



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

### Pièce J : Mise en compatibilité du PLU de Melun



## Sommaire

<b>1. OBJET ET MODALITES DE LA PROCEDURE.....</b>	<b>3</b>
1.1. Définition.....	4
1.2. Champ d'application .....	4
1.3. Objet de la mise en compatibilité .....	4
1.4. Déroulement de la procédure.....	6
1.5. Cadre légal de la procédure et objet de l'enquête .....	7
1.6. Contenu du dossier de mise en compatibilité .....	9
<b>2. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE.....</b>	<b>10</b>
2.1. Présentation générale du projet .....	11
2.2. Calendrier prévisionnel .....	14
<b>3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE MELUN .....</b>	<b>16</b>
3.1. Le Rapport de présentation.....	17
3.2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.....	17
3.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation .....	18
3.4. Le règlement.....	19
3.5. Synthèse des modifications à apporter .....	24
<b>4. PIECES ADAPTEES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE .....</b>	<b>25</b>
4.1. Le Rapport de présentation.....	26
4.2. Le projet d'aménagement et de développement durable.....	26
4.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) .....	26
4.4. Le règlement.....	27
<b>5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MECDU.....</b>	<b>37</b>
5.1. Contexte réglementaire.....	38
5.2. Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures associées .....	39
5.3. Incidences sur le réseau NATURA 2000.....	42
5.4. Critères et indicateurs retenus .....	42
<b>6. AVIS DES PPA (Personnes Publiques Associées).....</b>	<b>43</b>

## Table des illustrations

Figure 1 : Carte de situation de l'aire d'étude rapprochée (source : Systra) .....	5
Figure 2 : Plan des différentes zones du pôle d'échanges soumis à la procédure de DUP (en rouge).....	5
Figure 3 : Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle) .....	11
Figure 4 : Schéma d'aménagement retenu et soumis à la concertation .....	12
Figure 5 : Vue aérienne du pôle d'échanges (réalisation Urbanica).....	13
Figure 6 : PLU de Melun, PADD (p.19).....	18
Figure 7 : PLU de Melun, plan 5.2.1 ZAC Grüber: .....	19
Figure 8 : PLU de Melun, plan 5.4.1 Plan des espaces verts protégés .....	20
Figure 9 : PLU de Melun, Zoom sur le plan 5.2.1 de la ZAC Grüber (extrait) .....	22
Figure 10 : Photos du Parc de Stationnement Régional actuel (PSR) .....	40
Figure 11 : Photo de l'espace vert, place de l'Ermitage occupé actuellement par un parking, .....	41
Figure 12 : Localisation du site Natura 2000 le plus proche.....	42



# 1. OBJET ET MODALITES DE LA PROCEDURE

## 1.1. DEFINITION

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure régie par le Code de l'urbanisme conformément aux articles :

- L. 143-44 à 50 et R.143-10 pour le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) ;
- L. 153-54 à 153-59, R.153-13 et R.153-14 pour le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête publique a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

## 1.2. CHAMP D'APPLICATION

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal.

Aucun SCOT ne couvre le périmètre du territoire de Melun. Ainsi, seul le PLU sera mis en compatibilité.

La mise en compatibilité du PLU de Melun doit permettre la réalisation de tous les éléments du programme du projet de Pôle d'échange multimodal de la Gare de Melun faisant l'objet du présent dossier d'enquête publique.

La commune de Melun a approuvé son plan local d'urbanisme (PLU), par délibération du Conseil Municipal du 5 septembre 2013. Il a ensuite été modifié à plusieurs reprises :

- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°1 » en date du 16 octobre 2014 rendue exécutoire en date du 1<sup>er</sup> octobre 2018 ;
- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°2 » prescrite en date du 07 décembre 2017 et abrogée en date du 21 juin 2018 ;
- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°3 » approuvée en date du 27 septembre 2018 ;
- Une procédure de mise à jour arrêtée en date du 19 décembre 2018 ;
- Une procédure de modification de droit commun dite « adaptation n°4 » approuvée en date du 15 juillet 2020

Par délibération n°2020.12.15.214 du 18 décembre 2020, la Ville a également prescrit la révision de son Plan Local d'Urbanisme afin de rendre compatible les évolutions de son projet de territoire sur les questions relevant du cadre de vie, de l'environnement et de l'attractivité du tissu urbain. De plus, il s'agit de satisfaire au contexte législatif en vigueur en soumettant à évaluation environnementale le futur projet défini.

