

## DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

### Pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants



## Sommaire

1. Préambule.....	3
2. Caractéristiques des ouvrages les plus importants .....	5
2.1. Cartographie et découpage des éléments du programme.....	6
2.2. Adaptations du plan de circulation .....	10
2.3. Zone Nord.....	12
2.4. Zone Ferroviaire.....	20
2.5. Zone Sud .....	23
2.6. Zone PSR (élément de programme n°14) .....	27

## Table des illustrations

Figure 1 : Vue aérienne du pôle d'échanges (schéma de principe, avril 2021) .....	6	Figure 34 : Exemple de projet de parking urbain.....	27
Figure 2 : Plan des différentes zones du pôle d'échanges soumis à la procédure de DUP .....	7	Figure 35 : Exemple du parking ISSAQUAH Transit Center.....	27
Figure 3 : Vue globale du parvis nord et de la gare routière nord (vue de principe non contractuelle) .....	8	Figure 36 : Exemple du parking de l'Aéroport Toulouse Blagnac.....	27
Figure 4 : Place Séjourné (vue de principe non contractuelle) .....	8		
Figure 5 : Parvis nord (vue de principe non contractuelle) .....	8		
Figure 6 : Gare routière sud (vue de principe non contractuelle) .....	8		
Figure 7 : Itinéraires potentiels et répartition des bus sur le pôle à long terme (plan non contractuel ; schéma de principe, avril 2021) .....	9		
Figure 8 : Flux de circulation actuels (schéma de principe, avril 2021) .....	10		
Figure 9 : Flux de circulation projetés (schéma de principe, avril 2021) .....	10		
Figure 10 : Adaptation du plan de circulation voiture (schéma de principe, avril 2021) .....	11		
Figure 11 : Adaptations de l'itinéraire poids lourds (schéma de principe, avril 2021) .....	11		
Figure 12 : Configuration générale de la zone nord (schéma de principe, avril 2021) .....	12		
Figure 13 : Zone nord : le réseau bus (schéma de principe, avril 2021) .....	12		
Figure 14 : Configuration du nouveau parvis nord .....	13		
Figure 15 : Aménagement de la nouvelle rue Barchou .....	14		
Figure 16 : Configuration de la gare routière nord .....	15		
Figure 17 : Coupe de principe de la gare routière nord, réalisée dans le cadre de l'étude de faisabilité du programme tertiaire porté par la CAMVS dont le projet est en cours de définition. ....	16		
Figure 18 : Fonctionnement gare routière nord (implantation des lignes non définitif) .....	17		
Figure 19 : Périmètre de la zone de régulation au sein des emprises ferroviaires .....	17		
Figure 20 : Localisation du nouvel accès poids lourds .....	18		
Figure 21 : Organisation du nouvel accès poids lourds.....	18		
Figure 22 : Voies ferroviaires impactées par la zone de régulation des bus.....	19		
Figure 23 : Photos des emprises ferroviaires (mars 2020).....	19		
Figure 24 : Scénario avec passage souterrain, retenu à l'issue du bilan de la concertation 2018 (Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales – Décembre 2017).....	20		
Figure 25 : Plan des voies et des quais en gare de Melun (schéma de principe 2021) .....	21		
Figure 26 : Amélioration des accès et du souterrain existant.....	22		
Figure 27 : Emergence sud et nouvelle place Séjourné (Vue de principe non contractuelle) .....	22		
Figure 28 : Configuration de la zone sud (schéma de principe, avril 2021) .....	23		
Figure 29 : Bâtiment à démolir sur la rue Séjourné.....	24		
Figure 30 : Configuration de la nouvelle place Séjourné.....	24		
Figure 31 : Configuration de la gare routière sud.....	25		
Figure 32 : Configuration de la gare routière sud (Vue de principe non contractuelle) .....	26		
Figure 33 : Insertion de la coulée verte.....	26		



# 1. Préambule



Le pôle d'échanges de Melun se compose d'une multitude d'aménagements dont l'objectif est d'améliorer l'accueil et les cheminements des voyageurs du réseau de transport en commun ferroviaire et routier, des piétons, des cycles, et des automobilistes.

Le projet de réaménagement du pôle de Melun s'articule notamment autour du **nouveau passage souterrain nord-sud** (PASO), qui permettra de rendre la gare ferroviaire accessible depuis les deux parvis. Cet aménagement du passage souterrain est accompagné d'une **requalification des deux parvis nord et sud**, de la création d'un **ouvrage de liaison nord**, de **l'organisation des deux gares routières** et d'évolutions en ce qui concerne la fonctionnalité du site.

Le projet vise globalement à simplifier les correspondances des voyageurs depuis et vers la gare : fonctionnalité, praticité et accessibilité sont les trois mots clés du projet.

Pour mener à bien la transformation du pôle, de nombreux aménagements de l'espace urbain sont prévus :

- La redéfinition des espaces des gares routières pour gérer les flux de bus ;
- La désaturation des espaces en gare SNCF ;
- La mise en accessibilité de tous les espaces publics autour et au sein de la gare SNCF ;
- Le développement des infrastructures cyclables ;
- La meilleure gestion des stationnements en rabattement.

## **2. Caractéristiques des ouvrages les plus importants**



## 2.1. CARTOGRAPHIE ET DECOUPAGE DES ELEMENTS DU PROGRAMME



Figure 1 : Vue aérienne du pôle d'échanges (schéma de principe, avril 2021)

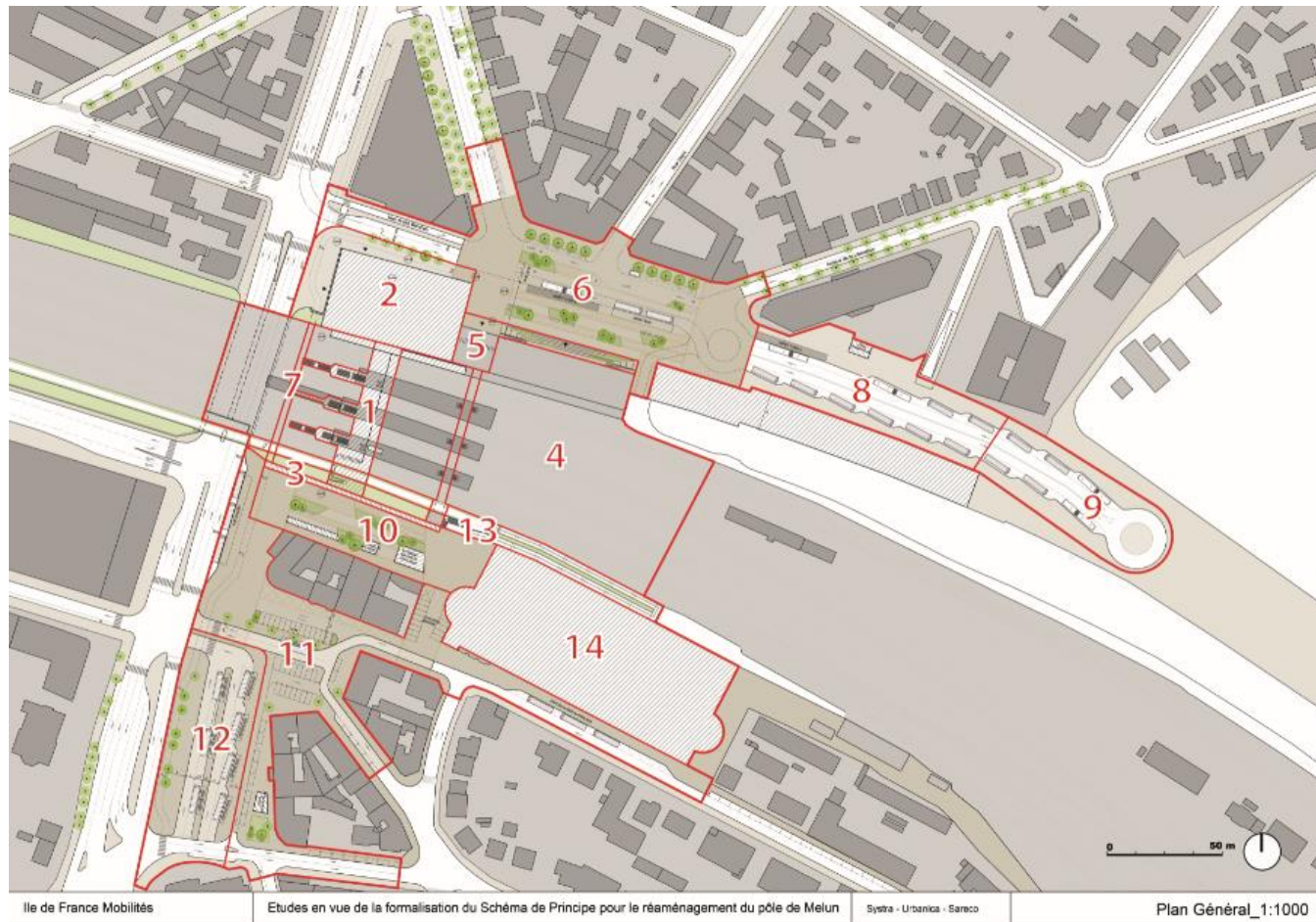
### Éléments de programme (concernés par la Déclaration d'Utilité Publique):

1. Nouveau PASO
2. Emergence nord (ouvrage de liaison nord)
3. Emergence sud
4. Travaux de quai et abris de quai
5. Accès et rénovation
6. Parvis nord
7. Tunnel vélo
8. Gare routière nord
9. Zone de régulation
10. Place Séjourné
11. Parvis sud : place de l'Ermitage et arrêts de bus le long de l'avenue Thiers
12. Gare routière sud
13. Amorce de la coulée verte
14. Parking-relais

### Projets connexes (qui ne sont pas concernés par la Déclaration d'Utilité publique) :

- A. Arrivée du TZen 2
- B. Coulée verte
- C. Projet tertiaire de la CAMVS (intégré à l'étude d'impact à la demande de l'Autorité Environnementale mais hors du périmètre de la DUP)





**Zone ferroviaire :**

1. Nouveau PASO
2. Emergence nord (ouvrage de liaison nord)
3. Emergence sud
4. Travaux de quai et abris de quai
5. Accès et rénovation

**Zone nord :**

6. Parvis nord
7. Tunnel vélo
8. Gare routière nord
9. Zone de régulation

**Zone sud :**

10. Place Séjourné
11. Parvis sud : place de l'Ermitage et arrêts de bus le long de l'avenue Thiers
12. Gare routière sud
13. Amorce de la coulée verte

**Zone parking :**

14. Parking-relais

Figure 2 : Plan des différentes zones du pôle d'échanges soumis à la procédure de DUP





Figure 3 : Vue globale du parvis nord et de la gare routière nord (vue de principe non contractuelle)



Figure 5 : Parvis nord (vue de principe non contractuelle)



Figure 4 : Place Séjourné (vue de principe non contractuelle)



Figure 6 : Gare routière sud (vue de principe non contractuelle)



