

**REUNION DE LA COMMISSION**  
**TRANSPORTS ET CIRCULATIONS DOUCES**  
**LE 7 NOVEMBRE 2008**

**ETAIENT PRESENTS :**

Monsieur LARCHER, Madame JEZEQUEL, Monsieur PIQUET, Monsieur BREINLINGER, Monsieur LHEMERY, Madame POIZAT, M. CINTRAT, Monsieur BERNARD, Monsieur WEYERS, Monsieur COLLARD, Monsieur MEVEL, Madame BOYER DE FACQZ, Monsieur CONON, Monsieur PIERZO, Monsieur LORIEUX, Madame ALOISI ROUX.

Après avoir installé la commission, Monsieur LARCHER précise que cette réunion sera consacrée à la mise en révision du POS avec des éléments concernant les différents types de transports puis à la présentation du réseau « R BUS » et les prochaines évolutions. Une prochaine réunion portera sur les circulations douces et alternatives sur la base de l'étude réalisée par le cabinet KINERGOS.

Monsieur LARCHER insiste sur le rôle important des membres associés qui sont des observateurs et des baromètres par rapport aux différents modes de transport.

Leurs différentes observations et informations doivent être transmises au Cabinet du Maire, à Madame Nathalie ROME (tél : 01.34.57.34.50 - mail : nathalie.rome@rambouillet.fr).

Monsieur PIQUET procède ensuite à la présentation globale de la mise en révision du POS, de la ZPPAUP et à l'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain (le rapport est joint en annexe).

Monsieur LARCHER reprend les principaux objectifs de ces projets en insistant sur la volonté de construire la ville dans la ville sans trop de densification, de supprimer la face cachée de la gare, l'immeuble Montparnasse en étant l'amorce et d'insérer des circulations alternatives en pensant à la sécurité.

Monsieur LHEMERY présente les principaux éléments du nouveau programme STIF/SNCF 2008-2011.

Ce programme place les voyageurs au cœur des mesures à mettre en place : un meilleur suivi de l'offre, une plus grande exigence de qualité de service, des investissements importants pour les voyageurs (1,7 milliards d'euros sur 4 ans) et un développement des comités de lignes.

30 000 voyageurs quotidiens montent dans les gares entre Gazeran et Saint Quentin en Yvelines.

Le programme prévoit notamment la rénovation et le remplacement des voitures et des locomotives. Est retenue la mise en œuvre du Schéma Directeur des Parcs Relais (stationnement automobile lié aux gares). A noter entre autres le Parc Régional de Gazeran avec 123 places.

Ce programme c'est aussi l'amélioration de la qualité du service à l'intérieur des gares, l'amélioration de l'information et de ses supports et le développement de parcs à vélos.

Sur la région Montparnasse, la nouvelle offre se traduit par la mise en place du cadencement (le 14 décembre 2008) et un renfort de l'offre de + 15 % soit + 15 millions d'euros par an.

Le cadencement porte sur trois objectifs majeurs :

- faciliter la numérisation des horaires

- rechercher une meilleure régularité
- allonger les pointes notamment en soirée et le week end
- supprimer les changements d'horaires été/hiver.

Les nouvelles grilles horaires ressortant du cadencement sont présentées à la commission.

Monsieur LARCHER précise que l'évolution de la gare de Gazeran est nécessaire par rapport à un assez fort développement urbain inscrit dans le SDRIF. L'extension du transilien vers Gazeran est prévue ainsi que l'accroissement du nombre de TER.

Monsieur PIERZO présente l'adaptation du réseau R'BUS au cadencement. Ceci représente pour les lignes A et B (les plus importantes) + 23 000 kms-bus commerciaux pour 114 courses hebdomadaires. Il présente également le système d'information des voyageurs sur les principaux points d'arrêts du réseau qui sera opérationnel début 2009.

## URBANISME

### 1°/ Révision du POS - définition des objectifs

#### I - DEFINITIONS ET PROCEDURE

Le document d'urbanisme aujourd'hui en vigueur a été approuvé par le Conseil Municipal le 25 septembre 2000, à partir des principes arrêtés lors du lancement de la révision du Plan d'Occupation des Sols en 1989. Le Plan d'Occupation des Sols régit les droits d'utilisation des sols sur tout ou partie du territoire d'une commune. Il divise le territoire en plusieurs zones : urbaines, urbanisables à terme et naturelles. Il permet à la commune de gérer et d'aménager l'espace de son territoire. Les objectifs développés dans le Plan d'Occupation des Sols reposaient sur un développement équilibré et harmonieux de la commune, ils étaient déclinés de la façon suivante :

- la préservation et la valorisation des espaces naturels et agricoles
- la recherche de la qualité de vie pour tous les quartiers et l'accueil de toutes les générations
- une croissance de la population maîtrisée à 1 % par an maximum tout en accentuant le dynamisme économique et social, ainsi que la qualité des équipements collectifs, éducatifs, sanitaires et administratifs.