Ce document fixe les règles et les servitudes d'urbanisme applicables pour l'ensemble de la commune.

Conformément à l'article L. 151-2 du code de l'urbanisme, le PLU de Melun est composé des pièces suivantes :

- Un rapport de présentation (chapitre 1) ;
- Un projet d'aménagement et de développement durable, PADD (chapitre 2) ;
- Des orientations d'aménagement et de programmation (chapitre 3) ;
- Un règlement écrit et graphique (chapitres 4 et 5) ;
- Des annexes (chapitre 6).

## 1.3. OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le présent dossier, établi conformément aux articles L. 153-54 à L. 153-59, R. 153-14 du Code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Melun (Seine et Marne) nécessaire dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement du Pôle d'échange multimodal de la gare de Melun.

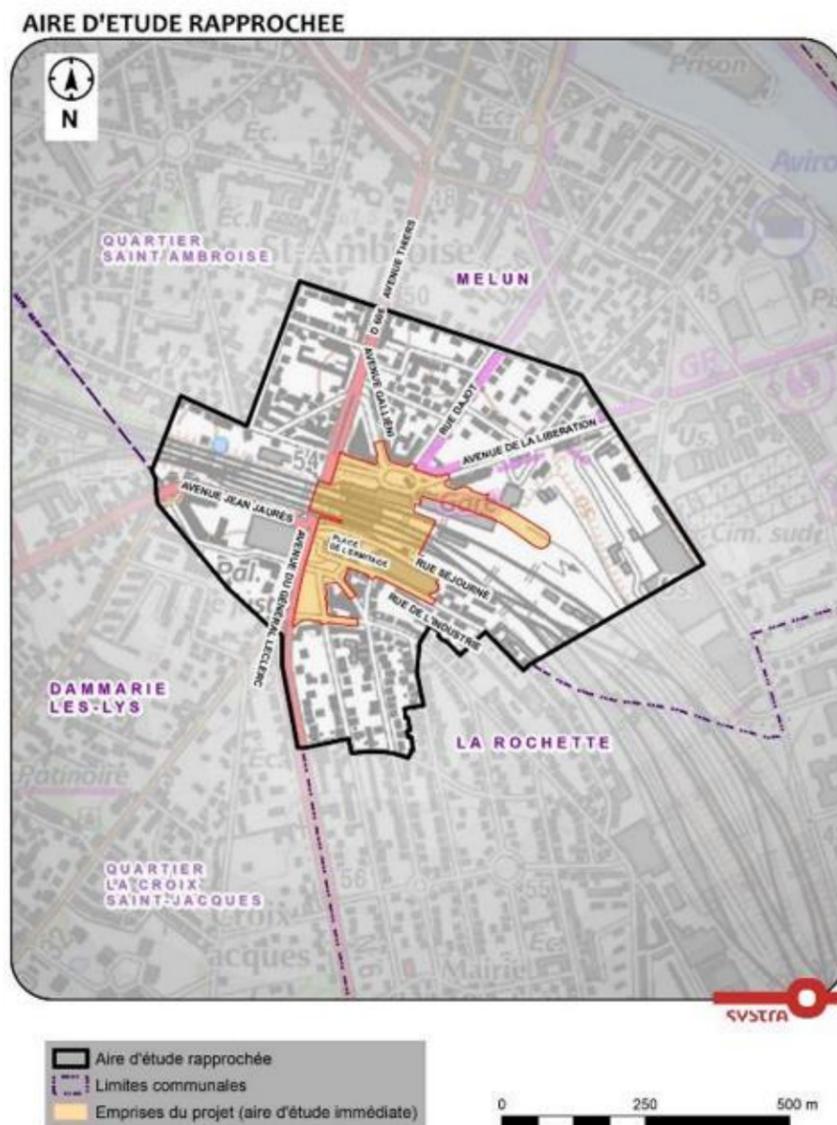


Figure 1 : Carte de situation de l'aire d'étude rapprochée (source : Systra)

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération tant en phase définitive qu'en phase travaux. Cette opération porte sur :

- Les espaces ferroviaires (bâtiment voyageurs, accès aux quais),
- Les gares routières nord et sud,
- Le parc relais,
- L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,
- Les aménagements cyclables,
- L'information voyageurs,
- Les aménagements extérieurs de voirie.

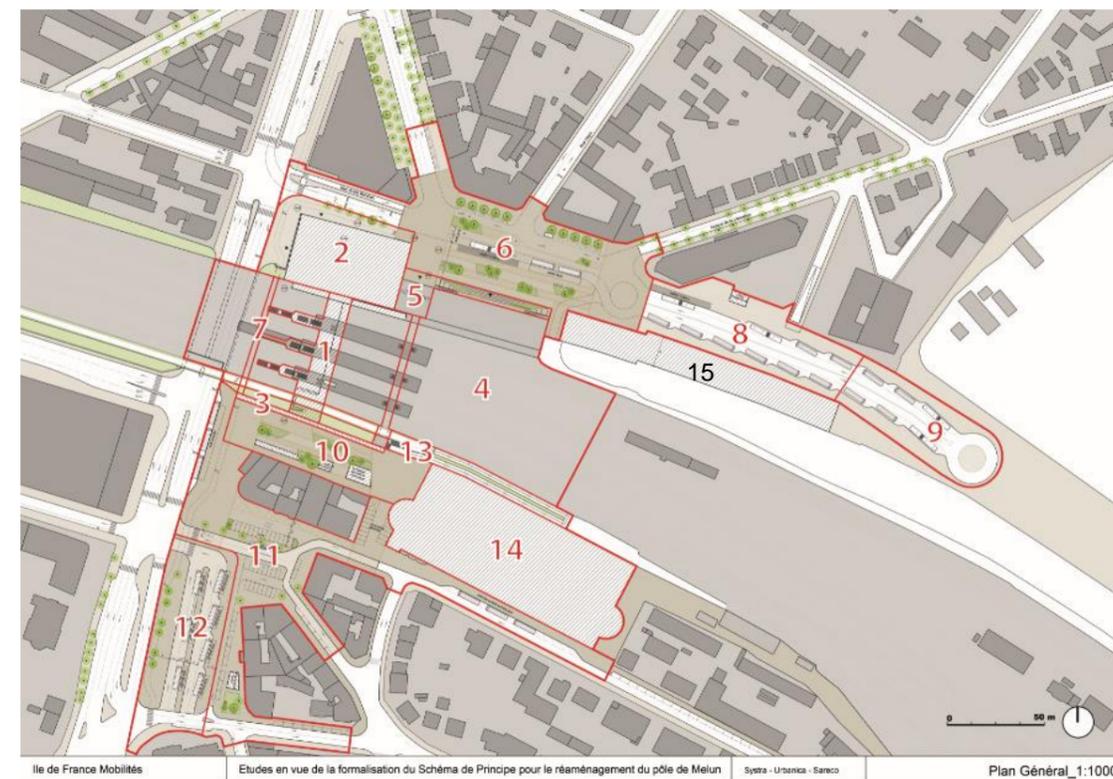


Figure 2 : Plan des différentes zones du pôle d'échanges soumis à la procédure de DUP (en rouge)