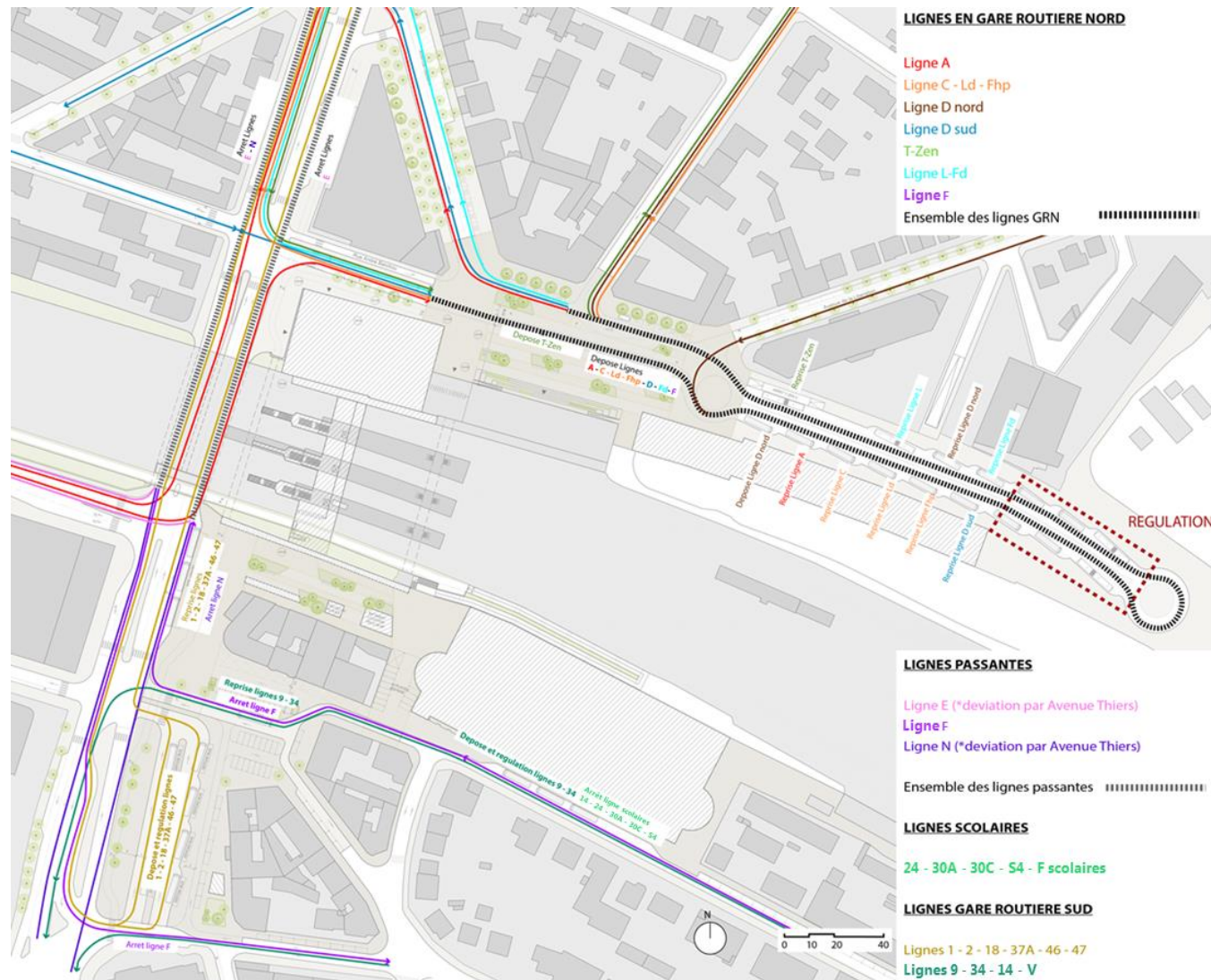


Figure 7 : Itinéraires potentiels et répartition des bus sur le pôle à long terme (plan non contractuel ; schéma de principe, avril 2021)



## 2.2. ADAPTATIONS DU PLAN DE CIRCULATION

### 2.2.1. A proximité du pôle d'échanges

Afin de piétoniser davantage la place Gallieni pour offrir davantage de confort et de sécurité pour les modes actifs, il est nécessaire de modifier certains sens de circulation du quartier. Ces mesures permettront en effet de limiter les flux de transit et les conflits entre les différents modes de déplacements.

Les cheminements cyclistes se trouveront facilités par la nouvelle organisation de l'espace, grâce, entre-autres, à un renforcement de la visibilité et de l'accessibilité du tunnel vélo, la mise en place de doubles-sens cyclables (par exemple sur la rue Dajot), ou encore la création d'un parvis accueillant.

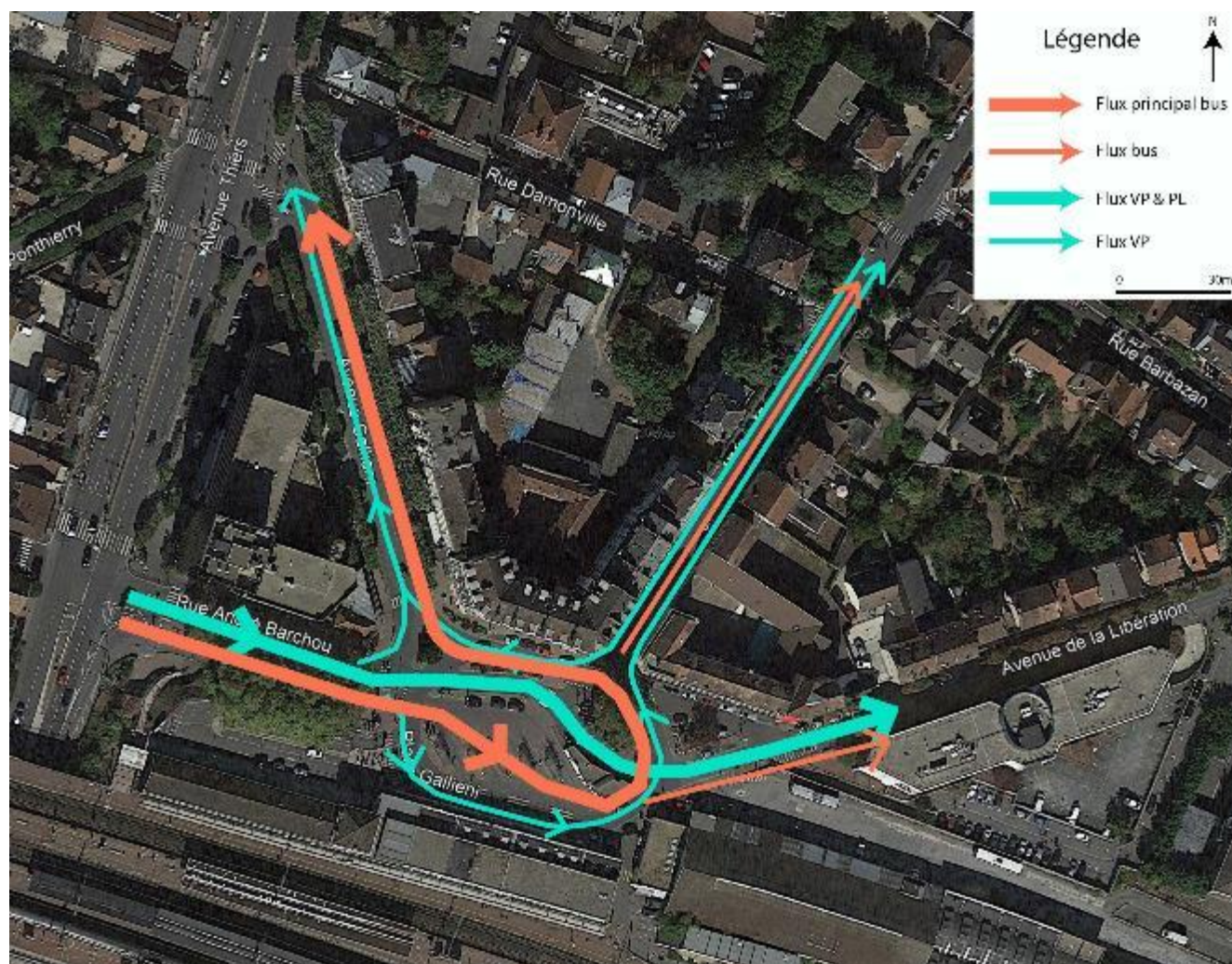


Figure 8 : Flux de circulation actuels (schéma de principe, avril 2021)

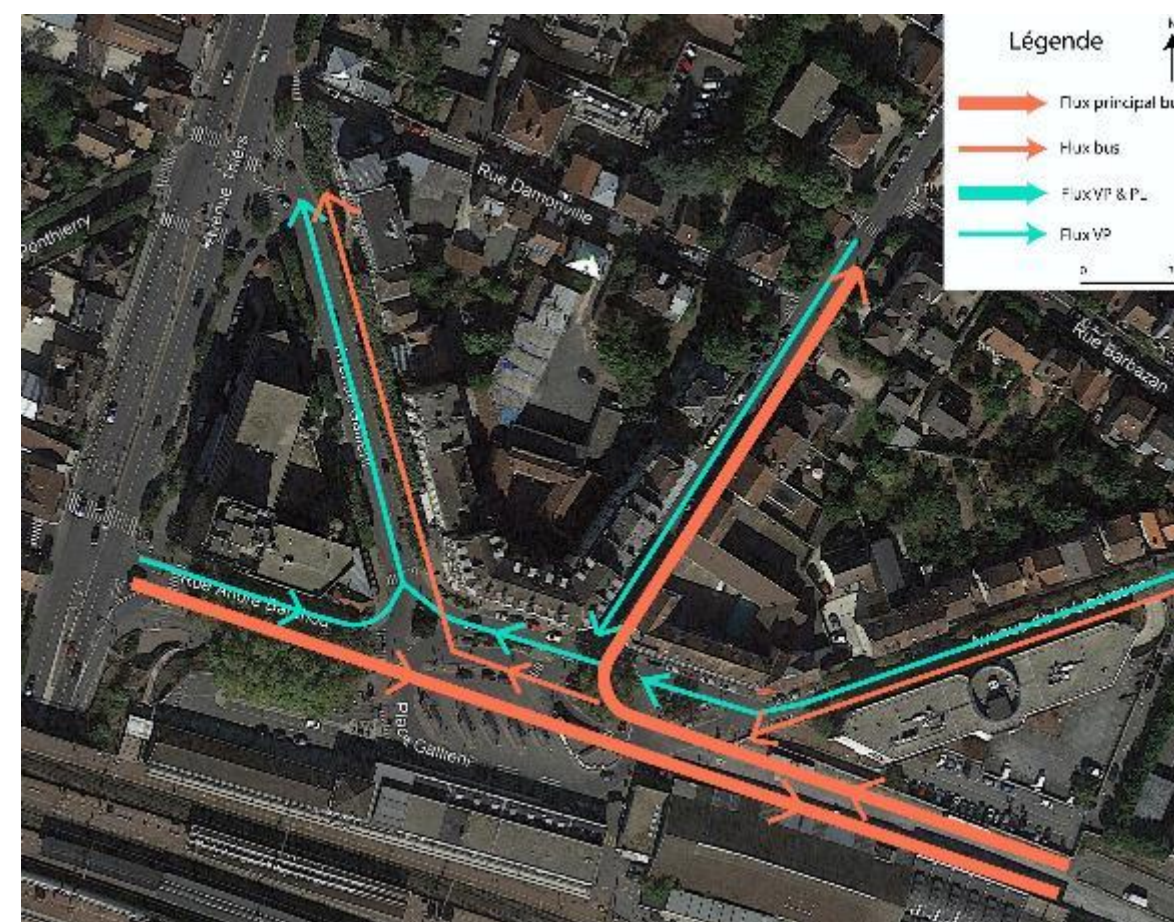


Figure 9 : Flux de circulation projetés (schéma de principe, avril 2021)



## 2.2.2. Dans un périmètre élargi

Afin de garantir les accès riverains et poids lourds dans le périmètre alentour, il est nécessaire de revoir certains sens de circulation et l'itinéraire poids lourds de la ville de Melun.

