



Rambouillet



PROJET DE REQUALIFICATION DU QUARTIER DE LA GARE
POLES D'ÉCHANGE MULTIMODAL

Dossier de concertation



Introduction

de Véronique Matillon

Maire de Rambouillet

L'avenir ne se prévoit pas, il se prépare.

L'aménagement du quartier de la Gare, tout comme les autres grands projets que nous vous proposons, sont importants pour la ville car ils préparent votre quotidien de demain et abordent les enjeux socio-économiques, environnementaux et démographiques qui s'imposent aux collectivités.

Nous n'avons eu de cesse de vous mettre, Rambolitains, au cœur de ces grands projets : en vous informant des projets mais aussi en vous concertant, comme cela s'est déjà fait du 7 décembre au 14 janvier dernier, pour connaître vos besoins et préoccupations de maintenant et de demain.

La municipalité défendra toujours plus de transparence et de démocratie participative. Surtout pour ces projets, que nous voulons, humains et durables.

La gare est la porte d'entrée et de sortie de notre ville. Il nous est apparu nécessaire de mener une réflexion, avec vous, sur l'articulation entre les différents modes de transports (vélo, bus, train...) mais aussi sur la liaison avec les autres quartiers de Rambouillet.

1. Concertation

Pourquoi une concertation ?

Où trouver les informations ?

Périmètre de l'opération ?

Comment contribuer ?

2. Constat

Le pôle d'échange multimodal : les transports actuels

Un aménagement devenu nécessaire

3. Enjeux

Objectifs généraux

Définition d'un pôle d'échange multimodal

4. Le projet

Le projet : les aménagements proposés

Calendrier et coût

1. La concertation

- Ile de France Mobilités (IDFM) porte la rénovation et transformation des pôles d'échanges multimodaux en Ile de France. A ce titre, IDFM, a commandé une étude préliminaire au cabinet Inddigo, réalisée entre 2017 et 2019, qui a permis la réalisation d'une programmation détaillée des besoins pour répondre à l'évolution concernant notamment l'offre de bus, les équipements nécessaires au rabattement vélo, en lien avec la gare SNCF. Ce travail a été présenté à l'ensemble des partenaires à savoir :
 - ❖ Ville de Rambouillet
 - ❖ Communauté d'Agglomération Rambouillet Territoires,
 - ❖ DC78,
 - ❖ SNCF,
 - ❖ Les transporteurs et opérateurs bus.
- La Ville a souhaité approfondir ce travail prospectif en intégrant l'évolution du pôle d'échange Multimodal au sein de sa réflexion sur l'évolution du quartier de gare qui jouxte le « cœur de ville », afin de le valoriser et le positionner comme « la porte d'entrée » du centre-ville, la « première image » de la ville pour les visiteurs du territoire. Le Pôle d'échange Multimodal de Rambouillet devenant le point de connexion entre les quartiers de la ville, les communes du territoire, le Grand Paris et la métropole de Chartres.
- C'est un véritable « projet urbain d'ensemble » que la ville de Rambouillet souhaite porter au delà du projet d'inter-mobilité, nécessaire à l'évolution de la ville et des habitudes de transport des habitants.
- La Ville de Rambouillet a donc souhaité organiser un concours de

maîtrise d'œuvre des espaces publics afin d'obtenir des projets ambitieux et diversifiés, afin de pouvoir choisir le projet qui correspondra le mieux aux évolutions portées par la Ville, tout en assurant une amélioration de l'offre de transport, de modernisation des équipements et de confort des espaces publics, de sécurisation des piétons et des cyclistes.

- C'est ce dossier qui fait, aujourd'hui, l'objet d'une concertation préalable.

Pourquoi une concertation préalable ?

Cette démarche est nécessaire pour :

- présenter et partager les enjeux du projet avec les habitants, les usagers des transports en commun, les associations locales et les autres personnes concernées par le projet,
- présenter les intentions de la mairie concernant les différents aménagements,
- permettre l'expression des attentes, des préoccupations et propositions.

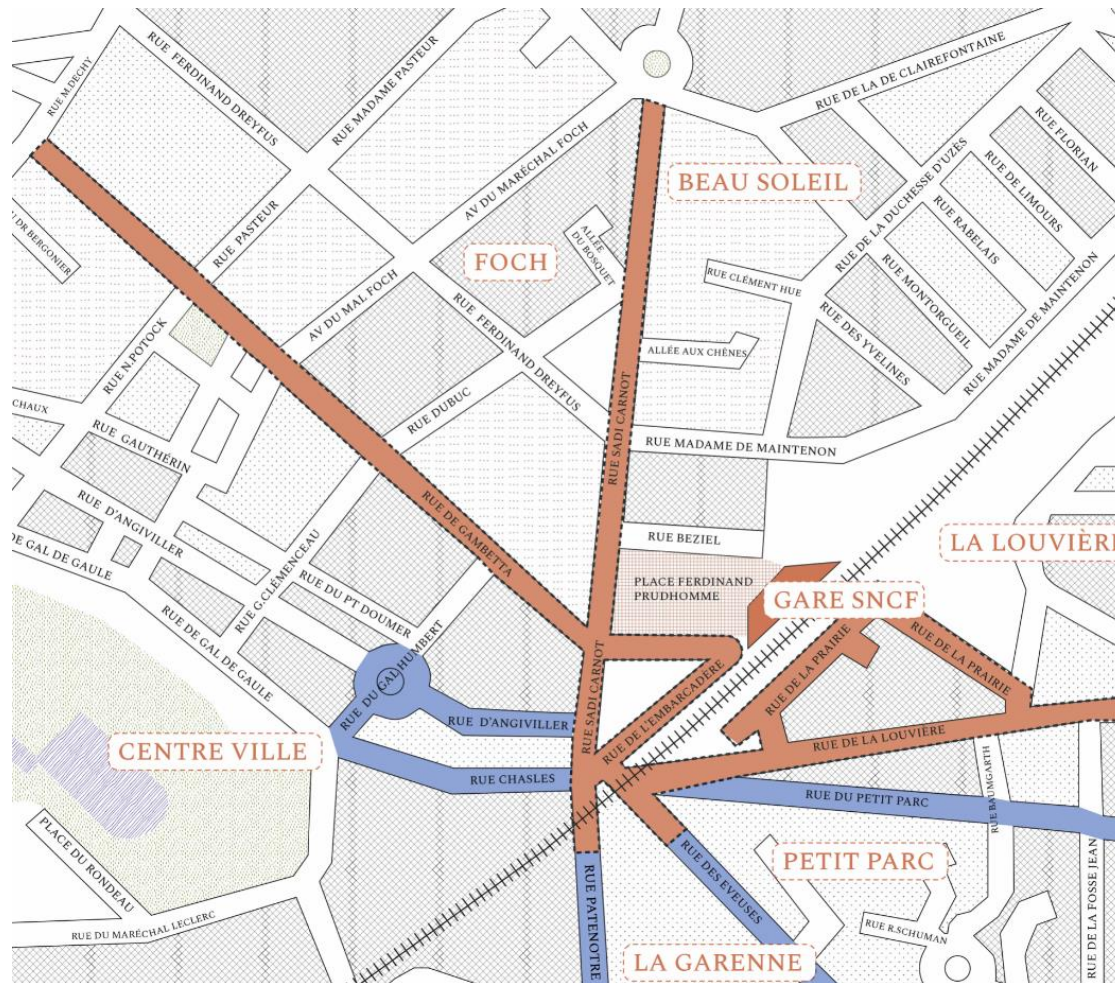
Cette concertation s'inscrit dans le cadre légal de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme, et ses modalités ont été définies par délibération du conseil municipal du 24 septembre 2020.



Où trouver les informations ?

Ce dossier de concertation présente les grandes orientations du projet urbain.

- Les Informations sont disponibles sur le site internet de la ville, panneau d'information sur le parvis de la gare,
- Le dossier est consultable et téléchargeable sur le site www.rambouillet.fr

Périmètre du projet de quartier de gare



-  Périmètre Travaux Projet Requalification Quartier Gare
-  Périmètre Etudes à venir

Comment contribuer ?

La concertation se déroulera du 07 octobre au 26 novembre 2021.

Des registres sont mis à disposition pour recueillir les observations du public sur 3 sites :

- Hôtel de Ville : 2 Place de la Libération
- Centre Municipal La Vénerie , service de l'urbanisme (2e étage) : 49 Rue de Groussay,
- L'annexe de la Mairie : 13, place de l'Europe

- Deux rencontres auront lieu sur la place du marché (16/09/21 de 9h00 à 12h00) et à la gare (10/11/21 de 16h00 à 19h00)
- Une rencontre avec les lycéens, population utilisatrice des transports en commun.

On peut également participer à cette concertation préalable :

- en remplissant un formulaire en ligne sur mon avis citoyen
- par courriel à concertationgare@rambouillet.fr
- en adressant un courrier au 2 place de la libération, 78120, Rambouillet

Le périmètre comprends :

Les principales artères desservant la gare :

- Rue Sadi Carnot
- Rue Gambetta
- Rue de l'embarcadère
- Carrefour Hardy
- Rue de la prairie
- Rue de la Louvière

Le pôle d'échange multimodal « côté Prud'homme » et « côté Prairie »



2. Constat

Un réaménagement
devenu nécessaire

2. Le constat : Le pôle d'échange multimodal

Les transports actuels :

La Communauté d'agglomération Rambouillet Territoires et la Ville de Rambouillet se sont en partie développées autour d'un patrimoine urbain et naturel remarquable :

- Un patrimoine naturel à la lisière de Rambouillet qui s'étend sur un axe Nord-Ouest/Sud-Est et qui est notamment marqué par le parc naturel régional Haute Vallée de Chevreuse et la forêt classée de Rambouillet.
- Un patrimoine urbain particulièrement représenté à Rambouillet : le château de Rambouillet, le musée *Le Rambolitrain*, la bergerie nationale, le palais du Roi de Rome etc.

