



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-138

DÉCLARATION DE PROJET SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE DE MELUN

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention Particulière Transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports ;
- VU** la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 d'Île-de-France signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2016/456 du 5 octobre 2016, approuvant la convention de financement des études du pôle de Melun n°2016-020, comprenant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), la concertation préalable, le Schéma de Principe et l'enquête publique ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/900 du 13 décembre 2017, approuvant le DOCP et les modalités de la concertation du projet de pôle de Melun ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2018/285 du 11 juillet 2018, approuvant le bilan de la concertation du projet de pôle de Melun ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20210414-135 du 14 avril 2021 approuvant le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-281 du 11 octobre 2021 approuvant l'avant-projet (AVP) optimisé du périmètre ferroviaire ;

VU le rapport n° 20220712-138 ;

VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

CONSIDERANT que le projet du pôle de Melun consiste à réaménager les espaces de la gare et à ses abords sur la commune de Melun pour améliorer la circulation des voyageurs, rendre le Pôle accessible à tous, améliorer la qualité de service, et à accompagner l'augmentation de 30% d'ici 2030 du trafic généré par le développement du territoire.

CONSIDERANT que le projet répond aux objectifs suivants :

- Garantir l'accessibilité du pôle-gare pour tous les usagers ;
- Faciliter les correspondances entre les différents modes de transport ;
- Développer l'usage des modes actifs ;
- Améliorer le cadre de vie ;
- Participer à la dynamique du quartier et du cœur d'agglomération.

CONSIDERANT que l'arrêté de déclaration d'utilité publique sera rendu au bénéfice des maîtres d'ouvrage des différents éléments de programme du Pôle : la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS), la Ville de Melun et SNCF qui seront, avec Ile-de-France Mobilités (maître d'ouvrage du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique), co-bénéficiaires de la DUP.

CONSIDERANT que le commissaire enquêteur a émis, le 30 mars 2022, à l'issue de l'enquête publique, un avis favorable à la déclaration d'utilité publique assorti de deux recommandations :

- **Recommandation n°1** : « [Le commissaire enquêteur] *recommande d'améliorer sans délais les conditions de franchissement de la RD 606 par les usagers (piétons, vélos, trottiriders), dans le secteur du croisement « RD 606 et rue Barchou », en réduisant l'engorgement journalier du secteur (aux heures de pointe) par la diminution du nombre de PL notamment et ce, avant la création de la voie dédiée au Tzen2 sur cette avenue qui accentuera la densité sur cet axe.*
Les Poids lourds en transit pourraient se voir infliger des interdictions de transit « horaires » correspondants aux heures de pointe des usagers de la gare, avant d'envisager ultérieurement un contournement de cet axe. Ceux assurant la logistique locale pourraient aussi suivre le même règlement. La création d'une voie douce reliée à la coulée verte devrait aussi améliorer la sécurité de franchissement de cet axe.
- **Recommandation n°2** : « [Le commissaire enquêteur] *recommande d'améliorer les conditions de sécurité des usagers en transit aux abords de la gare depuis les quais et les zones de stationnement actuel. La phase travaux et ses futures variantes de cheminements suscitent de l'inquiétude chez les usagers. La phase hivernale étant la période la plus propice aux trafics en tout genre, notamment dans les espaces peu éclairés.*

CONSIDERANT que conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement et à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'autorité responsable du projet, doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, au vu du résultat de la consultation du public.

CONSIDERANT que cette déclaration de projet doit intervenir dans un délai de six mois après la clôture de l'enquête. A l'occasion de la déclaration de projet, l'autorité responsable du projet doit également se prononcer sur les propositions de réponses et d'engagements faisant suite aux recommandations du commissaire enquêteur.

CONSIDERANT que la déclaration de projet, prend en considération l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale en date du 9 décembre 2021.