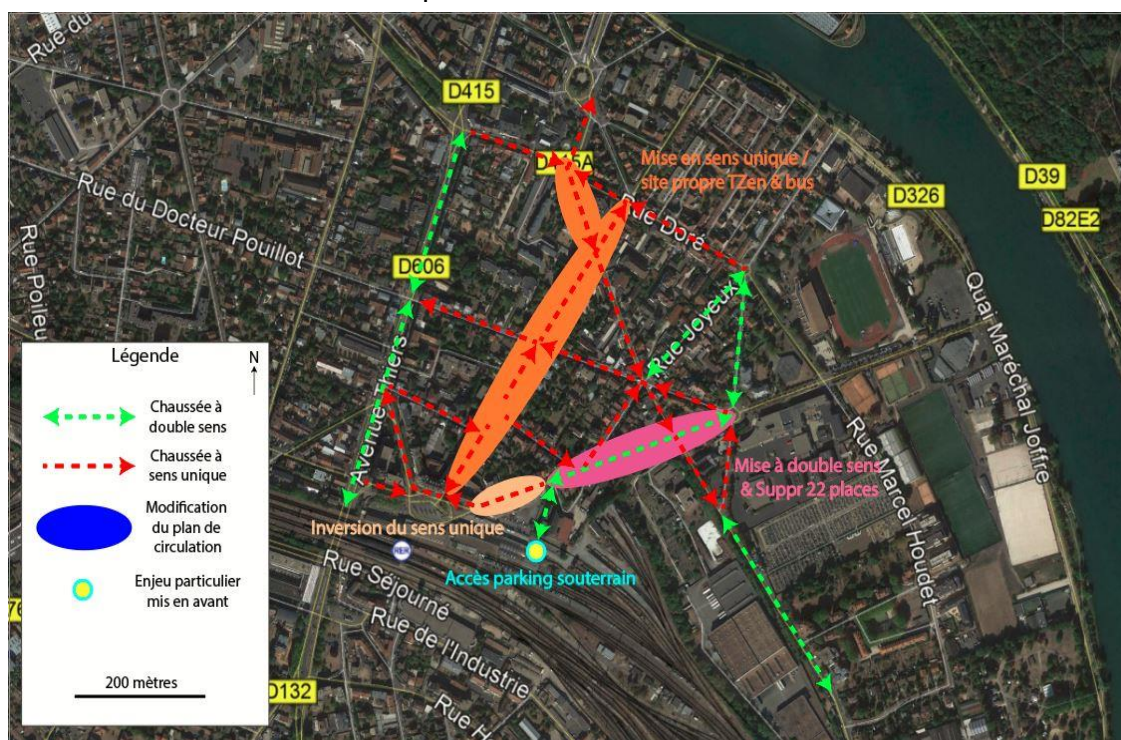


Figure 10 : Adaptation du plan de circulation voiture (schéma de principe, avril 2021)

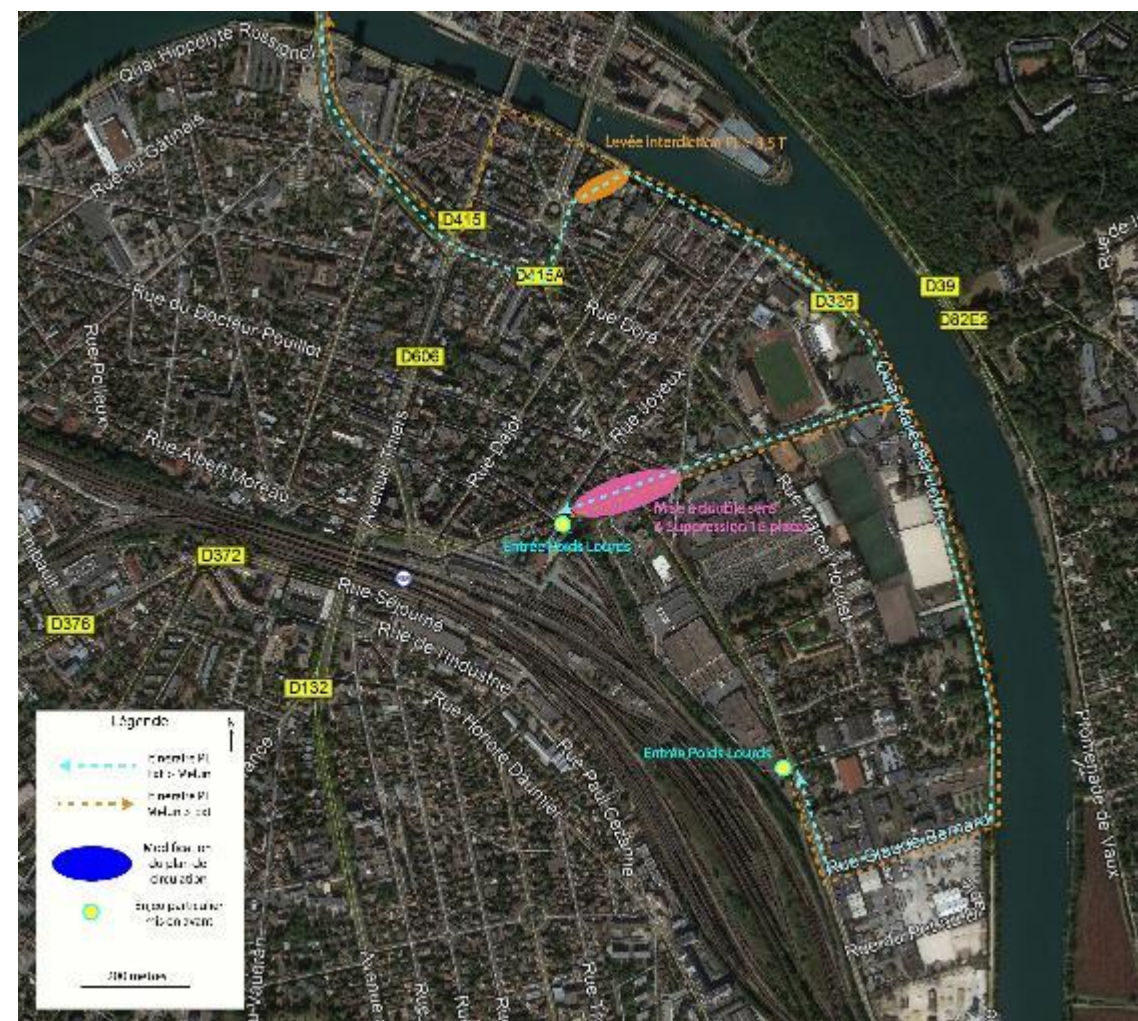


Figure 11 : Adaptations de l'itinéraire poids lourds (schéma de principe, avril 2021)

Des simulations dynamiques des scénarios de référence et de transition ont été réalisées pour mettre en évidence les conséquences du nouveau plan de circulation sur le trafic routier.

Après l'aménagement complet du pôle gare et du site propre du T Zen bus, le trafic sera peu dégradé sur la RD606 par rapport à la situation actuelle, car cet axe bénéficiera de la programmation des feux, optimisant le passage du T Zen 2 sur le site propre en parallèle. Les gains de temps en transports collectifs devraient faciliter le report du mode VP vers le mode TC (voir sur cette question l'étude d'impact ; cf. pièce G).



## 2.3. ZONE NORD

La zone nord comprend 4 éléments de programme :

- Le Parvis Nord (élément de programme n°6)
- Le Tunnel vélo (élément de programme n°7)
- La Gare routière Nord (élément de programme n°8)
- La zone de régulation (élément de programme n°9)



Figure 12 : Configuration générale de la zone nord (schéma de principe, avril 2021)

Le dénivelé important de la rue Barchou oblige à diviser la zone nord en deux parties : le parvis nord où se trouve aujourd'hui l'entrée principale de la Gare, et la Rue Barchou depuis laquelle sera possible un nouvel accès. Actuellement l'accessibilité à la Gare de Melun est difficile pour les passagers venant de l'avenue Thiers à cause de cette pente importante sur la rue Barchou. Le nouveau PASO (élément de programme n°1) abrité par le futur ouvrage de liaison au coin de la rue (élément de programme n°2) permettra de rendre plus visible la gare et simplifiera l'accessibilité au parvis nord ainsi qu'à la gare.

Pour assurer la création du nouveau PASO, le bâtiment B10 sera démoli et remplacé par un ouvrage de liaison Nord (dit « émergence Nord », élément de programme n°2). Le bâtiment B10 n'accueille plus de voyageurs depuis la construction du bâtiment voyageur actuel. Des matériaux le constituant seront réemployés dans le cadre du projet.

Sur cette zone nord, une grande partie du site est dédiée à la circulation et à la desserte des bus. Les arrêts de dépose sont positionnés le plus proche possible de l'accès principal de la gare, permettant ainsi de rendre rapide, simple et en toute sécurité la correspondance Bus - Train. La gare routière à l'est (élément de programme n°8) est prévue pour accueillir plusieurs emplacements pour les bus et assurer une zone de régulation et reprise voyageurs.

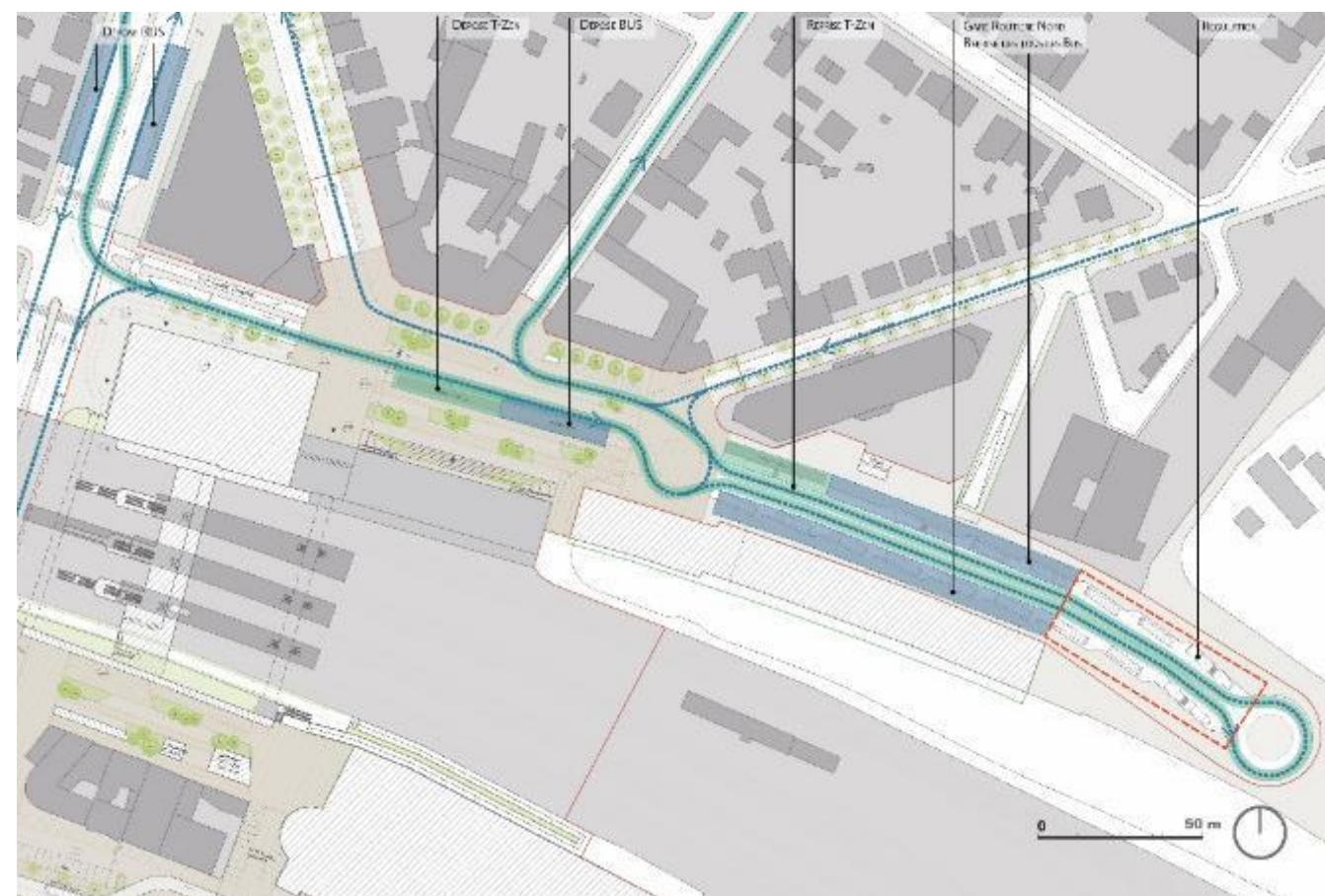


Figure 13 : Zone nord : le réseau bus (schéma de principe, avril 2021)

En plus de prioriser les flux de voyageurs vers et depuis la gare, le projet cherche à requalifier les espaces publics autour de la Gare, pour qu'ils soient qualitatifs et fonctionnels.