Cette vocation touristique du territoire confère à la gare un rôle de porte d'entrée pour de nombreux visiteurs.

Avec près de 26 000 habitants soit 33% des habitants de la communauté d'agglomération, Rambouillet se positionne comme le pôle structurant du territoire.

A l'échelle de la communauté d'agglomération, Rambouillet est située sur un nœud viaire stratégique puisque l'ensemble des voies structurantes RN10 D906 et D27 convergent toutes vers le centre-ville.

La ville est également en intersection très forte avec l'extérieur ce qui génèrent des flux de déplacement quotidiens importants, tant en lien avec le travail (8 600 entrant et 7100 sortants) que les études (4900 entrants et 1400 sortants) avec ces deux lycées et quatre collèges.

L'analyse des modes de déplacement met en lumière des

pratiques hétérogènes avec une part de la voiture importante :

- 54% pour les flux internes à Rambouillet malgré un pôle urbain dense
- 88% pour les entrants/sortants vers la communauté d'agglomération, malgré la présence d'un maillage de bus interurbains.

Les composantes du pôle d'échanges multimodal :

Le pôle d'échange de la gare de Rambouillet, s'articule, de part et d'autre de la gare et des voies ferrées.

A l'ouest, côté centre-ville, la gare routière urbaine appelée gare Prud'Homme. Le bâtiment voyageurs y est implanté. Au pied de celui-ci s'étend le parvis (environ 1 440m²) bordé par quelques commerces, une gare routière avec 8 emplacement bus (arrêts et postes à quai) et deux espaces de stationnement en surface (42 places + 52 places), une consigne vélo Véligo (40 places) et quelques arceaux vélo en libre accès.

Le secteur accueille également un parking souterrain, le parking SEQUOIA (385 places).

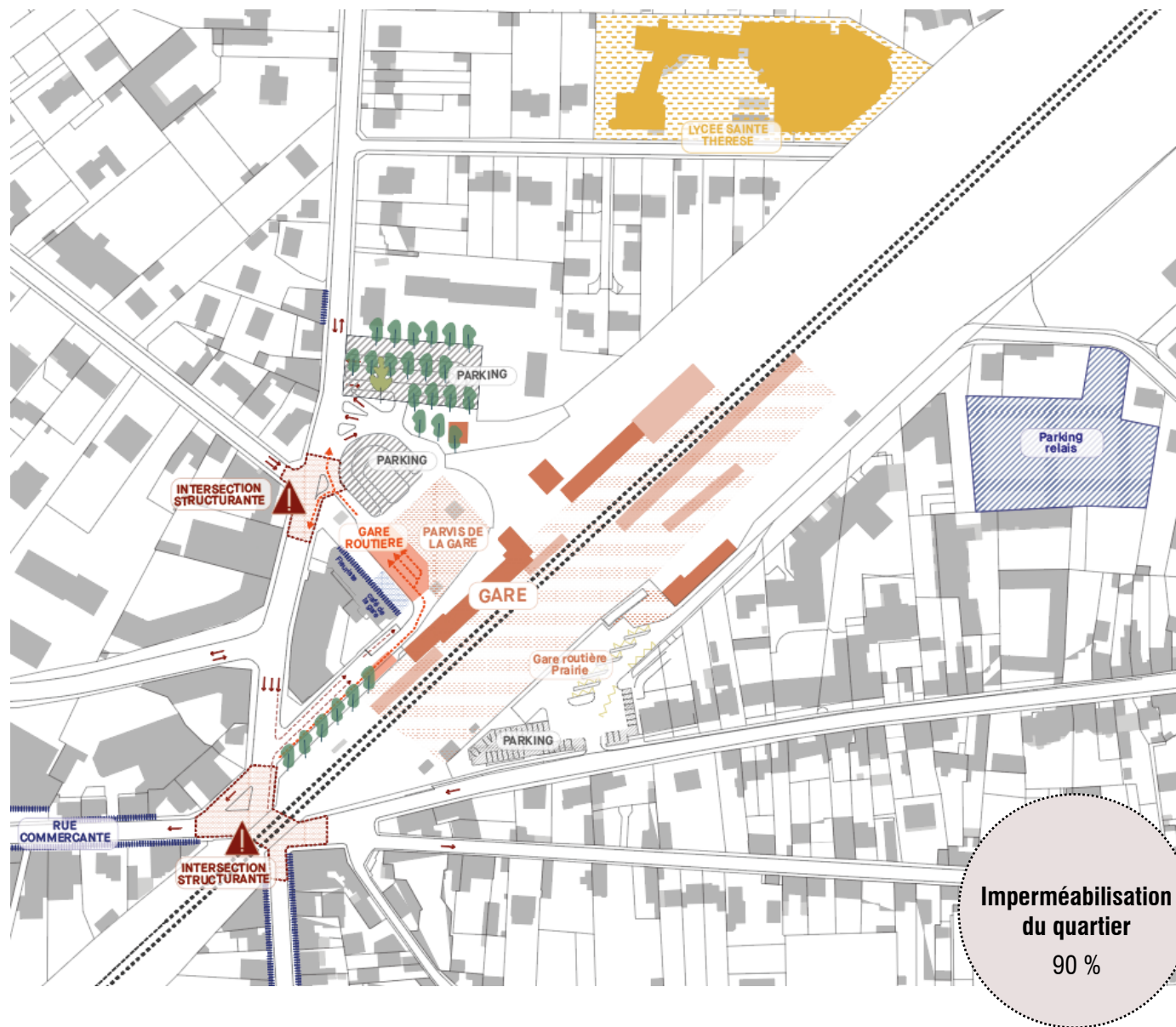
A l'Est, la gare routière interurbaine, appelée Gare Prairie : la gare s'ouvre sur un espace piéton beaucoup plus restreint (environ 210 m²) sur lequel est implanté du stationnement vélo et une consigne de La Poste. La gare routière interurbaine regroupe 9 emplacements bus et trois postes à quai de régulation.

Sur ce secteur deux espaces de stationnement en surface. A proximité directe de la gare routière un parking de 35 places et au Nord-Est de la gare, sur la rue de la prairie, un parking de 155 places.

De manière générale, les voies de rabattement sur le pôle de gare sont marquées par un caractère très routier, avec des trottoirs étroits et peu qualitatifs. Seul l'axe de la rue de l'Embarcadère possède un trottoir plus large pour rejoindre le centre-ville, cependant il reste sous-dimensionné par rapport aux flots de piétons qui l'empruntent par vagues, à chaque arrivée de trains ou bus.

Les deux faces du PEM sont reliées en deux points :

- L'intersection sous le pont Hardy qui comme indiqué précédemment est peu approprié pour les modes actifs (piétons, cyclistes)
- Une liaison piétonne souterraine. Ce passage joue un double rôle : un lien ville-ville et une porte d'entrée sur les quais SNCF. L'aménagement de cette liaison est très peu qualitatif.



La desserte bus

La gare de Rambouillet accueille quotidiennement 20 lignes – 5 lignes pour le réseau urbain – 15 lignes composent le réseau interurbain.

Les rues sont très sollicitées par le passage des bus/cars. De plus, le plan de circulation contraint les bus à circuler sur des voies où le trafic est dense et congestionné aux heures de pointes.

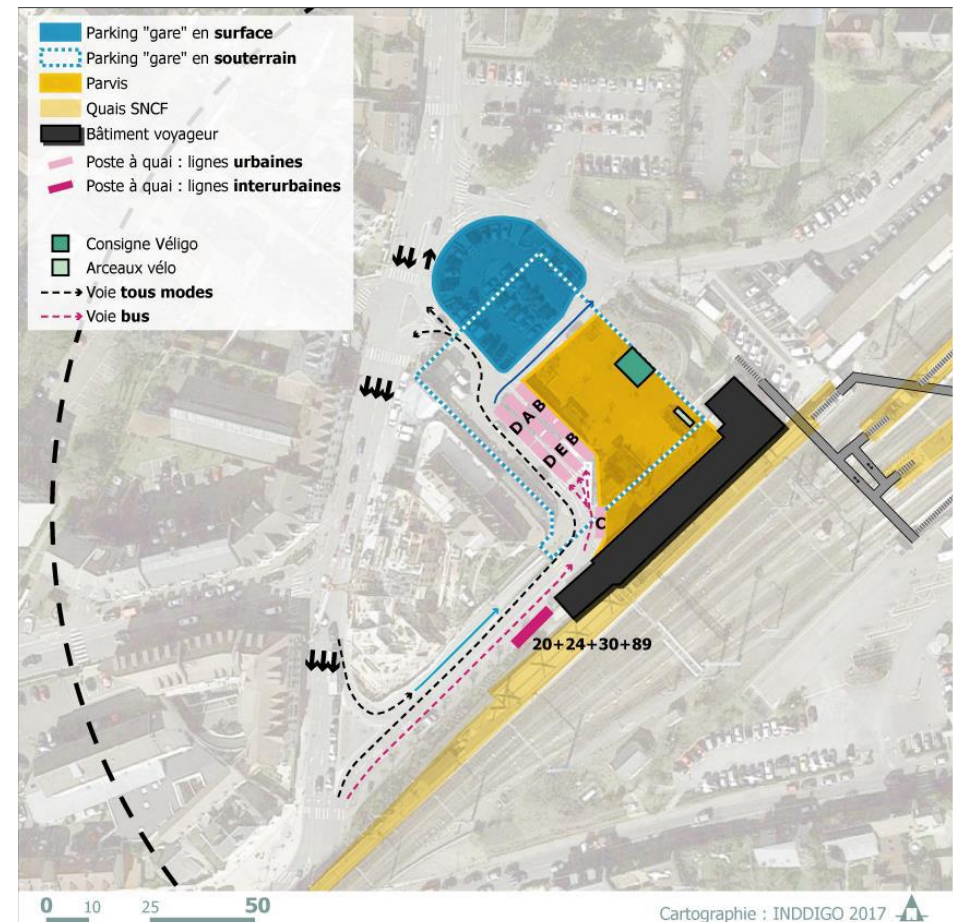
Cette cohabitation nécessaire entre les véhicules légers (VL) et les bus génère des difficultés à maintenir les horaires et les cadences de passage des bus, impactant fortement la qualité du service.