La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) du 13 septembre 2000 a remplacé les anciens Plans d'Occupation des Sols par les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme). A la différence du Plan d'Occupation des Sols, le Plan Local d'Urbanisme définit les orientations et exprime **le projet urbain de la commune** au travers du PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable). L'ensemble des thématiques touchant au cadre de vie seront passés en revue : construction, habitat, circulation, transport, environnement, paysage, économie... C'est un outil de gestion de l'espace.

Les services de l'Etat sont étroitement associés à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme. Au travers du porter à connaissance, ils rappellent les principes de fond de la loi et contrôlent le respect de la hiérarchie des règles de droit, notamment la compatibilité au SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France), au SCOT du Sud Yvelines (Schéma de Cohérence Territoriale) et à la charte du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

#### **La procédure d'élaboration sera divisée en 5 grandes étapes :**

1°/ Elaboration d'un **diagnostic** précis définissant l'état initial, les prévisions économiques et démographiques, les besoins en matière de développement, d'aménagement de l'espace,

d'environnement, de transports, d'équipements et de services avec les principes de développement durable.

2°/ En s'appuyant sur ces éléments, la deuxième étape devra permettre de définir les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune à travers le **Plan d'Aménagement et de Développement Durable**, document définissant les orientations du plan local d'urbanisme et qui fera l'objet d'un débat au sein du conseil municipal.

3°/ La troisième étape consistera à traduire le Plan d'Aménagement et de Développement Durable dans les **plans de zonage** et les **règlements d'urbanisme** qui y sont associés.

4°/ Consultation des administrations extérieures et de la population au travers de **l'enquête publique**.

5°/ **Approbation** du document final.

## **II – OBJECTIFS DE LA REVISION**

Dans la continuité de la vision actuelle, le Plan Local d'Urbanisme répondra aux enjeux de qualité de vie partagée et d'environnement préservé. Les principaux objectifs seront donc :

- de poursuivre les objectifs de croissance maîtrisée de la population pour favoriser l'équilibre de la ville, des quartiers, la diversité de l'habitat, le respect de l'identité de notre ville.
- de donner aux quartiers une dimension humaine, répondant aux besoins de la vie quotidienne des rambolitains.
- de maintenir l'équilibre entre les zones urbanisées, les espaces agricoles et la forêt pour préserver des paysages de qualité qui participent à l'attractivité du territoire et renforcent l'identité communale.
- de favoriser un développement harmonieux et durable du territoire tant en matière d'environnement, d'attractivité économique et culturelle que de mixité urbaine.
- d'encourager une architecture et un urbanisme de qualité notamment au travers de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager.
- d'assurer la cohérence des dessertes inter-quartiers et de promouvoir des modes de circulation douce au travers du Plan de Déplacement Urbain.
- de s'insérer dans l'ensemble du territoire intercommunal en confirmant le rôle de ville-centre.

## **III – PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT**

Plus concrètement, il s'agit de définir pour l'avenir sur la base d'**un aménagement en étoile**, les axes particuliers de développement de Rambouillet autour d'une zone centrale que constituent la Gare et la zone d'aménagement située dans sa partie Est. Le développement de ce secteur visera principalement à fluidifier les axes de circulation, à rendre la gare plus accessible et à créer un véritable pôle de vie dynamique et donc attractif.

### **1°/ Axe Ouest : Groussay – place de la Libération - place Félix-Faure - Gare**

La réécriture du règlement de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager permettra d'assurer une évolution de la zone tout en confortant les principes de préservation du patrimoine bâti. La dominante culturelle de ce quartier sera renforcée grâce à la réalisation du pôle de spectacle, à l'extension du cinéma de centre ville et la promotion du label Ville d'Art et d'Histoire.

Une réhabilitation du quartier de Groussay sera menée en entrée de ville pour restaurer les bâtiments existants ou favoriser leur démolition. Sa vocation commerciale devra être soulignée. De même, une attention particulière sera portée à la réhabilitation des immeubles collectifs en concertation avec les interlocuteurs locaux (en particulier les bailleurs sociaux).

Il sera étudié la possibilité de transférer certains équipements publics tels que le centre de loisirs.

L'évolution du quartier Estienne devra également être prise en compte.