### 2.3.1. Nouveau parvis nord (élément de programme n°6)

Le parvis nord n'aura pas qu'une fonction de circulation de flux de voyageurs, il sera également un espace d'échanges, de pause, un lieu de rencontre. Le mobilier urbain, les espaces verts et les commerces y apporteront attractivité et dynamisme. Un traitement paysager avec insertion de végétation permettra de réduire l'effet d'îlot de chaleur tout en conservant une bonne visibilité de la gare. Le parvis sera doté de matériaux qualitatifs valorisant le site. Il deviendra ainsi un lieu de rendez-vous agréable à vivre, où les usagers pourront se sentir accueillis et sécurisés.

Un aspect innovant du projet concerne l'itinéraire de poids-lourd. À la suite d'une étude des parcours alternatifs, il a été proposé d'interdire le passage de camions sur le site de la gare. Cela permettra de soulager le trafic, et de sécuriser les flux piétons et cyclables (voir également sur ce point l'étude d'impact ; cf. pièce G)



Figure 14 : Configuration du nouveau parvis nord

Une partie de la circulation est déviée de manière à ne pas traverser le parvis principal, permettant alors d'y réduire les flux automobiles. Des places de stationnement sont prévues pour la dépose minute au nord du parvis et sur l'avenue Gallieni afin d'éviter les stationnements « sauvages ».

Le site est prévu d'être circulé en zone 30 : les piétons sont donc prioritaires là où les flux sont plus importants. Des plateaux surélevés sont mis en place de part et d'autre du parvis. Ces espaces seront repérables, marqués par des matériaux contrastés afin de sécuriser le passage des piétons.





### 2.3.2. Rue Barchou (élément de programme n°6)

La rue Barchou présente une pente importante qui ne permet pas l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) à la gare. Un ouvrage de liaison sera positionné à l'angle de la rue (élément de programme n°2). Des accès par le niveau bas de la rue seront alors créés : des escaliers mécaniques et des ascenseurs assureront une rapide liaison avec le niveau haut du parvis et avec les quais de la gare.

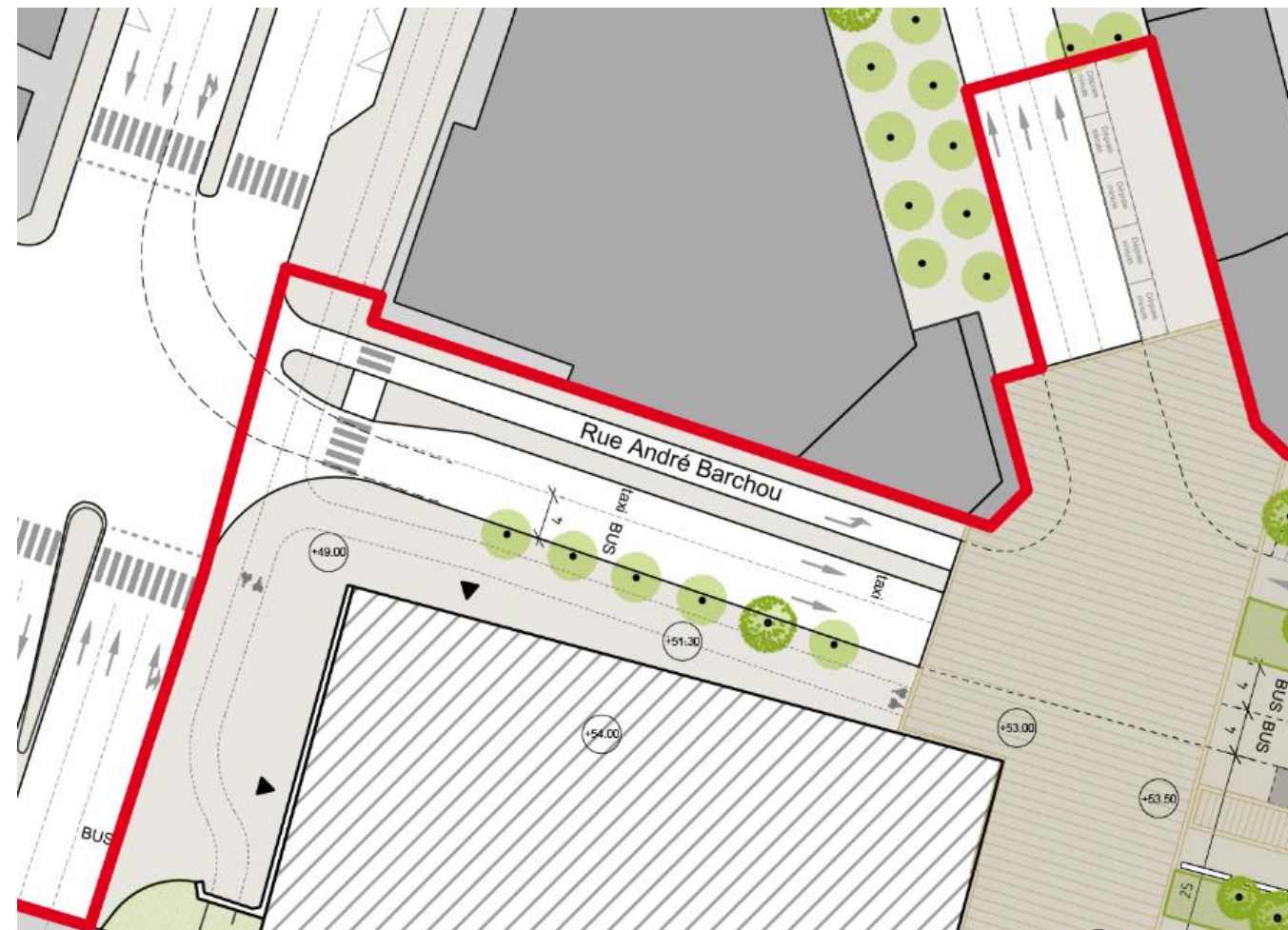


Figure 15 : Aménagement de la nouvelle rue Barchou

Ce dénivelé sur la rue implique qu'aucun quai de bus ne peut y être placé. En revanche, la rue aura comme fonctionnalité de servir tous les usagers par trois voies distinctes en voirie : un site propre pour les bus, une voie adjacente dédiée aux taxis et une voie pour les véhicules légers. Un large trottoir au sud pourra être partagé par les usagers piétons et cycles. L'organisation de l'espace permettant de rejoindre le parvis Nord, la gare et les arrêts de bus sera précisée à l'issue de la phase AVP (espace mixte piétons / vélos ou une piste cyclable bidirectionnelle).

### 2.3.3. Gare routière nord (élément de programme n°8)

La gare routière du réseau Melibus au nord de la gare est arrivée à saturation. Une configuration plus capacitaire est nécessaire pour absorber l'offre supplémentaire et la fréquentation en hausse. A ce propos, le projet a été conçu en considérant le réseau restructuré à l'horizon T Zen 2, c'est pourquoi certaines lignes peuvent avoir changé de dénomination.

Le scénario retenu consiste à déposer les passagers sur le nouveau parvis nord, juste en face de l'accès principal de la gare, puis à stationner à un arrêt dédié au sein de la gare routière.

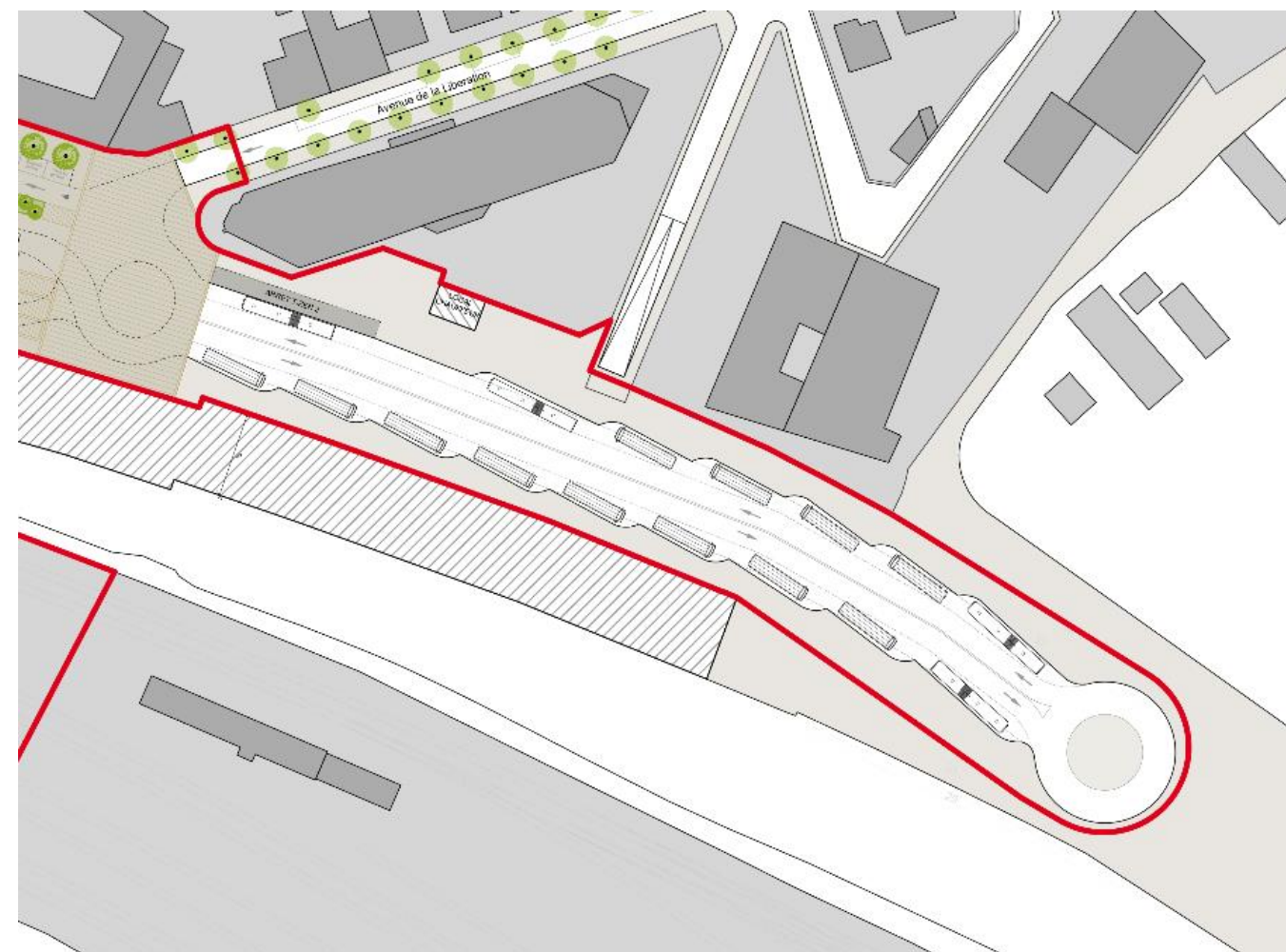
Le 1<sup>er</sup> quai est affecté à la dépose en cas de besoin. Dans l'hypothèse où les 3 quais de dépose situés sur le parvis sont déjà occupés, le 1<sup>er</sup> quai de la gare routière peut assurer cette fonction.

Un quai est affecté au T Zen 2 (reprise des passagers). Tous les autres quais sont affectés à des lignes du réseau Melibus (exclusivement), avec une signalisation pour guider les voyageurs vers la ligne de leur choix.