Les difficultés d'exploitation sont renforcées par des problématiques spécifiques à chaque côté de la gare.

FOCUS gare Prud'homme

La gare Prud'homme s'organise autour de deux polarités :

- **La gare routière le long du parvis de la gare** : 3 lignes de postes à quai (6 arrêts) qui sont étroits et des circulations piétonnes au sein de la gare routière qui ne sont pas formalisées, ce qui génère des conflits importants entre les flux bus et piétons. La réinsertion des bus dans le trafic routier est compliquée, les bus n'ayant pas la priorité.
- **Une dépose en ligne** le long de la rue de l'Embarcadère organisée pour 4 lignes de bus moins fréquentes. Cette dépose est marquée par deux problématiques majeures : des arrêts non adaptés aux personnes à mobilité réduite du fait de la pente et un manque de visibilité des arrêts depuis la sortie de la gare.



FOCUS gare Prairie

La station bus Prairie est constituée de 6 postes à quai dont certains sont mutualisés entre plusieurs lignes, 3 quais de régulation, 2 arrêts sur la rue de la Prairie et un arrêt sur la rue de la Louvière. Pour autant cette organisation ne permet pas de répondre aux besoins de l'ensemble des lignes, ni de renforcer l'offre à l'avenir. Les déposes sur des points informels se multiplient créant des problématiques de sécurité des piétons.

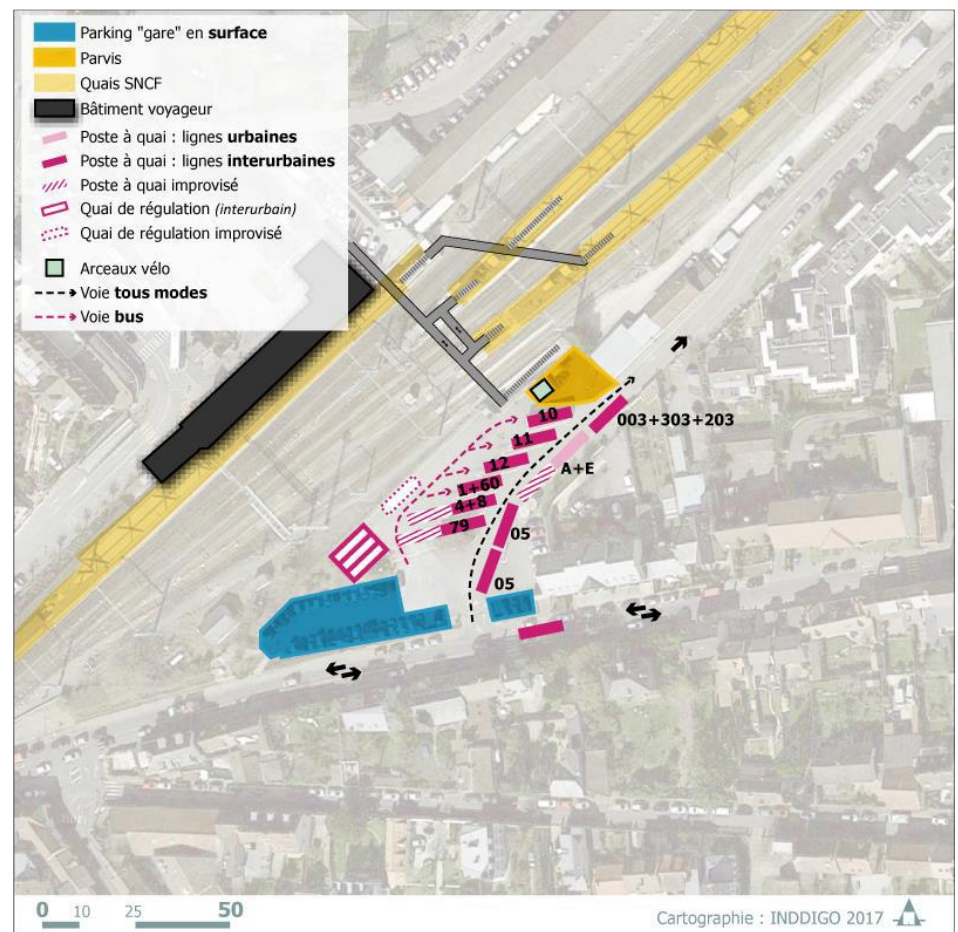
Les problématiques sont renforcées par :

- l'absence de cheminements piétons clairs et sécurisés dans le pôle multimodal, le manque de traversées piétonnes sécurisées et des quais sous dimensionnés et non accessibles aux PMR.
- La localisation des espaces de régulation : les points d'arrêts identifiés ne sont pas aux normes car sont accessibles uniquement en marche arrière ce qui soulève des problématiques de sécurité et des difficultés d'exploitation.

La station bus est traversée par des voitures (rue de la Prairie). De plus la voie est marquée par un dépose-minute non formalisé qui contraint la circulation des bus.

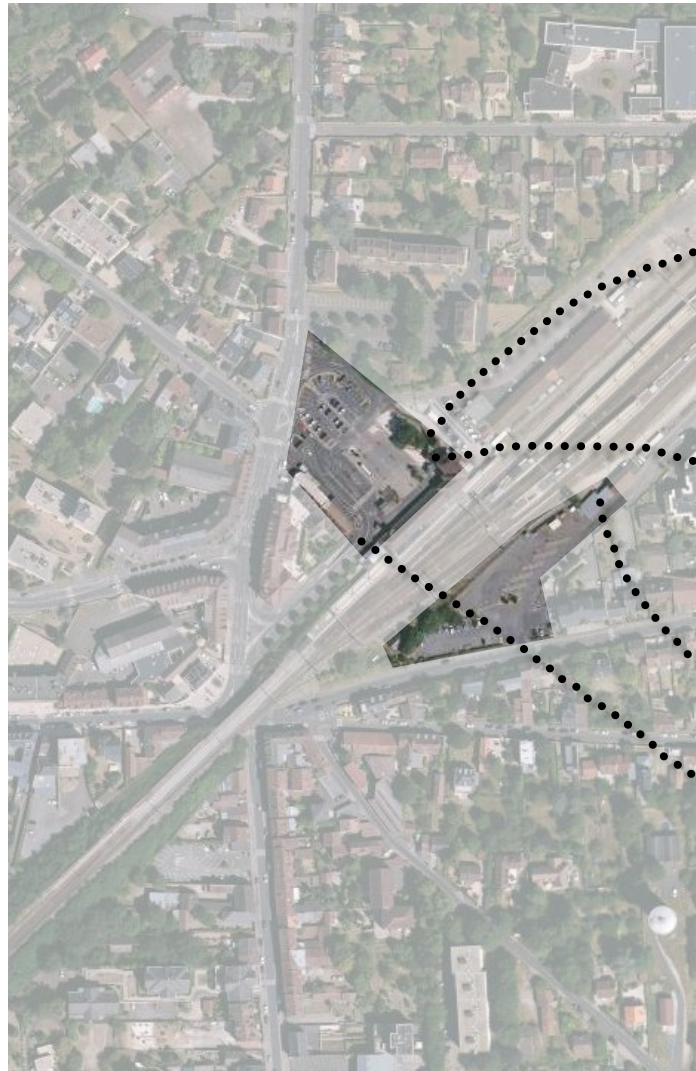
Comme pour la station bus Prud'homme, la réinsertion des bus dans le trafic automobile en sortie de gare (au niveau de l'intersection rue Louvière/Prairie) est difficile car les bus n'ont pas la priorité sur le reste du trafic (pas de feu spécifique).

Les aménagements cyclables sont très limités des deux côtés de la gare malgré une pratique importante pour le rabattement vers la gare SNCF.