Le projet, tel que présenté dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, intègre pour sa part les éléments de programme suivant :

**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

Projet tertiaire de la CAMVS (15), non concerné par la Déclaration d'Utilité publique

Le projet immobilier, prévu au niveau de l'ancienne halle SERNAM, constituant la première phase du projet de « Quartier Centre Gare » porté par la CAMVS (figure 15 sur le plan ci-dessus) n'est pas compris dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique, A la demande de l'Autorité environnementale, dans le cadre de sa réponse à la demande d'examen au cas par cas déposé pour le projet de pôle de Melun, ce projet immobilier a été intégré dans l'étude des incidences du projet (présentée dans l'étude impact, en pièce G). Il prévoit la construction de 10 000 à 12 000 m<sup>2</sup> de bureaux traversants avec une largeur de 16 mètres linéaires, ainsi qu'un parking en sous-sol (avec un seul niveau à usage privé, voire 2 niveaux supplémentaires qui pourraient être ajoutés à usage public).

Le document d'urbanisme doit intégrer l'opération à venir, afin de ne pas compromettre sa réalisation.

Ainsi, la réalisation des aménagements du Pôle d'échange multimodal de la Gare de Melun nécessite la mise en compatibilité de certaines dispositions du PLU en application des dispositions de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme.

Il est obligatoire de réaliser une enquête publique unique qui porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la ville de Melun.

## 1.4. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

### 1.4.1. L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme

La loi d'accélération et de simplification de l'action publique n°2020-1525 du 7 décembre 2020 modifie l'article L.104-1 du code de l'urbanisme en soumettant expressément les évolutions des documents d'urbanisme à évaluation environnementale. Un décret en Conseil d'Etat déterminera les critères en fonction desquels cette évaluation environnementale (ou une actualisation de l'évaluation environnementale existante), devra être réalisées soit de manière systématique ou après un examen au cas par cas (Art. L. 104-3, al. 2 C. urb). Dans l'attente de la publication de ce décret, il est recommandé de réaliser (ou d'actualiser) l'évaluation environnementale des documents concernés.

Île-de-France Mobilité a souhaité s'engager dans une évaluation environnementale systématique, il n'a pas conséquent pas été déposé de formulaire de cas par cas, le présent dossier intègre l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité de Plan Local d'Urbanisme.

### 1.4.2. L'examen du dossier par le Préfet

Le processus ci-après explicite les principales étapes règlementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU/PLUi dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève de la compétence de l'État lorsque le maître d'ouvrage n'est pas compétent en matière de document d'urbanisme.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par IDFM, la compatibilité des dispositions du PLU/PLUi avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-13 à R.153-17 du code de l'urbanisme.

### 1.4.3. L'examen conjoint des Personnes publiques associées (PPA) préalable à l'ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique »

Dans les PPA, sont généralement associées à cet examen conjoint les personnes publiques suivantes :

- la région d'Île de France ;
- le département de Seine et Marne ;
- les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale ;
- la chambre de commerce et d'industrie ;
- la chambre des métiers ;
- la chambre d'agriculture. ....

En pratique cette liste n'est pas exhaustive, Seront également invités à cet examen conjoint, le Maire de la commune intéressée par l'opération (Melun) et en l'espèce le maire de la commune de Dammarie-lès-Lys.

Cette réunion fait l'objet d'un procès-verbal qui sera joint au dossier d'enquête publique.

#### 1.4.4. L'enquête publique unique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU.

La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser. Elle ne peut être inférieure à trente jours pour les projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale. Toutefois, par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.

#### 1.4.5. L'avis de l'organe délibérant de la commune

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête), le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le Préfet, au Conseil Municipal de Melun. Celui-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour donner son avis.

A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

#### 1.4.6. La Déclaration d'utilité publique du projet

La déclaration d'utilité publique sera prononcée par arrêté préfectoral. Elle a pour effet d'emporter la mise en compatibilité du PLU (art L. 153-58 1° du code de l'urbanisme).