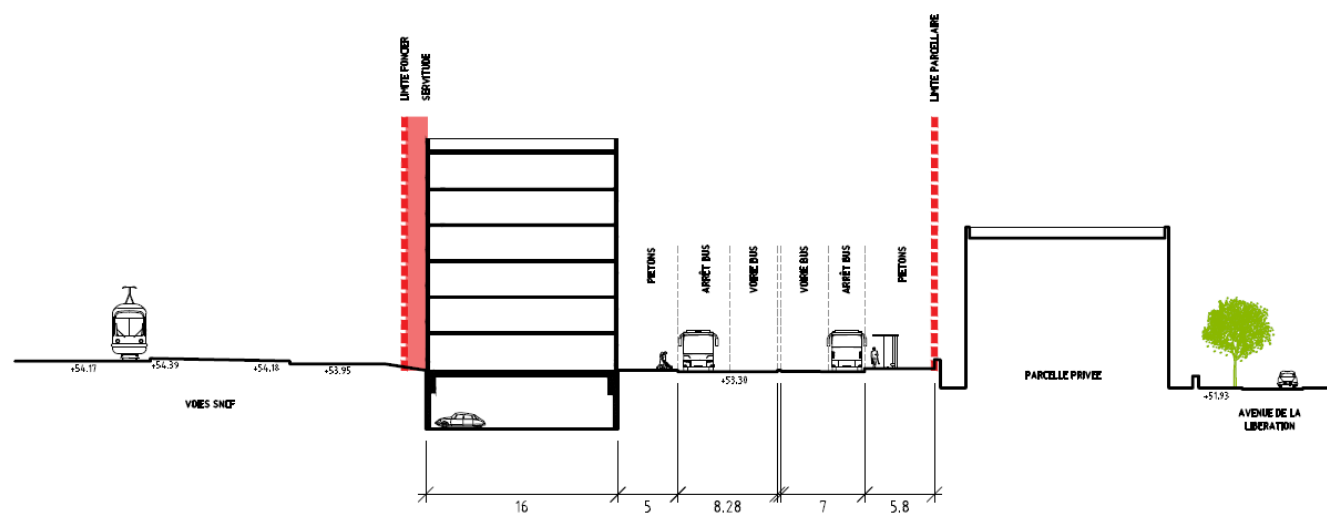
La gare routière est composée de 10 quais, dont 8 quais simples et 2 quais pour bus articulé (T Zen 2 et Ligne L).

Une agence de la mobilité doit être installée à proximité, si possible dans le futur bâtiment du Quartier Centre Gare (projet de la CAMVS). Un local conducteur sera également implanté.

Un trottoir confortable (>5m) permet d'implanter le mobilier urbain, de proposer une zone d'attente et une zone de passage.



**Figure 16 : Configuration de la gare routière nord**



**Figure 17 : Coupe de principe de la gare routière nord, réalisée dans le cadre de l'étude de faisabilité du programme tertiaire porté par la CAMVS dont le projet est en cours de définition.**



### 2.3.4. Zone de régulation nord (élément de programme n°9)

Dans le prolongement de la gare routière se trouve la zone de régulation. Cette zone a vocation à accueillir les bus pendant leur temps de pause prolongé.

Compte tenu de la fréquence de certaines lignes du réseau Melibus, il est nécessaire de prévoir une zone de régulation suffisamment dimensionnée pour ne pas encombrer les quais qui accueillent les voyageurs. Prévu pour le long terme, cette zone peut accueillir 6 bus, dont 2 bus articulés.

L'implantation du site, sur zone d'activité SNCF, nécessite d'optimiser au maximum les dimensions de la zone, c'est pourquoi le rond-point permettant le retournement des bus est situé en bout de zone uniquement.

La réalisation de cette aire de régulation nécessite la libération des emprises (4 voies SNCF) et la reconstitution des installations concernées et des fonctionnalités associées (voir Figure 19 et Figure 22).

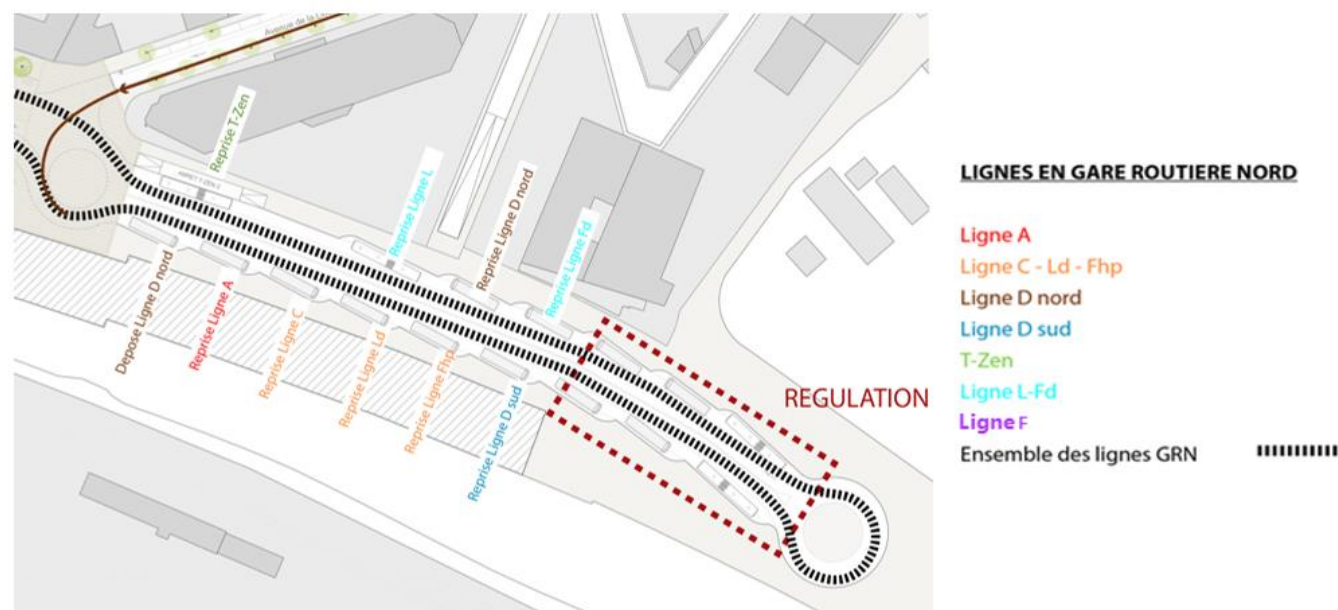


Figure 18 : Fonctionnement gare routière nord (implantation des lignes non définitif)

L'aire de régulation (en bleue) sera réalisée sur l'emprise ferroviaire supportant les voies 31,33, 35 et 37 ainsi qu'un portique de levage et des zones de stockage. Elle est située entre les voies 23, 25, 27, 29 utilisées par l'Infrapôle SNCF et celles de la cour de marchandises utilisées par des clients fret (voies 39, 41,43 et cour de débord associée).

La reconstitution des installations ferroviaires sera réalisée sur une petite partie de la plateforme ferroviaire SNCF située au nord de la cour marchandises (l'emprise supporte notamment les voies 45 à 53) ainsi que sur le site ferroviaire de Moret.

Par ailleurs, la CAMVS étudie la création d'un nouvel accès poids lourds (en vert) à la plateforme ferroviaire via l'avenue de la Libération et non plus l'ancienne cours Sernam. Une servitude de passage pour les convois exceptionnels de la SNCF demeurera sur l'emprise de la future gare routière.



Figure 19 : Périmètre de la zone de régulation au sein des emprises ferroviaires

L'étude du nouvel accès poids lourds, en phase diagnostic, a porté sur la faisabilité de cet accès et la définition de ses principales caractéristiques.