CONSIDERANT que la déclaration de projet précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables du projet sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

CONSIDERANT que le commissaire enquêteur a émis, le 30 mars 2022, à l'issue de l'enquête publique, un avis favorable (sans réserve) à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun permettant la réalisation de tous les travaux de réaménagement du pôle Gare de Melun.

CONSIDERANT les motifs justifiant de l'intérêt général de l'opération :

- Le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun s'inscrit dans les orientations des documents de planification du territoire, de l'échelle régionale (SDRIF, PDUIF) à l'échelle communale (PLU).
- Le projet répond à une double nécessité. D'une part, il s'agit de remédier aux dysfonctionnements constatés qui ne contribuent pas à encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture et à faciliter la multimodalité, tels que la saturation et la vétusté des gares routières, l'absence d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) pour l'accès aux trains et aux bus, le manque d'aménagements cyclables, d'espaces piétons contraints et peu qualitatifs, de nombreux conflits d'usages entre l'ensemble des modes déplacements. D'autre part, il s'agit d'accompagner la forte augmentation du trafic prévisible à l'horizon 2030 avec notamment une estimation de +31% de montants en direction de Paris.
- Le projet répond aux objectifs suivants :
 - De rendre le pôle-gare accessible (avec l'obligation réglementaire de rendre la gare accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR) pour 2024 – 2025),
 - D'améliorer les déplacements et les correspondances,
 - De désaturer les espaces,
 - De développer l'usage des modes actifs,
 - D'adapter les infrastructures à l'arrivée du nouveau matériel roulant RER NG,
 - D'améliorer la qualité de service et la sécurité pour tous les voyageurs,
 - D'intégrer le projet dans le développement urbain du quartier.
- Pour répondre à ces objectifs, et pour respecter la législation afin de garantir un accès universel à la gare, le projet comporte une importante réorganisation des espaces ferroviaires, avec la création d'un nouveau passage souterrain intégrant un lien ville-ville (avec des ascenseurs permettant d'accéder aux quais, et une accessibilité depuis les deux parvis), un rehaussement total ou partiel des quais, un nouvel ouvrage de liaison nord, le réaménagement des espaces existants. Il comprend également des aménagements pour faciliter l'intermodalité, avec l'aménagement des gares routières au nord et au sud, et de parvis nord et sud ; avec le traitement des abords de l'ensemble des accès, la création d'une place Séjourné, des aménagements en faveur des déplacements des modes actifs (pistes cyclables, parkings vélos, accroche à la voie verte), et la reconstruction d'un parc de stationnement régional (PSR) de 664 places en un parking-relais de 950 places.
- Le projet s'inscrit dans l'évolution souhaitable du secteur des transports, vers un transport plus durable ; en favorisant le recours aux transports en commun et aux modes actifs de déplacement, il contribuera à limiter les déplacements automobiles et leurs impacts négatifs, en termes de consommation énergétique, de pollution et de rejets de gaz à effet de serre.

- Le projet présente des impacts négatifs restreints : les nuisances liées aux phases de chantier seront assorties de mesures pour les éviter ou les réduire, et les impacts environnementaux présents en phase d'exploitation devront être assortis d'une gestion environnementale de l'opération visant à limiter les effets sur les milieux environnants. Les impacts du projet seront maîtrisés par l'application d'une démarche ERC (Eviter – Réduire – Compenser) dont les engagements sont détaillés dans le dossier d'enquête publique et dans l'annexe 1 à la présente délibération.
- Par les gains de temps qu'il génère pour certains itinéraires et par la décongestion aux lignes de contrôle et sur les quais des lignes R et D, le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun présente un bilan socio-économique positif. De plus, en phase exploitation, le réaménagement du PEM va contribuer au report modal des automobilistes vers les transports en commun et favoriser à l'augmentation du recours aux modes actifs pour le rabattement vers le pôle-gare (marche à pied, vélo). Cela aura un impact positif sur la santé à long terme.