Le Plan Local d'Urbanisme ainsi mis en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage (article L.153-59 du code de l'urbanisme).

## 1.5. CADRE LEGAL DE LA PROCEDURE ET OBJET DE L'ENQUETE

### 1.5.1. Code de l'urbanisme

Le projet d'aménagement du Pôle multimodal de Melun fait l'objet d'une enquête publique en vue de déclarer l'utilité publique de l'opération.

Lorsqu'un projet n'est pas compatible avec un document d'urbanisme, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique doit également porter sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59, R.153-14 du code de l'urbanisme :

#### Article L.153-54

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

#### Article L.153-55

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

#### Article L.153-56

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

#### Article L.153-57

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

#### Article L.153-58

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

#### Article L.153-59

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma ».

#### Article R.153-14

Créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

Modifié par Décret n°2018-617 du 17 juillet 2018 - art. 5

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le Préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable ».

### 1.5.2. Code de l'environnement

#### Article L.122-14

Créé par Ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 - art. 1

« Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.

Dans cette hypothèse, une procédure commune de participation du public est organisée. Lorsque le projet ou la modification du plan ou du programme ou la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumis à enquête publique, c'est cette dernière procédure qui s'applique. »

#### Article R.122-27

Créé par Décret n°2016-1110 du 11 août 2016 - art. 1

Modifié par Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 - art. 3

« Une évaluation environnementale commune à plusieurs projets faisant l'objet d'une procédure d'autorisation concomitante peut être mise en œuvre, à l'initiative des maîtres d'ouvrage concernés, lorsque l'étude d'impact contient les éléments mentionnés à l'article R. 122-5 au titre de l'ensemble des projets.

Lorsque la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable est compétente pour un des projets, elle est l'autorité environnementale unique. Dans les autres cas, le Préfet de région est compétent, sauf lorsqu'une mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable est compétente au titre de l'un des projets. Elle est consultée sur l'étude d'impact commune à l'ensemble des projets et rend un avis dans le délai prévu à l'article R. 122-7.

Une procédure commune de participation du public est réalisée. Conformément à l'article L. 123-6, lorsqu'un des projets est soumis à enquête publique, une enquête publique unique est réalisée. »



## 1.6. CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE

La mise en compatibilité porte sur la modification des éléments du PLU de Melun et leur mise en cohérence avec la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique.

Les pièces suivantes sont analysées et éventuellement mises en compatibilité :

- Le rapport de présentation,
- le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP),
- le règlement écrit des zones traversées par le projet,
- le plan de zonage,
- Les éléments de valeur à protéger.

**Le présent dossier vise à mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Melun avec le projet de Pôle multimodal de la Gare de Melun.**

## **2. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE**

## 2.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

### 2.1.1. Contexte du projet

Le pôle d'échanges de Melun draine chaque jour un flux considérable de voyageurs, lui conférant un statut particulier à l'échelle départementale et régionale. Il s'agit d'un pôle de niveau 1 pour lequel la mise en accessibilité n'est pas encore effectuée. La loi n°2005-102 et ses décrets applicatifs sur la mise en accessibilité des lieux et équipements publics, ainsi que l'arrivée d'une ligne structurante Tzen en obligent à revoir la conception et l'organisation globale du pôle d'échanges.

La mise en accessibilité de la gare ferroviaire et la volonté de résorber la coupure urbaine pour les modes doux conditionnent deux enjeux majeurs du projet. Il s'agit de proposer un schéma d'aménagement du pôle dont la compréhension est aisée et où les déplacements sont fluides, notamment pour passer d'un mode à l'autre. A ce titre, le nouveau passage souterrain et l'affectation du passage souterrain existant aux vélos est un des enjeux majeurs du dossier.