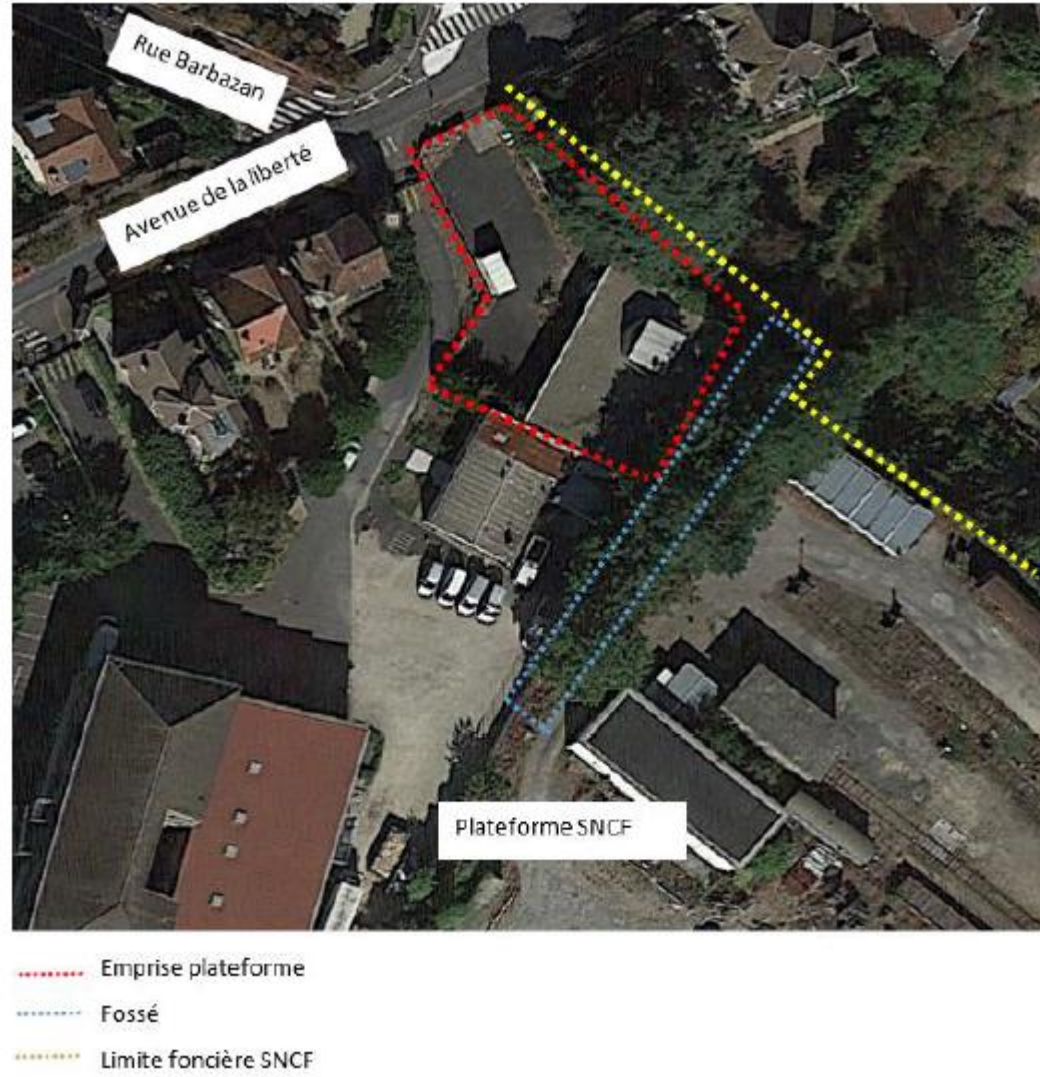


Figure 20 : Localisation du nouvel accès poids lourds

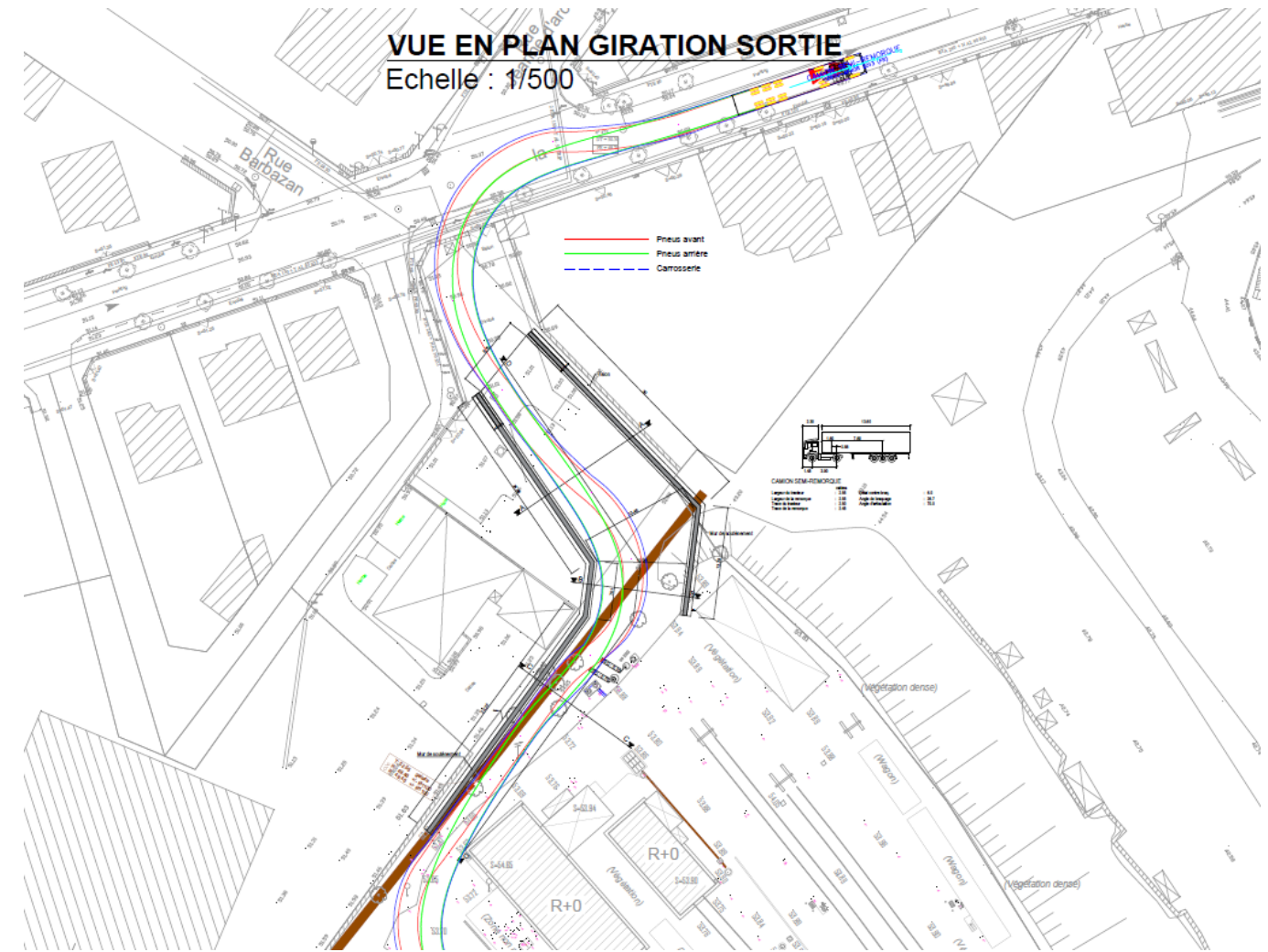


Figure 21 : Organisation du nouvel accès poids lourds



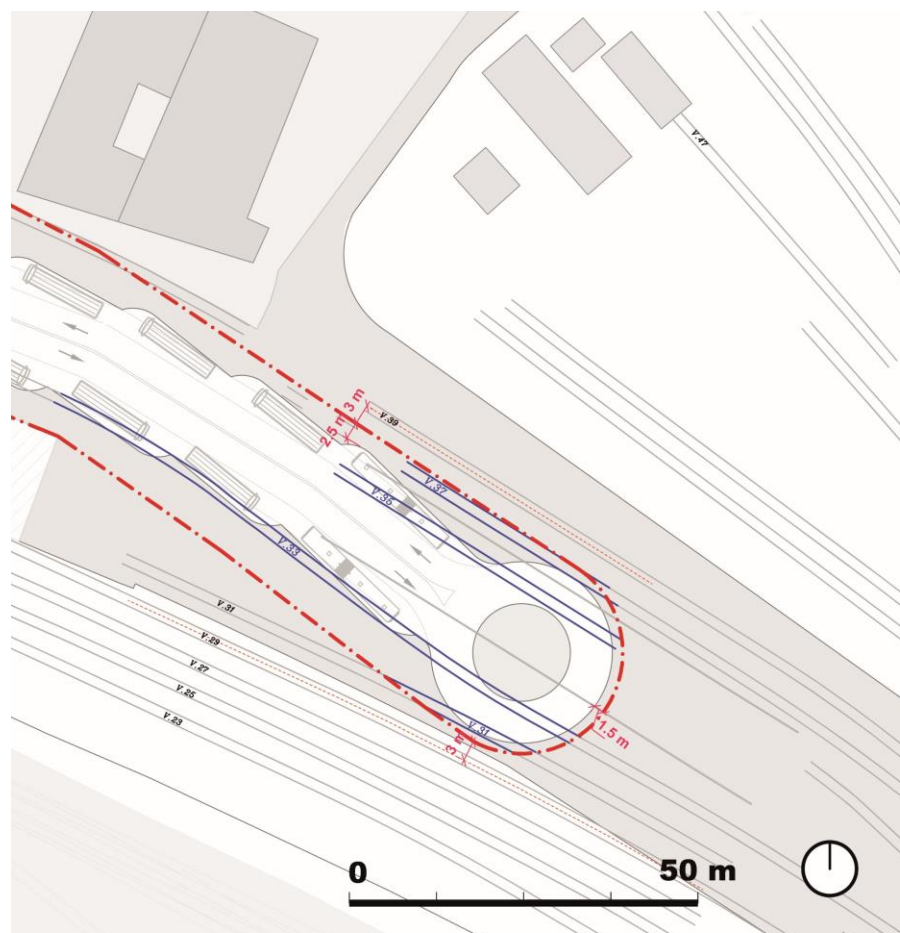


Figure 22 : Voies ferroviaires impactées par la zone de régulation des bus

L'aire de régulation sera localisée sur les voies 31 à 37 partiellement raccourcies. Elle nécessite des travaux de libération et de reconstitution qui seront réalisés sur le « triangle de l'infrapôle » occupé aujourd'hui par un train parc (trains travaux, train de cantonnement), des bungalows et bâtiments, des aires de stockage, des voies de service (voies 43 à 53). Il n'y a pas de voies désaffectées sur ces emprises, seule la voie 33 sur l'emprise de la future aire de régulation est en partie déposée.

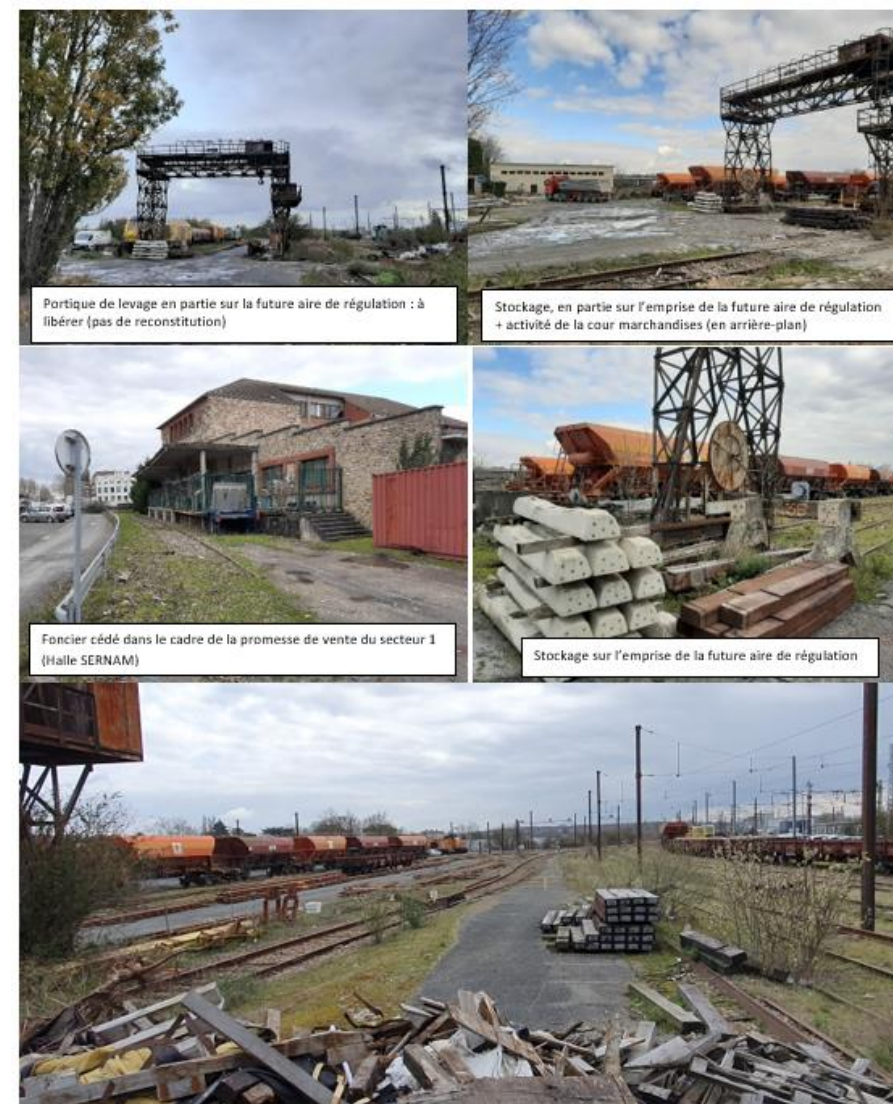


Figure 23 : Photos des emprises ferroviaires (mars 2020)



## 2.4. ZONE FERROVIAIRE

Pour respecter la législation et afin de garantir un accès universel à la gare, la SNCF a lancé un programme de mise en accessibilité des gares en Ile de France. A Melun, ce programme comprend en particulier la création d'un nouveau passage souterrain, un rehaussement total ou partiel des quais, une rénovation du passage souterrain SNCF existant, un remplacement des lignes de Contrôle Automatique de Billets (CAB) par un système plus capacitaire, des dispositifs pour les non-vooyants, un renouvellement du mobilier urbain, ainsi que de multiples petites interventions sur le site de la gare.

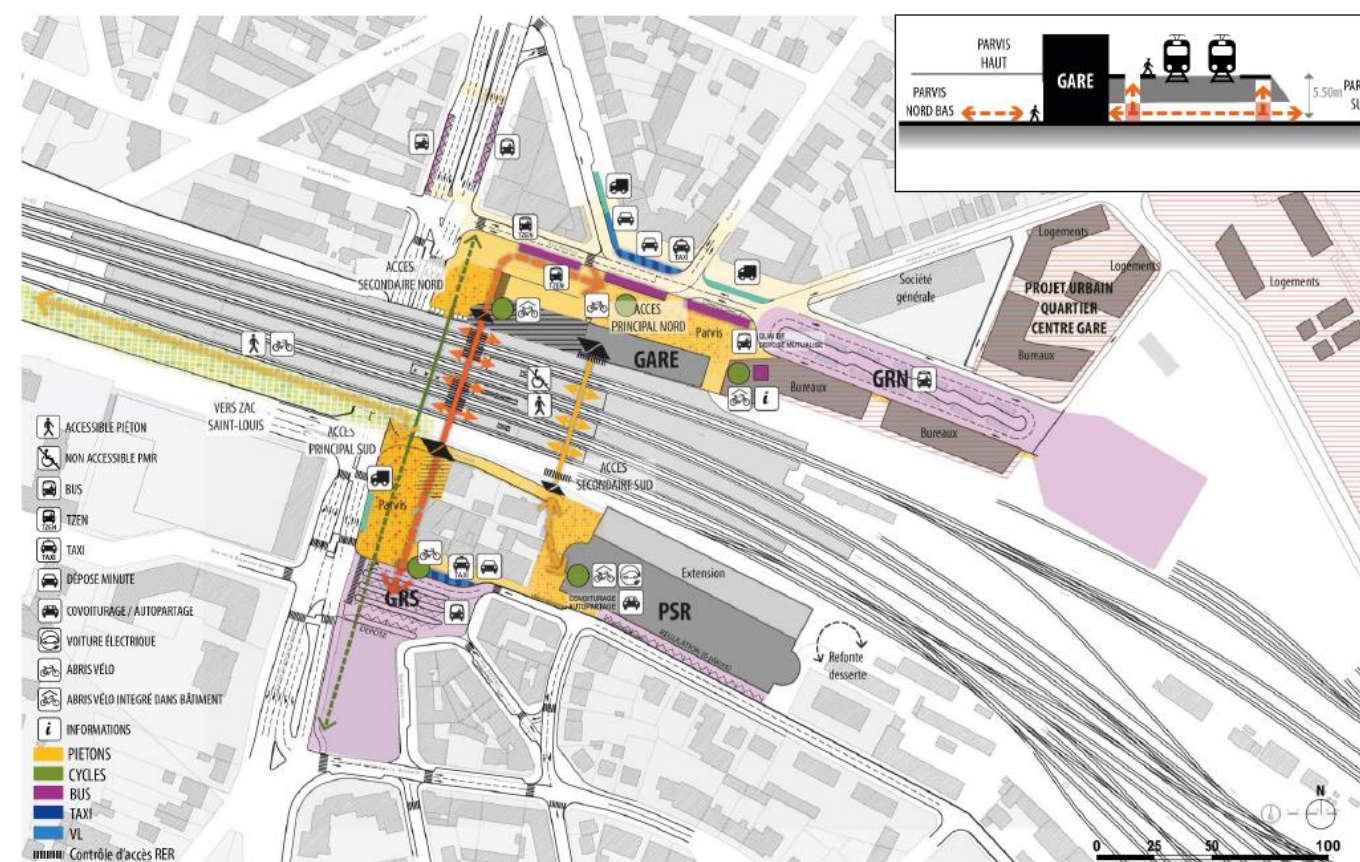
La zone ferroviaire accueille 5 éléments du programme :