Des espaces publics assez peu confortables et sécurisés

Des parvis très fréquentés au cœur de Rambouillet, qui ne constituent pas des « places urbaines » pour autant



Mobilier urbain

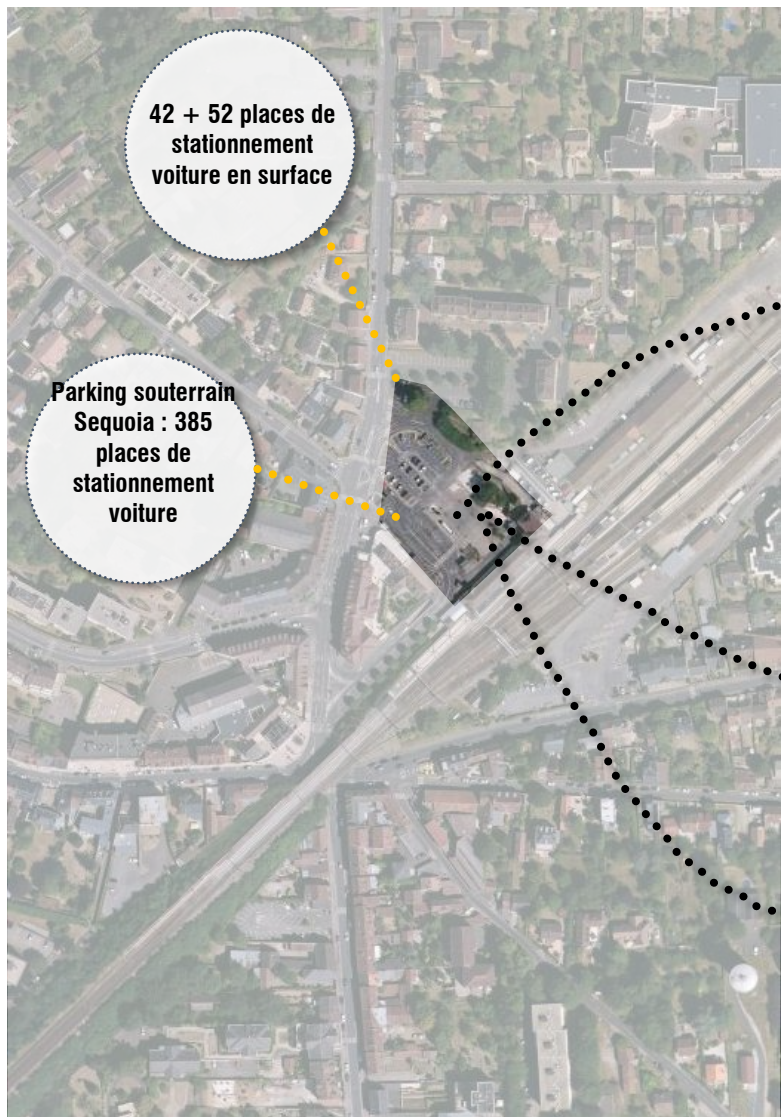
- Pas d'attente confortable, ni d'abris
- Pas d'usages diversifiés permettant du lien social
- Service de relais Poste sur le parvis Prairie

Signalétique

- Trop peu de signalétique, notamment touristique, menant aux autres polarités de Rambouillet
- Une colonne Morris présente les informations culturelles de la Ville

Mobilités douces

Parvis Prud'Homme et parking Sadi Carnot



Pratique piétonne

- Complexe et peu sécurisée
- Pas d'aménagement piéton depuis et vers la gare
- Signalétique peu représentative de la proximité de la gare avec le centre-ville et des points d'intérêt touristiques

Pratique cyclable

- Complexe : absence d'aménagements sécurisés dédiés
- Stationnement insuffisant de vélos en libre accès aux abords de la gare et du parvis (43 places) :
 - 17 places dans le parking Sequoia : très peu utilisées car en souterrain
 - 26 places en aérien
- Stationnements sauvages des vélos sur le mobilier public
- Local Véligo à l'heure actuelle sous-utilisé car payant (40 places)

Mobilités douces

Rue Sadi Carnot et carrefour Gambetta



Pratique piétonne

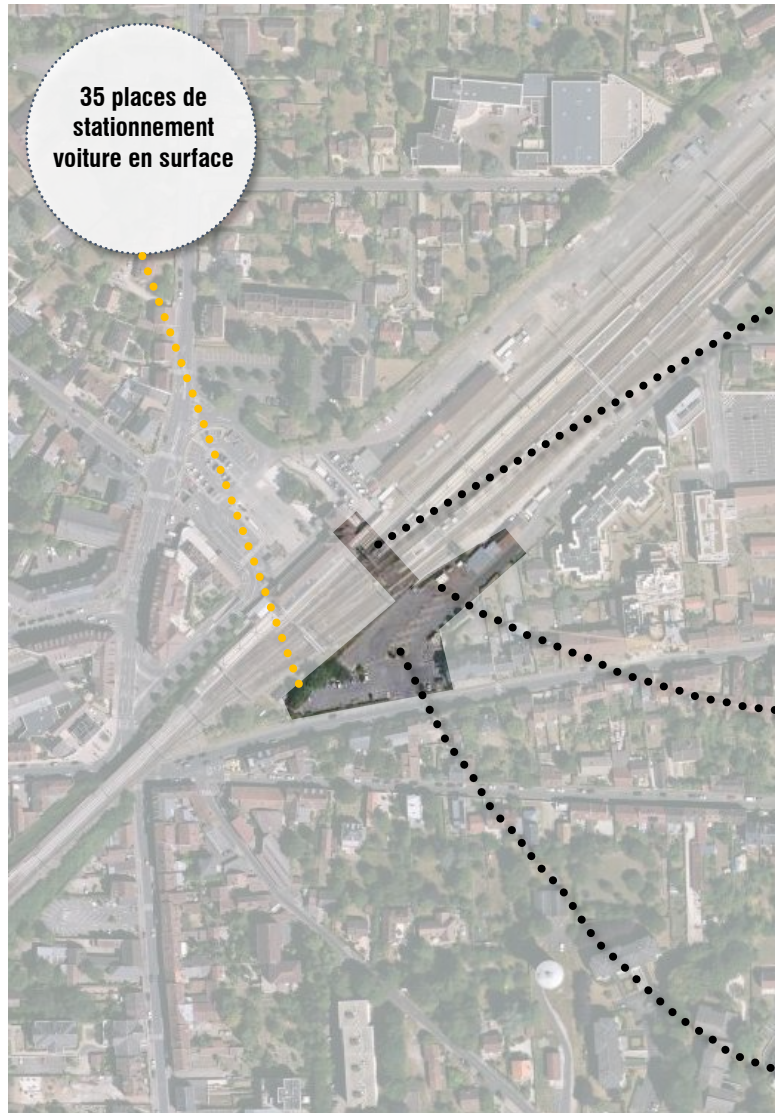
- Rue Gambetta : flux de collégiens à partir ou pour rejoindre la gare
- Carrefour Carnot/Gambetta complexe et indirect
- Rue Sadi Carnot : place du piéton et des modes doux non prioritaires vis-à-vis de celle de la voiture : non suffisamment sécurisé, notamment au regard du public de scolaires.

Pratique cyclable

- Rue Sadi Carnot : aménagements insuffisants (marquage au sol sur la partie Sud)
- Carrefour Gambetta : absence d'aménagements spécifiques

Mobilités douces

Passage souterrain SNCF et parvis Prairie



Pratique piétonne

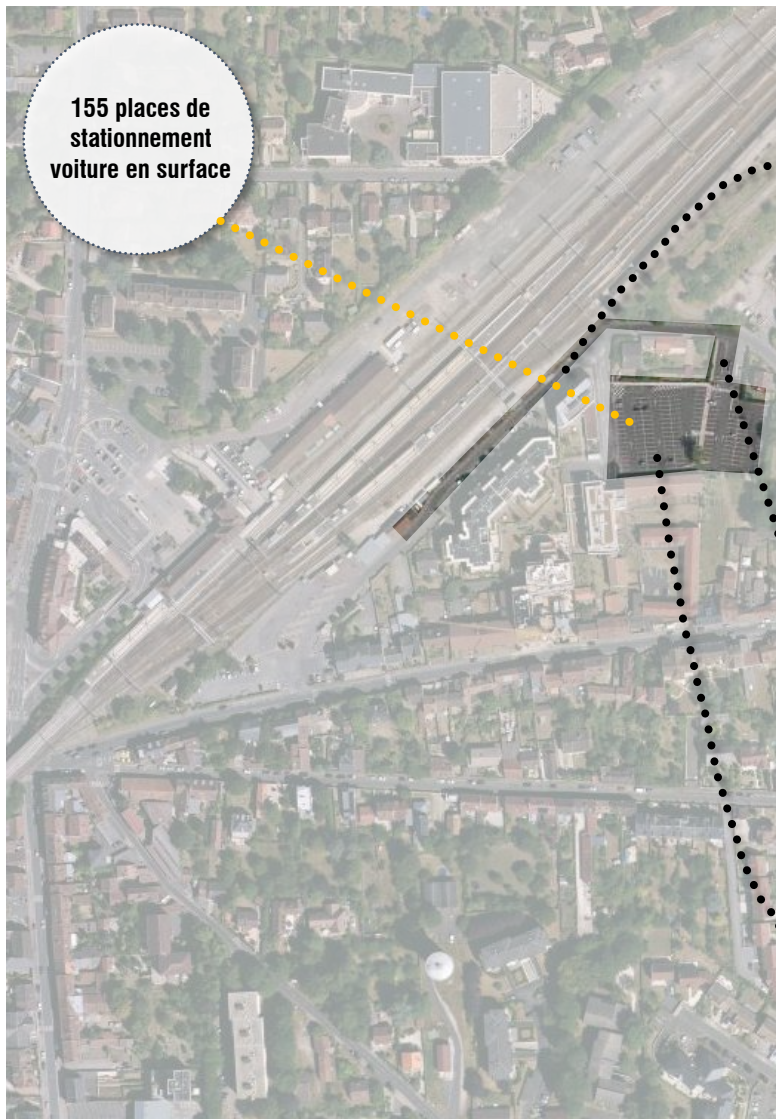
- Unique passage permettant de relier les parvis Prud'homme et Prairie : en mauvais état, peu attractif et peu indiqué/signé, sentiment d'insécurité
- Parvis côté Prairie est dégagé et permet une visibilité sur les postes à quai
- Postes à quai très étroits de part et d'autre, pas de mobilier ou d'abri permettant une attente confortable pour les usagers des cars
- Traversées entre les quais ni marquées ni sécurisées : mélange de flux piétons/voiture/cars