En quelques chiffres, le pôle gare de Melun, c'est :

- 15,7 M de voyageurs en 2018 (+5,4% en 4 ans)
- 47 400 voyageurs par jour (M+D)
- De fortes évolutions attendues à l'horizon 2030 : +31% de montants en direction de Paris
- Environ 30 trains/heure aux heures de pointe
- Environ 30 lignes de bus et autocars
- Un Parc Relais de 664 places saturé

La gare souffre aujourd'hui de dysfonctionnements importants, hérités de sa conception initiale :

- Une intermodalité peu satisfaisante au regard de l'organisation des gares routières et des problématiques d'accessibilité (PMR) ;
- Un fort usage de la voiture : axes circulants importants, offre de stationnement saturée ;
- Des modes actifs (piétons et vélos) à promouvoir : pas de continuité cyclable, un manque de stationnement vélos, des cheminements piétons peu adaptés ;
- Le réaménagement de la gare dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

Le projet de pôle comprend une réorganisation des espaces de la gare ferroviaire. Sur le périmètre intermodal, le projet traite des abords de l'ensemble des accès à la gare ferroviaire et s'attachera à tous les modes de rabattement des voyageurs (bus, vélo, marche à pied, voiture particulière).

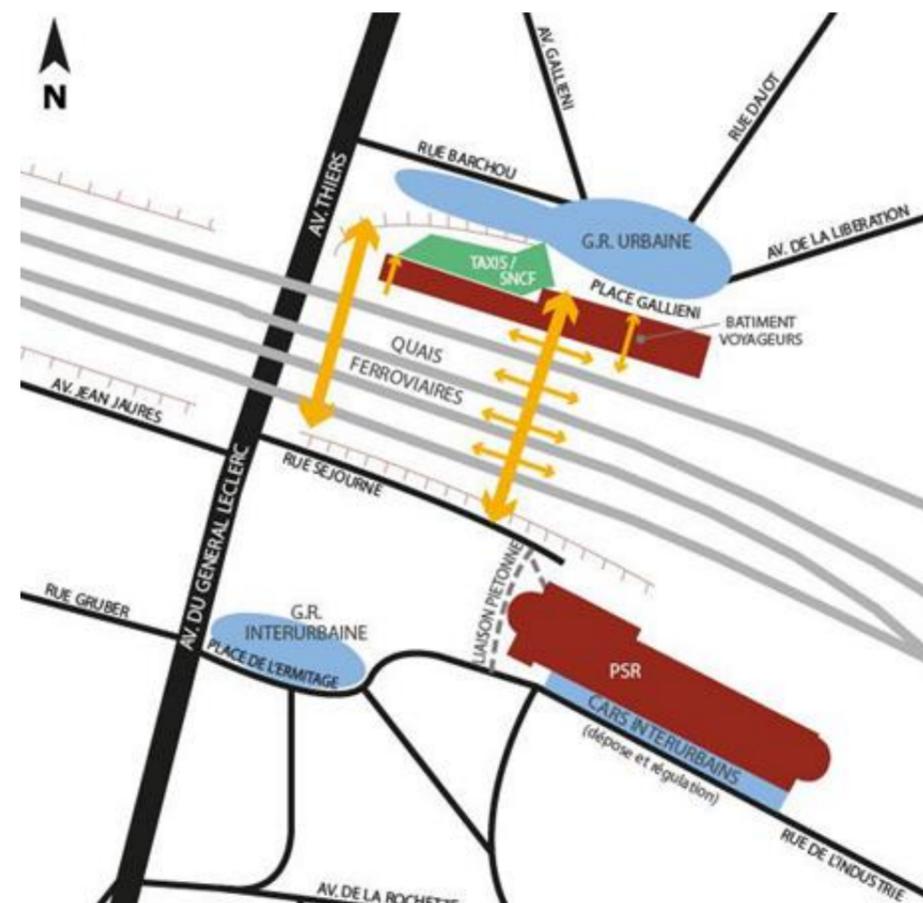
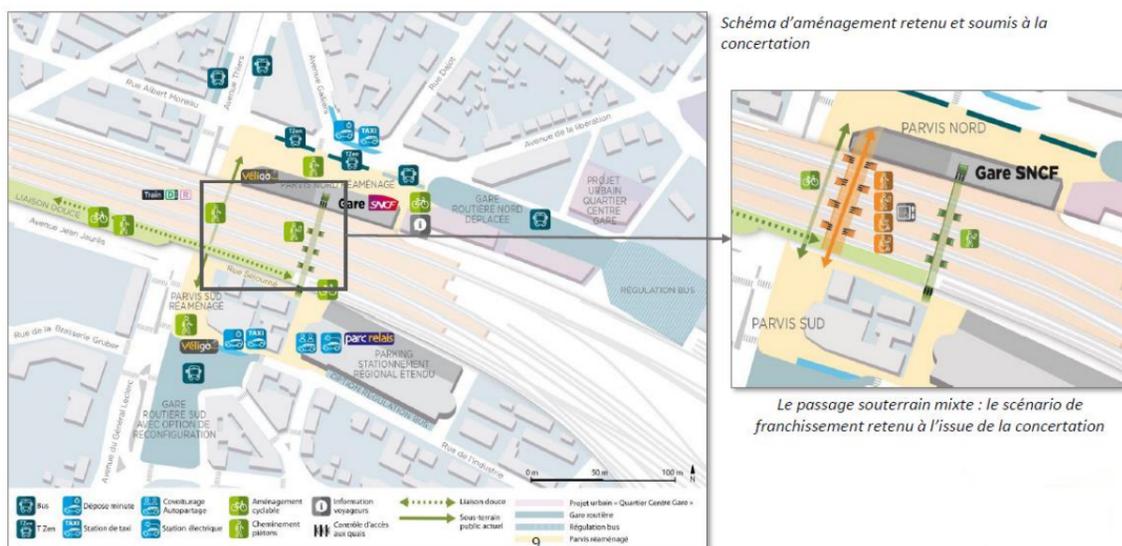