CONSIDERANT que les maîtres d'ouvrage entendent poursuivre le projet prenant en compte les recommandations du commissaire enquêteur en y apportant les réponses suivantes :

POUR LA RECOMMANDATION N°1 :

Cette recommandation porte sur un périmètre au-delà du pôle. Île-de-France Mobilités rappelle cependant qu'elle a travaillé en étroite collaboration avec le Département de Seine-et-Marne, la Communauté d'Agglomération de Melun-Val-de-Seine, et la Ville de Melun sur l'adaptation du plan de circulation à horizon du projet de Pôle-Gare de Melun.

La réduction du trafic sur la RD 606, et en particulier des poids lourds, constitue une problématique à laquelle les élus de la Communauté d'Agglomération sont particulièrement sensibles. La RD 606 est un axe de circulation classé à grande circulation, qui représente un itinéraire de substitution à d'autres itinéraires payants. Ainsi, toute modification (gabarit, réglementation, restriction de circulation) ne peut se faire sans l'accord de l'Etat et du gestionnaire de la voirie. L'interdiction des poids-lourds de transit sur cette route départementale entraînerait un report de ce flux sur d'autres itinéraires du secteur. Une étude sera donc engagée afin d'en évaluer les impacts.

En attendant, la traversée piétonne au carrefour RD 606 / rue Barchou, par les voyageurs en correspondance bus / train, est protégée par un feu et n'est pas identifiée comme un carrefour accidentogène.

POUR LA RECOMMANDATION N°2 :

Île-de-France Mobilités veillera à ce que SNCF G&C, maître d'ouvrage sur le périmètre ferroviaire, et la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, maître d'ouvrage sur le périmètre intermodal, intègrent la problématique sécuritaire dans le programme du pôle.

SNCF G&C, dans la conception du projet de gare, a pris en compte le besoin d'assurer des espaces intérieurs et extérieurs sécurisants. Pour ce faire, un atelier spécifique sur ce thème a été organisé, réunissant les équipes de la collectivité (y compris la police municipale), la sûreté SNCF, l'exploitant de la gare, les architectes, la maîtrise d'ouvrage... Des orientations issues de cet atelier de conception, sont intégrées dans le projet de gare, en cours de phase PRO : éviter les recoins et zones d'ombres, renforcer l'éclairage, ouvrir les vues, traiter les espaces (ajourés ou transparents), déployer la vidéo-protection.

Île-de-France Mobilités s'engage à ce qu'une étude de sûreté et sécurité soit réalisée et annexée au permis de construire. La sécurité de la gare de Melun est aujourd'hui assurée par la présence de policiers municipaux ou intercommunaux, et par le service de police ferroviaire (SUGE - Sûreté Générale). Des caméras de vidéoprotection sont également reliées à un Centre de Supervision Urbain. Des caméras seront également installées dans le nouvel espace gare.

En phase travaux, les maîtres d'ouvrage opérationnels (SPL et SNCF), sur la base du travail et des études qui seront conduites par l'équipe de maîtrise d'œuvre et par l'OPC, accorderont une attention particulière à la gestion des flux piétons, et ceci pour chaque aménagement, en définissant une organisation et une gestion des chantiers qui se verra imposée aux entreprises de travaux.

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : déclare l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle de Melun au regard des motifs et considérations rappelés dans l'exposé ci-avant ;

ARTICLE 2 : répond aux recommandations du commissaire enquêteur par les engagements exprimés dans l'exposé ci-avant ;

ARTICLE 3 : s'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique ainsi qu'à poursuivre cette démarche dans la suite du projet. L'annexe n°1 à la présente délibération détaille les engagements pris au stade de l'enquête publique ;

ARTICLE 4 : demande à la Préfecture de Seine-et-Marne de prononcer par arrêté la déclaration d'utilité publique du projet, ainsi que l'application de l'article L.122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

ARTICLE 5 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

ARTICLE 6 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités. Conformément à l'article R. 126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées. Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable au siège d'Île-de-France Mobilités ainsi que sur le site internet du projet (<https://www.aménagement-pole-melun.fr/>).

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE