

Rambouillet – Table ronde

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 XIX^{ème} 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.