Pratique cyclable

- Stationnement abrité pour vélos en libre accès et utilisé à sa quasi-totalité : 20 places
- Circulation confuse : absence d'aménagements pour sortir du pôle gare et rejoindre la rue de la Louvière
- Mélange de flux piétons/vélos/voitures/cars

Mobilités douces

Rue de la Prairie et parking



Pratique piétonne

- Accès peu intuitif : trottoirs, abords et signalétique peu qualitatifs
- Parking relais peu visible
- Mutualisation du stationnement pour répondre à la demande résidentielle

Pratique cyclable

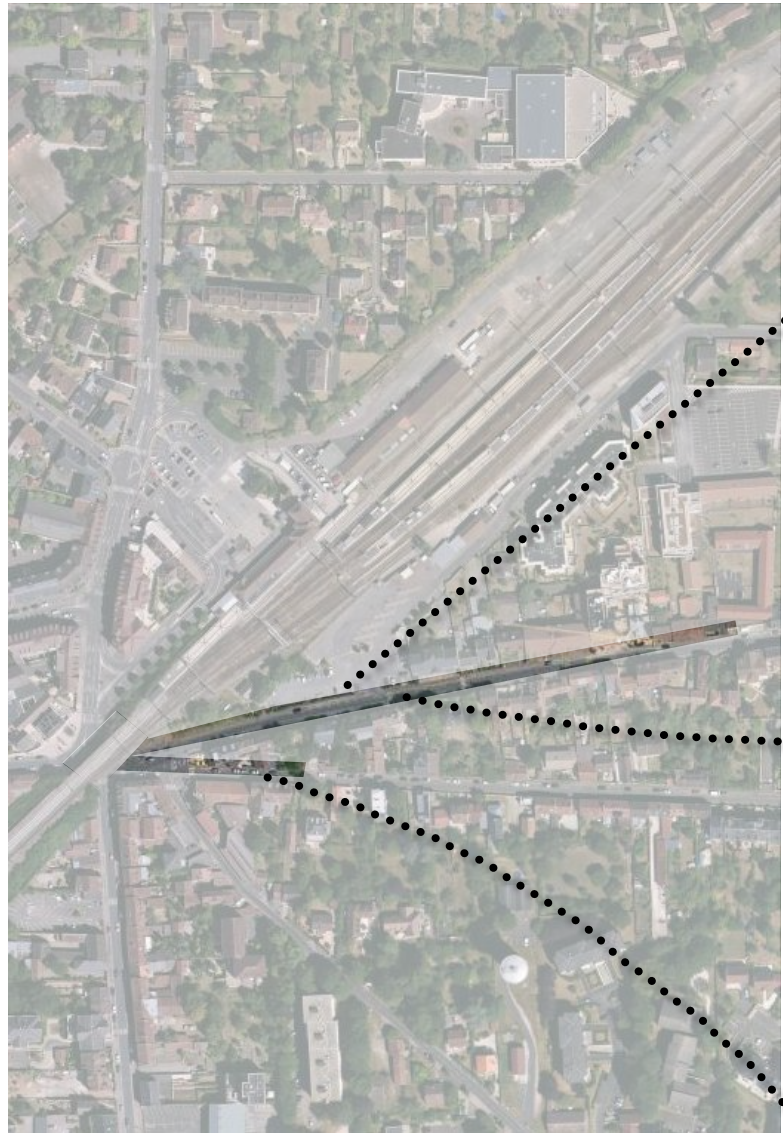
- Peu sécurisée
- Peu empruntée par les cyclistes

Mobilité électrique

- 2 places de stationnement équipées de bornes de recharges pour véhicules électriques

Mobilités douces

Rue de la Louvière



Rue de la Louvière/gare routière Prairie



Rue de la Louvière



Rue du Petit Parc

Pratique piétonne

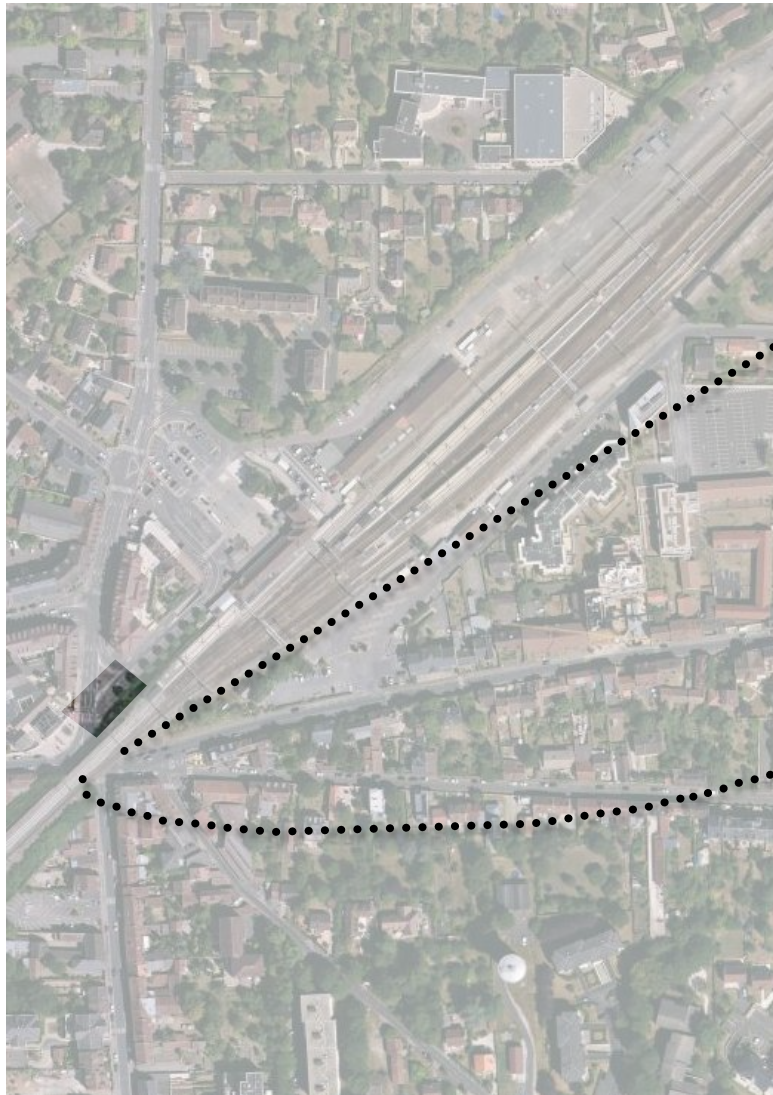
- Rue de la Louvière : bande de stationnement unilatérale à cheval sur le trottoir Nord, ce qui laisse très peu de place aux piétons.
- Rue du Petit Parc : déplacements inconfortables : trottoirs très étroits, double circulation en plus du stationnement unilatéral

Pratique cyclable

- Rue de la Louvière : axe principal permettant de rejoindre la gare à vélo côté Prairie
- Absence d'aménagements cyclables