- Le nouveau PASO (élément de programme n°1)
- L'Emergence nord (ouvrage de liaison nord) (élément de programme n°2)
- L'Emergence sud (élément de programme n°3)
- Les travaux de quai et abris de quai (élément de programme n°4)
- Accès et rénovation (élément de programme n°5)

### 2.4.1. Nouveau passage souterrain (PASO) (élément de programme n°1)

La concertation publique, en 2018, a permis de mettre en évidence la nécessité de proposer un passage souterrain accessible, permettant le franchissement et la désaturation de la gare avec la création d'une fonction de lien ville / ville. Ce passage souterrain vient en complément du souterrain actuel (non accessible aux fauteuils roulants).

Les 2 extrémités du souterrain devront être au même niveau que les rues attenantes pour limiter au maximum le recours à des rampes d'accès pour PMR. Le souterrain sera donc en pente douce, du fait que les rues Barchou et Séjourné ne sont pas à la même altitude. Des ascenseurs sont installés sous chaque quai. Des salles souterraines sont créées afin de permettre le doublement des accès aux quais en créant une seconde rangée d'escaliers derrière la première. Seul le quai 3 (au centre) sera équipé d'un escalier mécanique, les autres escaliers étant fixes. Le positionnement du souterrain a été ajusté le plus à l'ouest possible en tenant compte d'une distance à respecter vis-à-vis du passage libre existant. Les accès côté ouest permettent de mieux distribuer le flux sur les quais en éloignant les voyageurs des trémies du souterrain SNCF existant.



**Figure 24 : Scénario avec passage souterrain, retenu à l'issue du bilan de la concertation 2018 (Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales – Décembre 2017)**



## 2.4.2. Emergence nord : ouvrage de liaison nord (élément de programme n°2)

Une émergence nord (ouvrage de liaison) est prévue à la place du talus actuel au nord-ouest de l'entrée de la Gare. Le PASO débouchera au rez-de-chaussée de cet ouvrage.

Une grande entrée doit rester visible depuis l'avenue Thiers où quelques arrêts de bus continueront à desservir la zone. Côté ouest, un accès direct pour les vélos est créé ainsi qu'un parking Vélos Ile-de-France Mobilités d'environ 400 m<sup>2</sup> (de 450 places réparties entre une offre de stationnement sécurisée et de stationnement en libre-accès) où les cyclistes pourront déposer leur vélo avant de prendre le train.

Le nouvel ouvrage de liaison nord aura vocation à faciliter les flux des voyageurs entre le parvis nord et le nouveau PASO, dans le respect de la réglementation sur l'accessibilité.

## 2.4.3. Travaux de mise en accessibilité des quais (élément de programme n°4)

Des escaliers mécaniques et des ascenseurs assureront l'accessibilité aux quais de la gare. Commerces et activités pourraient animer l'espace au niveau inférieur et supérieur pour participer à la dynamisation de la vie de quartier. Une étude de commercialité a démontré le potentiel de certaines activités qui pourraient être par exemple : restaurant, superette, etc.

Les trains sur les lignes R et D sont progressivement remplacés par des trains de nouvelle génération : REGIO 2N, et RER NG.

Pour que les quais soient adaptés à ces nouveaux trains, des travaux sont prévus.

Les solutions retenues sont différenciées selon les cas et peuvent même varier pour un même quai.

- Quai 1 : 55 cm
- Quai 2 : 76 cm avec rehaussement partiel à 92 cm côté Province
- Quai 3 : Mise à niveau du quai pour atteindre 55cm d'un côté et 76 cm de l'autre côté.
- Quai 4 : 55 cm

Ces travaux s'accompagneront d'une rénovation du mobilier urbain sur les quais : abris, éclairage, installations de sécurité... Certains abris existants pourront être rénovés, d'autres devront être remplacés.

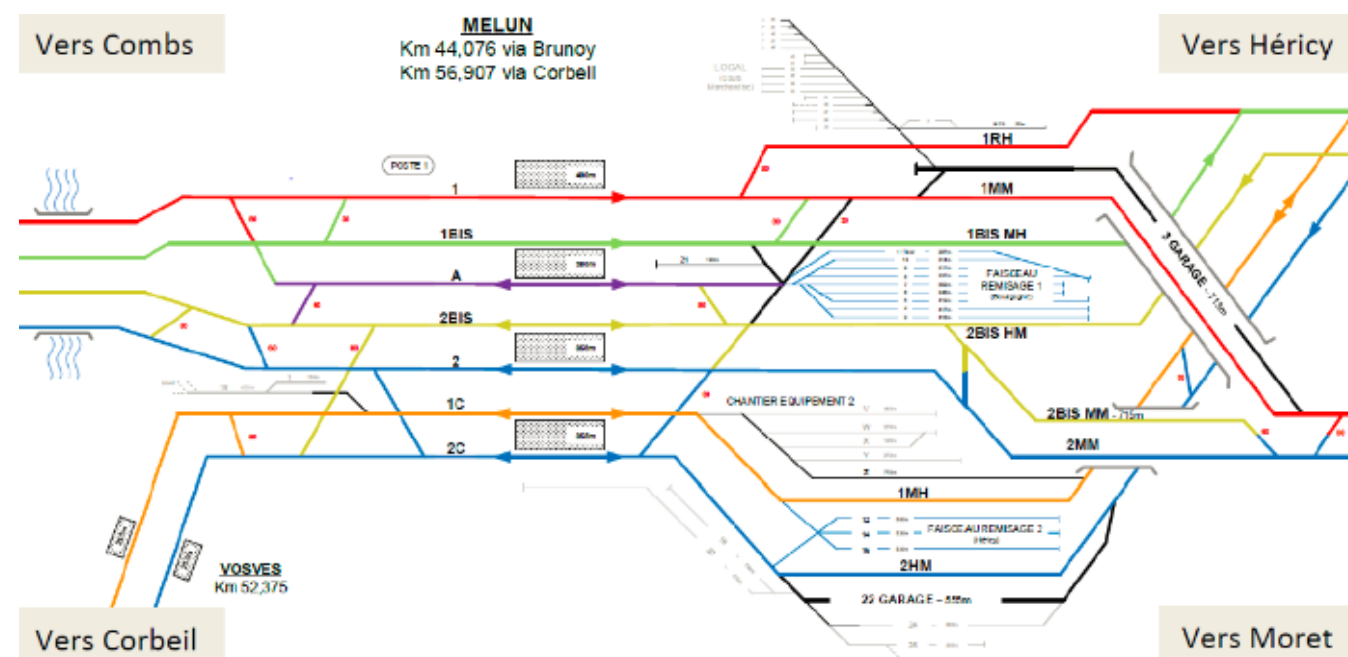


Figure 25 : Plan des voies et des quais en gare de Melun (schéma de principe 2021)

#### 2.4.4. Accès gare (élément de programme n°5)

Pour accompagner le développement du pôle, il est nécessaire de désaturer les accès gare. Les travaux consisteront à élargir l'entrée existante permettant d'accéder au passage souterrain actuel. Les lignes de CAB (contrôle automatique banlieue) seront remplacées par des nouveaux portiques de contrôle automatique des billets proposant un meilleur débit (côté nord et côté sud) :  
La ligne d'accès au PASO nord existant sera agrandie.  
L'auvent du bâtiment voyageur, ainsi que l'embarquement seront repris.  
De plus, des travaux de réfection du passage souterrain existant seront réalisés afin de le mettre en conformité selon les mesures d'accessibilité en vigueur.

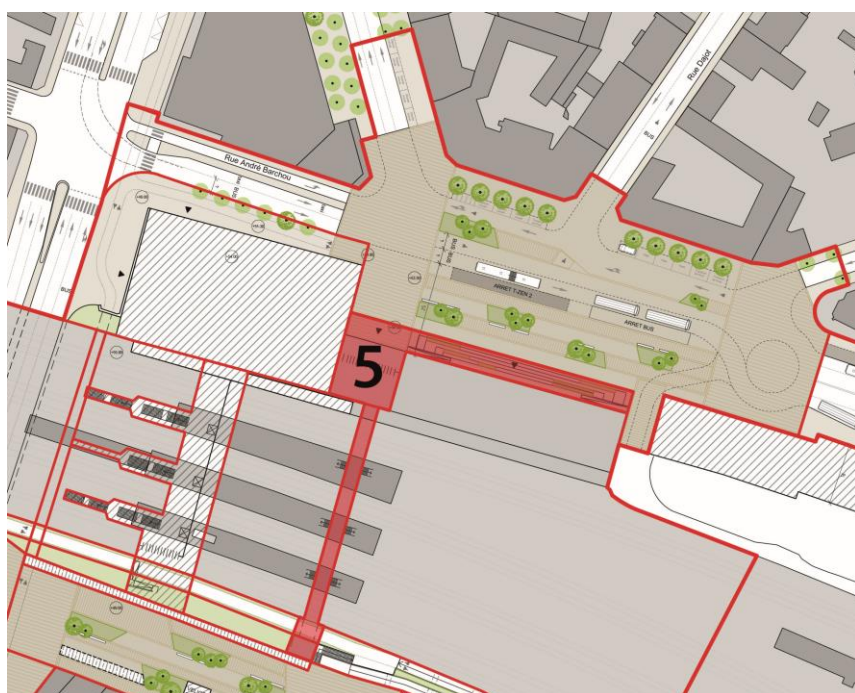


Figure 26 : Amélioration des accès et du souterrain existant

#### 2.4.5. Emergence sud (élément de programme n°3)

Sur la zone sud du projet, la nouvelle gare routière (GRS) et l'extension du parking existant (PSR) apporteront un flux d'utilisateurs supérieur à celui d'aujourd'hui. Par conséquent, la valorisation de l'accès au sud est essentielle. L'idée est de créer un abri qui puisse connecter les deux accès : celui qui existe déjà et le débouché du PASO. Cela permettra non seulement de lier les deux entrées mais aussi de rendre l'accès plus lisible.