## **2°/ Axe Est : Gare – Louvière / Jean Monnet – RD.906 direction Chevreuse**

Il s'agit d'un axe de développement prioritaire et d'urbanisation pour les années à venir. Dans la continuité du Plan d'Occupation des Sols en vigueur et sous réserve d'un aménagement alliant mixité des programmes et urbanisme de qualité, de larges espaces pourront être ouverts à l'urbanisation (la Giroderie, la « 11<sup>ème</sup> tranche »...).

L'aménagement de la partie Est de la Gare sera aussi l'occasion de se pencher sur les facilités d'accès à cette partie de la ville et le désengorgement des radiales qui convergent vers le Pont Hardy.

L'aménagement urbain de cette zone sera conduit en parallèle avec la vitalisation des quartiers de la Clairière et de la Louvière.

## **3°/ Axe Sud : Gare - Patenôtre – Lenôtre – Bel air**

Il s'agit de faire de cette zone aujourd'hui en pleine mutation et densification, une nouvelle amorce du centre-ville en jouant sur la composition urbaine et la vitalisation des commerces existants. La ville anticipera le départ éventuel de certaines grandes entités. Ce secteur constituera un pôle de liaison vers le pôle sportif du Vieux Moulin et le pôle économique du Bel Air renforcé par la création de la zone d'activités de Bel Air la Forêt à Gazeran - Cutesson – Les Mandreuses qui sera séparée du Bel Air - Racinay par un espace paysager le long des pavillons.

## **IV – ETUDES CONJOINTES ET CONCERTATION**

Cette procédure s'appuiera sur deux documents essentiels : la ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) et le PDU (Plan de Déplacement Urbain) dont respectivement la révision et l'élaboration seront menées de façon conjointe à la révision du Plan d'Occupation des Sols. Ces deux outils permettront d'une part la préservation et la valorisation du patrimoine et d'autre part la cohérence des flux de circulation et le désenclavement des quartiers.

Les quartiers Beausoleil et Foch seront confortés dans leur fonction résidentielle.

Les études concernant le Plan de Déplacement Urbain seront notamment l'occasion d'aborder les axes de circulation nord / sud à créer, dans la continuité de la voie de contournement Giroderie / Pont de la Droue et permettant de d'alléger les voies existantes.

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme est un document élaboré à l'issue d'une **large concertation** avec la population. L'organisation de réunions publiques est prévue tout comme la mise en œuvre d'une exposition présentée aux habitants avec ouverture d'un cahier d'observations dans lequel les rambolitains pourront faire part de leurs remarques et suggestions.

## **2°/ Révision de la ZPPAUP - définition des objectifs**

### **QU'EST-CE QU'UNE ZPPAUP ?**

- Cette procédure, instituée par la loi de décentralisation du 7 janvier 1983, vise à donner aux communes un rôle actif dans la gestion et la mise en valeur de leur patrimoine. Elle leur permet en effet de mener, conjointement avec l'État, une démarche d'analyse, de protection et d'évolution harmonieuse des territoires dont ils ont la responsabilité. La décision d'engager l'étude d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural et

Urbain appartient d'abord au Maire et à son Conseil Municipal, bien que l'État ait la capacité d'en prendre l'initiative en cas de besoin.

- La procédure de ZPPAUP s'adapte à tous les types de lieux - construits ou naturels, grands ou petits, communaux ou intercommunaux -, pourvu qu'ils soient dotés d'une identité patrimoniale. Elle peut être mise en œuvre aussi bien dans les centres anciens que dans des quartiers en reconstruction ou des espaces naturels. Elle permet de préserver et de mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales des lieux.
- Une ZPPAUP s'attache à définir une gestion personnalisée des abords de chaque monument historique, en proposant des périmètres mieux adaptés au terrain que le rayon de 500 mètres et des outils de protection plus souples : cônes de visibilité, axe des vues, ensembles de façades, etc. Elle permet de saisir dans leur diversité les éléments du patrimoine collectif local : une suite de façades homogènes, la trame d'un paysage, un ensemble à caractère monumental...
- La création d'une ZPPAUP donne lieu à un document concerté entre l'État, responsable en matière de patrimoine, et la commune, responsable de l'urbanisme sur son territoire. Les prescriptions de la ZPPAUP, qui est une servitude d'utilité publique, s'imposent au Plan Local d'Urbanisme. Celui-ci est généralement modifié en conséquence, et ses objectifs enrichis d'une dimension patrimoniale et qualitative.

### **CONTENU DU DOSSIER D'UNE ZPPAUP**

La ZPPAUP vient en complément des outils réglementaires de gestion des espaces de droit commun comme le Plan Local d'Urbanisme, et permet :

- d'identifier le patrimoine, les espaces publics et paysagers qui contribuent à la mémoire de la commune,
- de déterminer un périmètre de protection adapté aux caractéristiques propres de ce patrimoine,
- d'établir un document qui définit les objectifs de mise en valeur du patrimoine et les prescriptions et recommandations architecturales paysagères.

