'opération n'a pas encore abouti à la définition de l'aire d'études ni aux conditions de réaménagement de la gare. Chaque acteur détient une partie du projet et la question est de faire se rencontrer les projets des uns et des autres.

c) Verbatim

« La face cachée de la Gare est la face honteuse »

« Les voyageurs n'ont pas le temps de passer en Gare »

Il faut apporter des correctifs rapidement, car les clients viennent tous les jours »

« Les rails sont les cicatrices du territoire »

« les grands projets ne doivent pas reporter les décisions au quotidien »

La Gare va devenir le centre Ville »

« L'enjeu : un quartier de vie et pas seulement un quartier de transit »

« Les syndicats de fonds de jardin retardent les projets ferroviaires »

« C'est du rêve qui commence »

« Les ferroviaires doivent définir les emprises dont ils auront besoin »

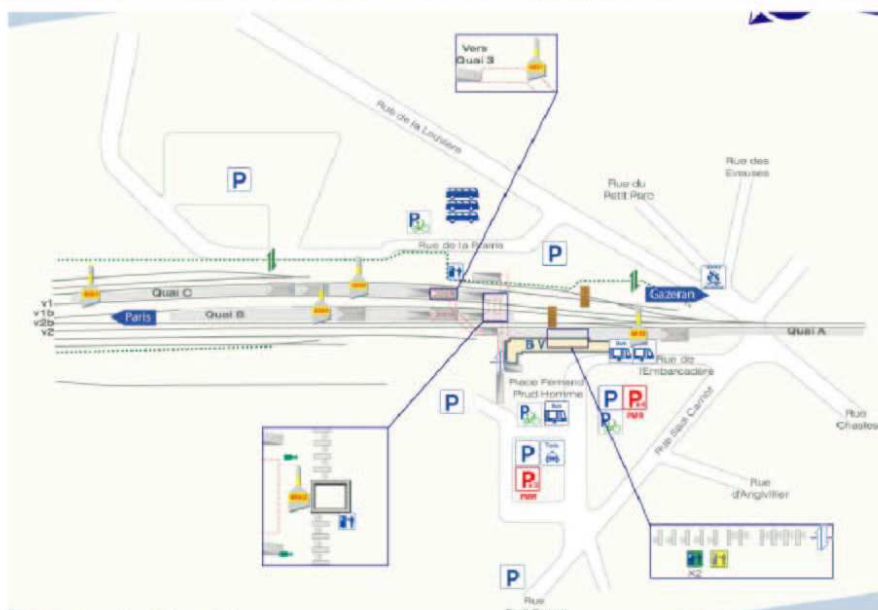
« Revitaliser le centre ville et aménager l'autre côté de la Gare »

« Voir loin mais sans perdre le sens du quotidien »

« Si la Gare doit être agréable, elle doit être un véritable lieu de vie ; on doit pouvoir y faire autre chose que d'y prendre le train »

« Que la mission aboutisse et qu'elle soit écoutée »

Gare de Rambouillet



Commune : Rambouillet (78)

Trafic : 9020 montants journaliers

Modes de rabattement :

Bus	Méτρο-tram	Train RER	Voiture dépose	Voiture garée	Pied	2 Roues
20 %	0 %	2 %	9 %	15 %	53 %	1 %

Particularités :

Les projets sur Rambouillet sont momentanément stoppés, en attente d'une réponse sur la définition des hauteurs de quais non finalisée avec le STIF.

Un projet du MEEDAT pour la réalisation de logements impacte les emprises ferroviaires SNCF et RFF de la gare.

Situation actuelle de la gare CAB Infogare Commerce : presse	Intermodalité Parcs de stationnement voitures : 402 places Abris à vélos : 37 places Bus de rabattement : 25 lignes Noctilien : non
Projets en cours ou prévus à cours terme Vidéo surveillance (2009) Rénovation du bâtiment voyageurs (2010) Accessibilité PMR (2010)	Projets long terme PDU non encore démarré

TN-SC 22/01/09