Mobilités douces

Rue de la Louvière- Pont Hardy



Pratique piétonne

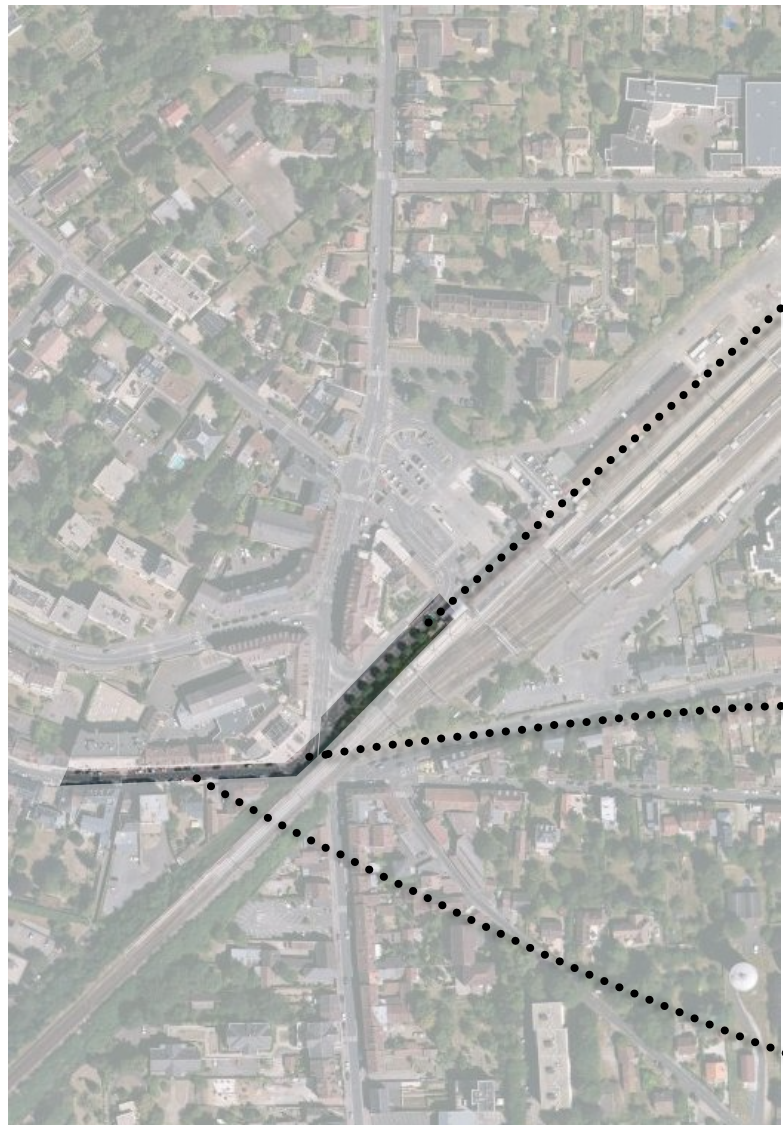
- Carrefour du pont Hardy : carrefour central
- Complexe et dangereux : manque de visibilité, traversées pas suffisamment sécurisées même si des barrières ont été mises en place pour éviter les « traversées en biais », passage de bus et de cars dans le virage.

Pratique cyclable

- Dangereuse : absence d'aménagements cyclables

Mobilités douces

Rue de l'Embarcadère



Pratique piétonne

- Rue de l'Embarcadère : rejoint le centre-ville depuis la gare
- Signalisation insuffisante et accès peu intuitif
- Rue de Chasles : rue commerçante menant au château de Rambouillet, trottoirs étroits.
- Stationnement bilatéral : espace alloué aux voitures prépondérant par rapport à celui dédié aux piétons

Pratique cyclable

- Rue de l'Embarcadère : circulation compliquée. Absence de marquage et d'aménagement
- Rue de Chasles : parcours cyclable inconfortable; à dominante véhiculée, absence de voie cyclable délimitée

Mobilités douces

Les flux des piétons



L'analyse des itinéraires piétons en rabattement sur le PEM met en lumière des situations très hétérogènes de part et d'autre de la gare.

A l'ouest – Prud'homme, les trottoirs sont accessibles mais peu qualitatifs et le secteur gare est marqué par un large parvis. Malgré cela l'environnement reste peu propice aux piétons avec des abords de gare dégradés et contraignants.

A l'est – Prairie, les trottoirs sont très étroits voire inexistant dans la station bus.

- Flux non sécurisés : piétons (collégiens, lycéens) à travers le parking Prud'homme
- Traversées piétonnes non sécurisées entre les postes à quai de bus
- Mélange des flux piétons / voitures / bus dans les deux gares routières
- Absence d'aménagements cyclables dédiés autour de la gare

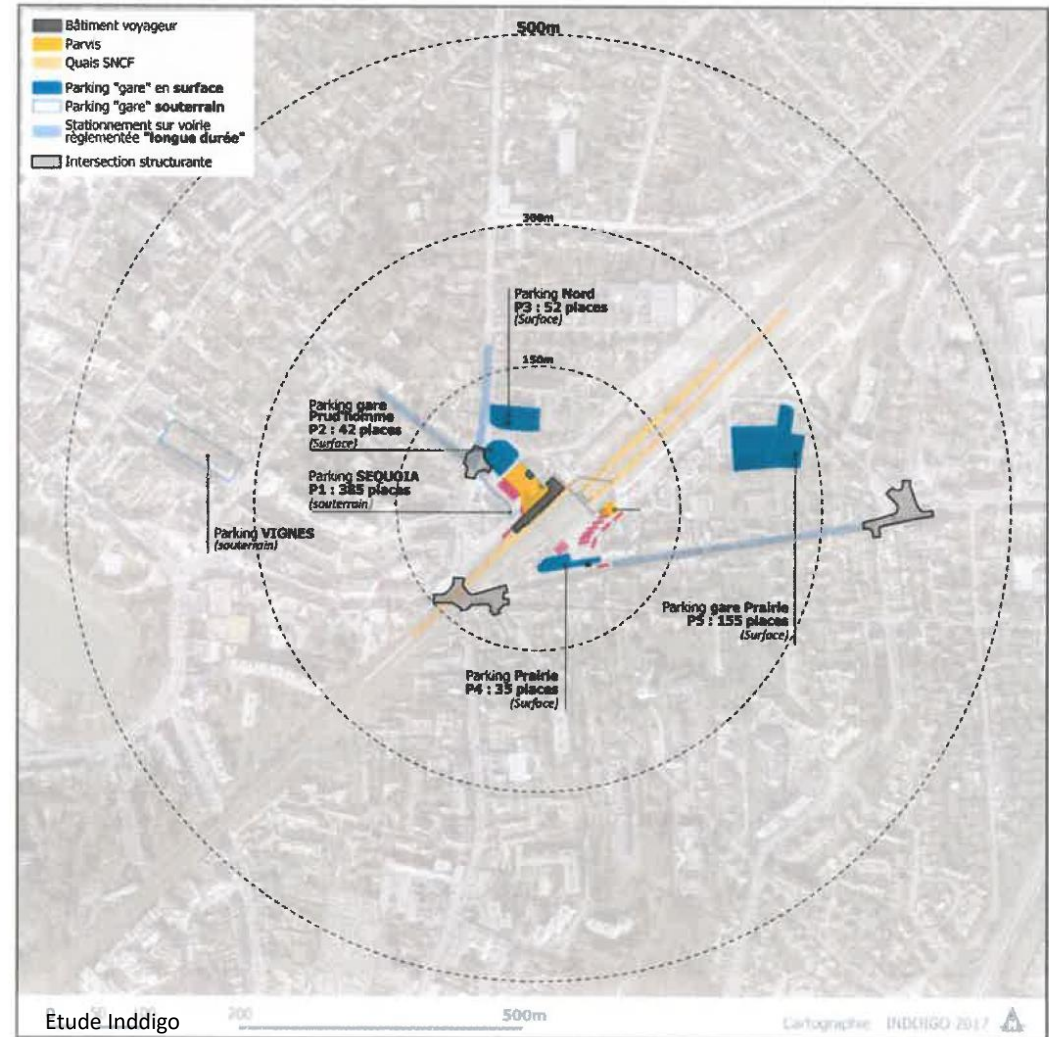
Stationnement – situation actuelle

Une offre importante située à moins de 300 mètres de la gare :

- Parking sécurisés payants : Sequoia (385 places) et Prairie (155 places)
- Parkings ouverts : côté Prud'Homme (94 places), côté Prairie (35 places)

Analyses de la fréquentation (analyse des données Transdev Park) :

- Le deux parkings payants ne sont pas utilisés au maximum. Environ 50 places restent disponibles (données pré-Covid) et notamment le niveau -3 du parking Sequoia.
 - Les deux parkings sont marqués par la présence de stationnement résidentiel notamment le parking Sequoia (une cinquantaine d'abonnements).
 - Parmi les usagers, 32% sont des Rambolitains. Une analyse fine des abonnements rambolitains a été effectuée par Inddigo pour mettre en évidence les usagers susceptibles de changer de mode de déplacement en cas de réaménagement du PEM et une amélioration des conditions de circulations des modes actifs (à pieds, à vélo)
- Près des 135 usagers des deux parkings viennent de Rambouillet et environ une soixantaine habitent dans un périmètre proche (Moins de 1km de la gare)





2. Enjeux

Un réaménagement
devenu nécessaire

Objectif généraux

du projet de requalification du quartier de la gare

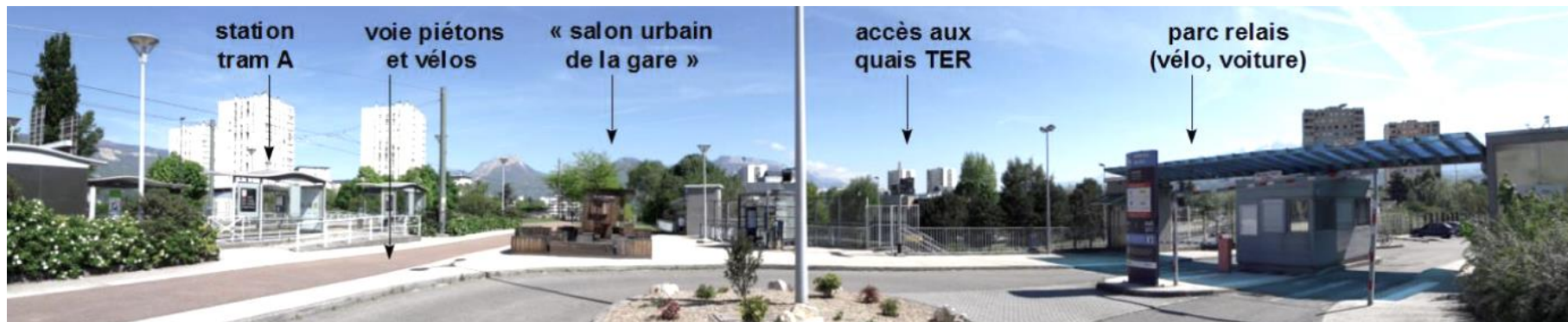
La présente concertation concerne le projet global de requalification du quartier de gare **et en particulier de son pôle d'échange multimodal** -épicerie du quartier- et qui concentrera les aménagements les plus importants prévus au sein de ce quartier.