Figure 27 : Emergence sud et nouvelle place Séjourné (Vue de principe non contractuelle)





## 2.5. ZONE SUD



**Figure 28 : Configuration de la zone sud (schéma de principe, avril 2021)**

La zone sud comporte 4 éléments de programme :

- La place Séjourné (élément de programme n°10)
- Le Parvis sud : place de l'Ermitage et arrêts de bus le long de l'avenue Thiers (élément de programme n°11)
- La gare routière sud (élément de programme n°12)
- L'amorce de la coulée verte (élément de programme n°13)



### 2.5.1. Nouvelle place Séjourné (élément de programme n°10)

Le débouché sud du PASO nécessite un espace capable d'accueillir les flux d'utilisateurs entrants et sortants de la gare. La configuration actuelle de cet espace ne permet pas cela : deux bâtiments de ICF Habitat (logements sociaux, centre social et service de santé au travail SNCF) empêchent d'avoir un vrai parvis de gare. La proposition est de démolir les deux bâtiments pour assurer, comme au nord du projet, un parvis fonctionnel et qualitatif.

La rue Séjourné permet aujourd'hui l'accès aux emprises de SNCF Réseau (quai de déchargement). La réalisation du parvis sud en partie sur la rue Séjourné nécessite de reconstituer cet accès.



Figure 29 : Bâtiment à démolir sur la rue Séjourné

L'espace serait projeté en continuité avec le parvis nord concernant les matériaux, les mobiliers et les espaces verts.

A plus long terme, la capacité d'accueil pour les vélos est prévue d'être augmentée. La proximité de pistes cyclables (projetée et existante) nécessite de donner une part importante au vélo sur cet espace. Un deuxième parking Vélos Ile-de-France Mobilités (d'environ 50 m<sup>2</sup>) et un bâtiment pour la location de vélos (95 m<sup>2</sup>) seront aménagés sur la future place Séjournée.

La place Séjourné assurera ainsi différentes fonctions :

- Lier et valoriser les deux entrées sud de la Gare ;
- Être un espace qualitatif où s'installer, attendre... ;
- Devenir un lieu dédié aux vélos : arceaux, parking Vélos Ile-de-France Mobilités, location vélos...

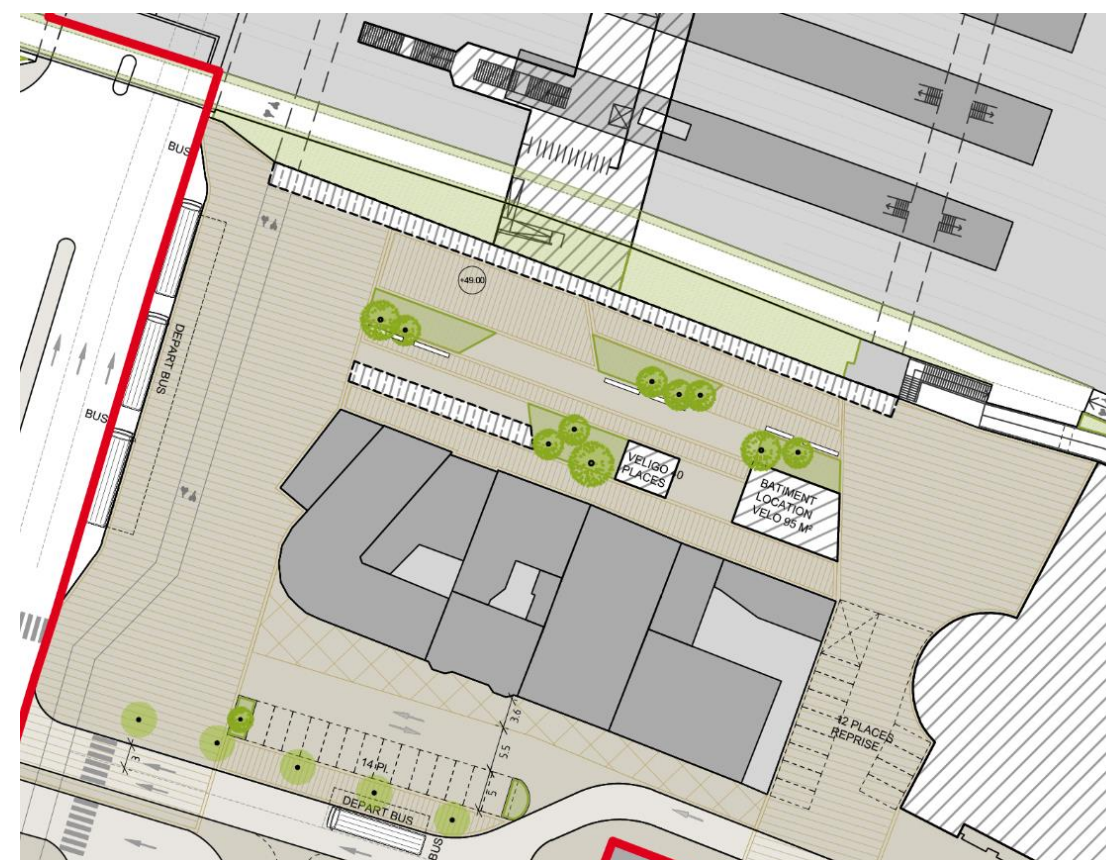


Figure 30 : Configuration de la nouvelle place Séjourné

### 2.5.2. Nouveau parvis sud (élément de programme n°11)

Sur la Place de l'Ermitage les arrêts de départ des bus seront placés au plus proche de l'entrée de la gare.

Les fonctionnalités actuelles seront préservées, requalifiées et valorisées :

- Les commerces existants gagneront en lisibilité et en confort grâce à un parvis plus qualitatif ;
- Les stationnements (14 places) seront conservés au sud ;
- Un espace pour le marché sera toujours alloué sur le parvis (environ 500 m<sup>2</sup>).



### 2.5.3. Gare routière sud

Actuellement, la totalité des bus du réseau Seine et Marne Express terminent rue de l'Industrie, après un détour par La Rochette. Cette situation conduit à un stationnement en double voire triple file, qui n'est plus souhaitable. Pour pallier le manque d'espace et diminuer les véhicules-kilomètres parcourus, une refonte de l'espace public de la place de l'Ermitage est proposée.

Sur l'emplacement actuel du parking et jardin (qui est un espace vert protégé par le PLU de Melun), le scénario retenu prévoit la création de 2 files bus, des quais de dépose voyageurs, un local chauffeur, un cheminement piéton, une liaison cyclable, et des espaces plantés.

La gare routière sud sera entièrement dédiée à l'accueil des bus du réseau Seine et Marne Express en provenance du nord de l'agglomération melunaise. Il s'agit des lignes 1, 2, 18, 46 et 47. La ligne 37A effectuera également sa dépose.



Figure 31 : Configuration de la gare routière sud





**Figure 32 : Configuration de la gare routière sud (Vue de principe non contractuelle)**

Cette zone servira à la fois à la dépose des passagers ainsi qu'au stationnement des véhicules durant leur temps de pause. La reprise des voyageurs s'effectuera systématiquement le long de la RD 606 à proximité immédiate de la sortie du nouveau passage souterrain, où 3 postes à quai seront aménagés.

La ligne 34 et les autres lignes (9, 14, 24, 30A, 30C, S4, V et F scolaires), majoritairement des lignes à vocation scolaires avec une occurrence faible, continueront à effectuer leur dépose rue de l'Industrie, et à reprendre les passagers sur la place de l'Ermitage.

Le projet permettra de limiter considérablement les flux de bus circulant sur la rue de l'Industrie, et par extension le stationnement dans cette même rue.

### 2.5.4. Rampe Coulée Verte (élément de programme n°13)

Il est proposé de mettre en œuvre une voie verte entre le futur quartier Saint-Louis et le pôle d'échanges de Melun.

**Ce projet de voie verte, dont la faisabilité reste à étudier, est hors périmètre du projet de pôle et devra être pris en charge par les collectivités. Le pôle propose néanmoins de porter l'accroche de cette liaison par la création d'une rampe.**

Cette voie verte permettrait une liaison est-ouest et un franchissement de l'avenue du Général Leclerc plus qualitatif et sécurisé. Elle pourrait être implantée sur un chemin de fer désaffecté appartenant au foncier SNCF et serait accessible via une rampe aux normes PMR et adaptée à la circulation des cycles (courbes) ainsi que via un escalier.

Dans l'étude du pôle de la Gare de Melun, il est prévu de relier la voie verte à la Place Séjourné et au parvis. La piste cyclable prévue terminerait sur la place Séjourné où plusieurs équipements seront mis en place pour les vélos.



**Figure 33 : Insertion de la coulée verte**



## 2.6. ZONE PSR (ELEMENT DE PROGRAMME N°14)

Le Parc de Stationnement Régional (PSR) de Melun, construit en 1976, comporte 664 places de stationnement réparties sur 4 niveaux (1 RDC + 3 étages). Propriété de la Ville de Melun, sa gestion et son exploitation sont aujourd'hui confiées à la société Indigo par l'intermédiaire d'une délégation de service public courant jusqu'en octobre 2024. Les travaux d'entretien et de gros œuvre restent dans ce cadre à la charge de la Ville.

Le PSR est aujourd'hui accessible aux abonnés comme aux visiteurs horaires.

Le parking étant sujet à une saturation chronique depuis une quinzaine d'années, une reconstruction du PSR, avec augmentation de sa capacité, est intégrée au projet de pôle d'échanges.

### ○ Dimensionnement

Cinq études ont été menées depuis 2009 portant sur la thématique du stationnement en lien avec le pôle gare et des besoins en stationnement de rabattement.

Le dimensionnement retenu pour le futur PSR sur la base de ces études est de l'ordre de 300 places supplémentaires (les différentes études de stationnement concluent à la nécessité de proposer entre 220 et 300 places supplémentaires pour répondre aux besoins actuels).

Certains éléments, pour ce dimensionnement, tendent à indiquer que la jauge des 300 places supplémentaires est confortable, permettant notamment des suppressions de places sur voirie par ailleurs :

- Pas de prise en compte de l'augmentation du nombre de voyageurs (aggravation)
- Pas de prise en compte d'un report modal par rapport à l'existant (atténuation)
- Pas de prise en compte de la fuite au péage des usagers en stationnement de rabattement sur voirie (fuite au péage mise en évidence par les études : stationnement sur des secteurs gratuits, taux de respect de 10% en zone payante orange et 30% en zone payante verte) (atténuation)

### ○ Contexte

Des travaux de réfection de l'étanchéité de la terrasse du PSR ont été entrepris par la Ville à l'été 2019 (asphalte). Ceux-ci ont permis de mettre en évidence des défauts au niveau de la structure porteuse, la Ville ayant alors fait appel à un laboratoire pour des sondages plus poussés. Les résultats des sondages ont amené à introduire plusieurs scénarios, parmi lesquels une extension, une reconstruction partielle, et une reconstruction totale. C'est finalement la dernière solution « reconstruction totale » qui a été retenue du fait de l'usure du bâtiment existant.

### ○ Intégration urbaine

Trois types de solutions sont proposées pour la reconstruction du parking afin de permettre la meilleure intégration possible dans le contexte urbain du pôle : minérale, végétale ou métallique, avec un

aménagement de la façade du bâtiment, et une réflexion sur un espace de service en rez-de-chaussée. Ces solutions seront étudiées de manière plus précise en phase Avant-Projet.

- Solution minérale : revêtement en brique légère et transparent qui laisse rentrer la lumière naturelle pendant le jour



Figure 34 : Exemple de projet de parking urbain

- Solution végétale : la création d'une paroi verte soutenue à l'arrière par une légère structure métallique



Figure 35 : Exemple du parking ISSAQUAH Transit Center

- La solution métallique : tôle en acier perforé caractérisé par différents motifs.



Figure 36 : Exemple du parking de l'Aéroport Toulouse Blagnac





- Paramètres et premiers résultats

Les principaux paramètres du futur parking sont retranscrits ci-dessous.

Tableau 1 : principaux paramètres du futur PSR

Paramètre	Valeur
Nombre total de places (approximatif)	950
Largeur (m)	31
Longueur (m)	134
Hauteur (bâtiment, m)	16,8
Nombre de niveaux	R+5
Hauteur (terrassement, m)	2
Périmètre de façade	330
Nombre de chenaux d'accès	4