Le dossier de ZPPAUP, qui fait l'objet de l'arrêté d'approbation comprend, un rapport de présentation, un règlement et un document graphique.

Le rapport de présentation, expose :

- Les motifs qui ont conduit à la création d'une ZPPAUP (particularités historiques, géographiques, architecturales, paysagères),

- Les mesures prévues pour la préservation et la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain.

- Le règlement

Chaque ZPPAUP a ses propres prescriptions définies par les caractéristiques des espaces patrimoniaux et paysagers comme :

- Interdictions ou limitations du droit d'utiliser le sol (interdiction de démolir des immeubles, de déboiser) ;

- Prescriptions concernant l'utilisation des matériaux, des techniques de construction, des traitements d'espaces publics, de mobilier urbain...

- Le document graphique

Il délimite le périmètre de la zone. Celui-ci peut être discontinu, c'est-à-dire comprendre plusieurs zones qui peuvent être géographiquement séparées : quartiers entiers, mais aussi entrées de ville, perspectives, cadres paysagers, sites archéologiques...

### **LES EFFETS DE LA CREATION DE LA ZPPAUP**

- Elle suspend les effets des sites inscrits compris dans son périmètre ainsi que la servitude de protection des abords des Monuments historiques situés à l'intérieur de son périmètre ;
- C'est une servitude d'utilité publique : à ce titre, les dispositions de la zone de protection sont annexées au Plan Local d'Urbanisme ;
- L'ABF est le garant de la conformité des travaux compris dans la zone de protection ;
- En cas de désaccord, il peut être fait appel à l'arbitrage du Préfet de Région qui émet, après consultation de la commission régionale du patrimoine et des sites, un avis qui se substitue à celui de l'Architecte des Bâtiments de France.

La ZPPAUP offre également des avantages fiscaux qui peuvent inciter les particuliers à investir dans les quartiers anciens dégradés.

La procédure d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme sera menée parallèlement à la révision de la ZPPAUP. Ces deux documents complémentaires auront pour but de promouvoir un développement durable et qualitatif du territoire. Dans ce cadre, la révision de la ZPPAUP aura les objectifs suivants :

- Rendre plus accessible le règlement de la ZPPAUP
- Affiner le diagnostic patrimonial et paysager de la ZPPAUP existante,
- Dresser un état des lieux du règlement de la ZPPAUP actuelle et de son application,
- Hiérarchiser les enjeux de protection suivant les différents secteurs du territoire,
- Améliorer la prise en compte la dimension paysagère.

La ZPPAUP ainsi révisée sera ensuite annexée au Plan Local d'Urbanisme.

### **3°/ Elaboration du PDU - définition des objectifs : choisir de bien vivre en ville**

#### **QU'EST-CE QU'UN PDU ?**

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont été créés par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 pour rationaliser l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement.

Par la suite, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 a modifié ces plans pour en faire des outils de lutte contre la pollution atmosphérique. L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire depuis 1998 dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a modifié une nouvelle fois les PDU afin de les articuler plus fortement avec les documents d'urbanisme. En Ile-de-France, le PDU doit être compatible avec les orientations du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France et avec le plan régional de la qualité de l'air.

Les Plans Locaux d'Urbanisme doivent quant à eux être compatibles avec le PDU. La loi SRU a également prévu qu'en région Ile-de-France, le PDU puisse être complété par des Plans Locaux

de Déplacements élaborés à l'initiative d'un groupement de communes qui en détaillent et précisent le contenu.

### **Objectifs du Plan de Déplacements Urbains :**

- définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains,
- vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part,
- doit permettre un usage coordonné de tous les modes de déplacement en favorisant les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie,
- précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre,
- cherche à modérer l'usage de la voiture.

La mise en œuvre du PDU repose sur l'effort de tous les habitants de l'agglomération. Tous ensemble, nous devons prendre de nouvelles habitudes de déplacements, plus respectueuses de notre environnement.

### **Le projet de PDU : des choix ambitieux pour infléchir durablement les tendances**

- [Une organisation urbaine performante pour une réduction durable du trafic automobile](#) en développant des modes alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports collectifs), un espace public convivial, en favorisant le partage de la voirie ;
- [Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture](#)
- [Un programme de développement](#) des transports en commun
- Maîtriser les flux avec les territoires voisins, en favorisant le développement de l'intermodalité (passage d'un mode de transport à un autre), en utilisant le réseau ferré...
- [L'organisation du stationnement](#)
- [Des plans de mobilité](#)
- [Améliorer](#) la qualité de vie des habitants