La ville de Rambouillet a défini, dès 2020, les grandes orientations du projet de requalification du quartier de gare avec les objectifs suivants :

- ✓ Définir un programme qui s'inscrit dans une démarche environnementale et urbaine : rapport à la Ville et au projet urbain global, intégration des questions d'imperméabilisation des sols et des îlots de chaleur en lien avec la végétalisation, gestion des différents flux et notamment stratégie de circulations douces, combinaison entre optimisation de la gestion de l'espace public et confort des usagers (éclairage efficace, qualitatif et innovant, mobilier urbain communicant,...).
- ✓ S'inscrire dans une démarche globale intégrant toute la dimension du programme « Cœur de Ville » de Rambouillet en positionnant ce projet comme « la porte d'entrée » vers le centre-ville et ses points d'attractivité, le point de connexion entre les quartiers de la Ville et les communes du territoire, le Grand Paris, la métropole de Chartres.

- ✓ Intégrer les principes de l'économie circulaire à la fois sur les infrastructures, les espaces extérieurs et les bâtiments des projets connexes que ce soit le projet Cœur de ville ou des autres opérations de logement.
- ✓ Utiliser des matériaux issus de ressources naturelles ou du réemploi, la durée de vie et l'entretien, le recyclage etc. L'approche énergétique sera prise en compte dans l'ensemble de l'aménagement urbain et du pôle afin de minimiser l'impact des îlots de chaleur, des transports et d'optimiser l'utilisation d'énergie.
- ✓ Améliorer la desserte bus/cars/circulations douces (piétons, voies cyclables) de part et d'autre de la gare et les cheminements piétons et cyclables vers/ depuis la gare,
- ✓ Participer au renforcement de l'attractivité du pôle et créer du lien entre le projet gare et le projet «Cœur de Ville»
- ✓ Encadrer des pratiques de rabattement automobile sur le pôle, et plus largement, maintenir des marges de manœuvre permettant de s'adapter aux évolutions futures.

Définition d'un pôle d'échange multimodal



Exemple de pôle d'échange multimodal tram/mobilités actives/train/parking relais

1. Un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) est un lieu d'articulation et d'interconnexion entre différents modes de déplacement, comme la marche, les deux-roues, les transports en commun (bus urbains et cars), le train, les taxis et les voitures individuelles.
2. Il permet aux utilisateurs de pouvoir choisir un ou des modes de déplacement pour arriver/partir de ce pôle, de faciliter les correspondances, tant pour les liaisons de proximité que pour les déplacements nationaux voire internationaux (en connexion les gares et aéroports parisiens), tout en offrant des services adaptés aux besoins de tous les usagers.
3. Les pôles d'échanges ne se réduisent pas à l'association ou la superposition technique de différents réseaux et modes de transport, mais assurent **une fonction urbaine importante faisant office « d'entrée de ville », de jonction entre les quartiers, et étant des vecteurs majeurs de lien économique et social.**
4. Les gares sont de plus en plus des « lieux de vie » et non seulement des « lieux de passage », notamment lorsqu'ils sont le « hub » de l'agglomération comme c'est le cas pour Rambouillet : lieux de rencontre, lieux d'attente, et bientôt lieux d'achats de première nécessité?

Une nouvelle configuration de la gare routière

Le Pôle d'échange multimodal (PEM) se trouve de part et d'autre des voies ferrées et de la gare SNCF de Rambouillet. Ile de France Mobilités, l'organisateur/régulateur des transports en IDF, prévoit pour le développement de l'offre de bus et de l'intermodalité, que les deux gares de bus se partagent la desserte de la Ville ainsi :

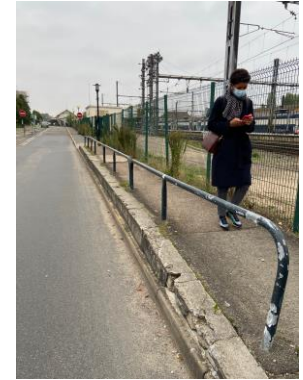
- La desserte infra-communale, côté « Prud'homme »
- La desserte de son bassin de vie (desserte intercommunale), côté « Prairie ».
- Aujourd'hui, la répartition des lignes de desserte n'est pas lisible facilement pour les voyageurs; la signalétique existante s'avère insuffisante. Il s'agit donc dans le projet, **d'améliorer l'information voyageur** et **faciliter son repérage** dans l'espace au sein du pôle et vers la Ville.

D'autres problématiques sont aussi listées (voir détail dans les pages suivantes) :

- Sécurité insuffisante pour les voyageurs et notamment des collégiens /lycéens qui forment une part importante des voyageurs bus et train/bus : cheminements piétons et vélos non sécurisés, non séparation des flux de véhicules (voitures/bus)
- Manque de confort des voyageurs (pas de lieu d'attente couvert et confortable) et non accessibilité à tous les voyageurs (tous les quais bus ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite).
- Vieillesse des infrastructures et des aménagements



Légende



Légende



Légende



Légende



3. Le projet

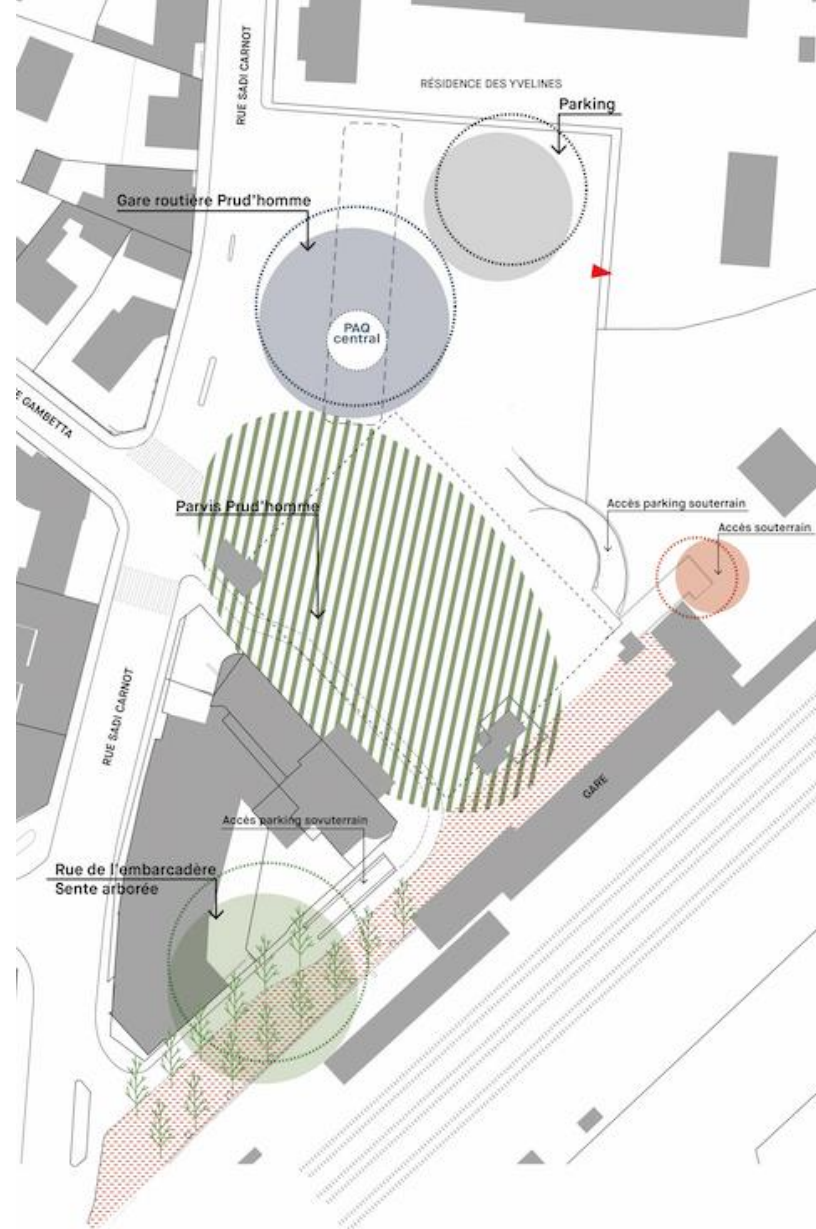
Vers un nouveau quartier de la gare...

Le projet

Les aménagements proposés

Côté Prud'homme

- Valoriser la gare comme porte d'entrée sur la ville active / touristique
- Améliorer les liens avec les quartiers les plus excentrés
- Améliorer la lisibilité des espaces, l'orientation des voyageurs
- Repenser le plan de circulation et les intersections donnant accès au PEM
- Faciliter les girations des bus, sécuriser les circulations
- Valoriser l'espace piéton, notamment en créant un parvis très généreux qui puisse être un support d'équipements complémentaires (location vélo, info tourisme...)
- Végétaliser le parvis, conserver le Sequoia existant
- Créer une « sente arborée », rue de l'embarcadere vers le centre-ville
- Intégrer les édicules techniques du parking dans l'architecture du parvis
- Intégrer des stationnements vélos et des voies cyclables
- Maintenir des places de stationnement « dépose minute » et taxi



Le projet

Les aménagements proposés



Rue de l'Embarcadère :

- Valoriser ce lien au centre ville et aux centralités remarquables
- Valoriser le patrimoine végétal existant
- Faire de la rue de l'embarcadère une liaison piétonne en réduisant la part circulée
- Accompagner le piéton avec une continuité de sol



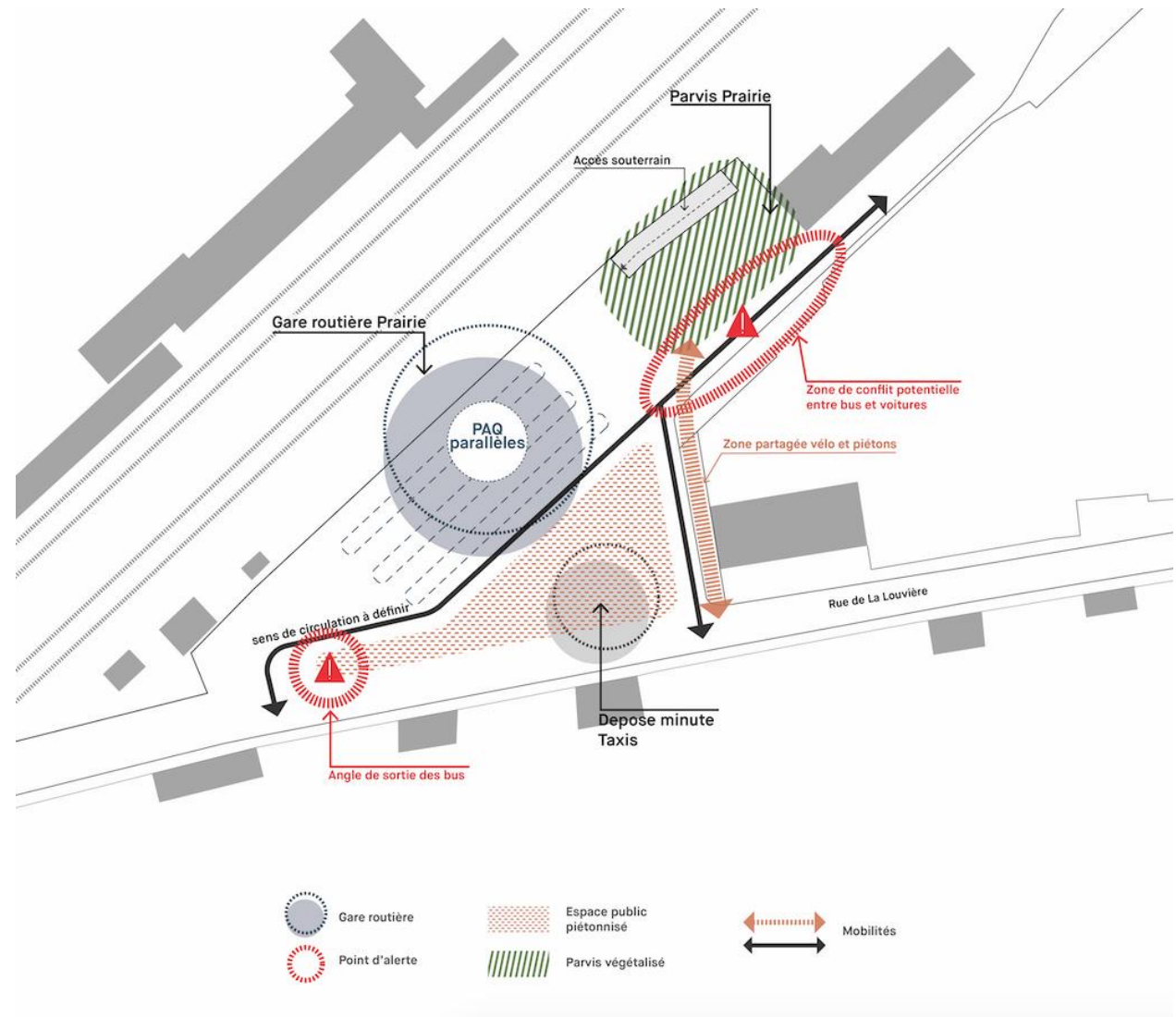
Le projet

Les aménagements proposés

Côté Prairie :

- Améliorer le confort et la sécurité des voyageurs
- Améliorer le fonctionnement des bus
- Donner une **identité** à la gare Prairie pour limiter son côté « arrière de gare »
- Végétaliser le(s) parvis
- Intégrer des stationnements vélos et des voies cyclables
- Intégrer du mobilier de qualité, spécifiquement du mobilier d'attente à l'usage d'un public jeune

A noter que le foncier est particulièrement contraint au regard des objectifs de la programmation bus.



Le projet

Les aménagements proposés - Le stationnement -



Aménagement cyclable Limoge @Cerema



Places de stationnement facilement réversibles - Strasbourg

Sur le pôle multimodal,

l'augmentation de l'offre de bus et l'amélioration des circulations bus/piétons/vélos sur **les deux côtés de la gare** se traduit par :

- Une diminution du nombre de places en parking en surface pour le stationnement « moyenne durée » avec une priorisation des places « dépose minute » à l'intention des usagers de la gare SNCF

Sur les rues adjacentes au pôle d'échange multimodal,

le réaménagement des voies induit une mise aux normes pour les circulations piétonnes (trottoirs d'1,40m de largeur minimum pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, poussettes, cabas, des voies aux largeurs permettant une circulation sécurisée des voitures et des vélos.

- Le maximum de places de stationnement sera maintenu sur les voiries
- L'aménagement des rues est prévu pour être facilement réversible et s'adapter à l'évolution de l'utilisation de la voiture dans l'avenir (augmentation de l'utilisation du vélo, voitures partagées, etc...)

Le projet

Les aménagements proposés

GARE CÔTÉ PRUD'HOMME

- Création d'un Poste à central de 8 arrêts de bus
- 3 arrêts de bus en longitudinal sur la rue Sadi Carnot
- Création d'un parking en surface « dépose minute ». Un dépose minute complémentaire peut être proposé dans le parking Sequoia (en infrastructure)
- 3 déposes minute Taxi
- Prévoir quelques places pour les véhicules électriques
- Une dizaine de places 2 roues
- Environ 150 places vélos (en stationnement payant type Véligo et gratuits)

GARE CÔTÉ PRAIRIE

- Création de 10 postes à quai
- 1 arrêt interurbain en passage
- 3 arrêts pour bus scolaires
- Prévoir des places de dépose minute
- 80 à 100 places de stationnement vélo

RUE DE LA PRAIRIE

- Zone 30
- Sécurisation et confort des circulations douces et notamment circulation piétonne

30 Végétaliser dès que possible

RUE DE LA LOUVIÈRE

- Zone 30
- Maintenir des places de stationnement et notamment 1 ou 2 places PMR devant le centre médical.
- Intégrer dès la conception des places de stationnement réversibles en aménagements cyclables
- Planter la rue dès que possible
- Agrandir le trottoir côté "gare"
- Implanter un aménagement cyclable permettant de répondre au plan de circulation des mobilités cyclables de la ville

RUES GAMBETTA ET SADI CARNOT

Végétalisation et confort des espaces publics :

- Aménager ponctuellement la rue de linéaires végétaux et arborés le long de la voie, préférentiellement rive Nord avec des essences à feuillage caduc
- Favoriser une gestion alternative des eaux pluviales à ciel ouvert en limitant les rejets au réseau (1L/s/ha) et en privilégiant l'infiltration dans le sol et par la végétation

Mobilités :

- Zone 30
- Optimiser la largeur de la voie
- Dimensionner plus généreusement les trottoirs
- Intégrer dès la conception des places de stationnement réversibles en aménagements cyclables
- Implanter un aménagement cyclable permettant de répondre au plan de circulation des mobilités cyclables de la Ville

Le projet

Calendrier et coût



Concertation préalable 07/10/2021 au 26/11/2021



Annnonce du début de la concertation via les supports de communication

Démarrage de la concertation
07/10/2021



Rencontre au marché
16/10/2021



Rencontre au lycée
09/11/2021



Balade Urbaine et Rencontre à la gare
10/11/2021



Clôture de la concertation le
26/11/2021

Phase 1 : Conception

*

CONSOLIDATION DU PROGRAMME



LANCEMENT DU CONCOURS
4^E TRIMESTRE 2021



JURY ET SÉLECTION DE L'ÉQUIPE
1^E TRIMESTRE 2022



CONCEPTION DU PROJET
2022



1 semestre 2023 :
TRAVAUX

Le coût :

Le montant prévisionnel des travaux est estimé à 8,7 M€ H.T et réparti de la façon suivante :

- 3,5 M€ H.T pour le PEM
- 5,2 M€ H.T pour les voies adjacentes



Contact

Guillaume DOUET
Directeur Projet Requalification Quartier Gare
concertationgare@rambouillet.fr

Mairie de Rambouillet
2 place de la libération,
78120, Rambouillet