Figure 3 : Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)

## 2.1.2. Objectifs du projet

Les dysfonctionnements actuels du pôle de Melun et les perspectives de développement urbain ont conduit à proposer un réaménagement du pôle visant trois objectifs :

1. Conforter l'attractivité du pôle de Melun et l'intermodalité
2. Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs
3. Participer à la dynamique du quartier et du cœur d'agglomération



**Figure 4 : Schéma d'aménagement retenu et soumis à la concertation**

Une concertation, en 2018, a abouti à retenir un scénario de mise en accessibilité, de franchissement et de désaturation de la gare via un nouveau Passage Souterrain (PASO) mixte. Ce PASO aura une fonction lien ville / ville.

## 2.1.3. Présentation du projet de pôle d'échanges multimodal de Melun

Le projet consiste à construire un pôle d'échange multimodal qui comporte plusieurs éléments de programme 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 grand pôle d'échanges de Melun s'articule 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 nouveau bâtiment voyageurs, 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.

Tous ces projets devront être coordonnés et échelonnés dans le temps.

### Le périmètre d'étude :

Le périmètre d'implantation du projet de pôle concernera à la fois le « périmètre ferroviaire » (aménagement des espaces ferroviaires, y compris bâtiments voyageurs) et le « périmètre intermodal » (aménagement intermodaux autour de la gare).

Ce périmètre est entièrement localisé sur la commune de Melun, en Seine-et-Marne



**Éléments de programme :**

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 :**

- A. Arrivée du TZen 2
- B. Coulée verte
- C. Projet tertiaire de la CAMVS

**Figure 5 : Vue aérienne du pôle d'échanges (réalisation Urbanica)**

## 2.2. CALENDRIER PREVISIONNEL

PEM-Gare de Melun Planning général prévisionnel	CPER 2022-2027												Post 2027							
	Temps 1				Temps 2				Temps 3											
	2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030	
	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
<b>Phase 0 : études et procédures</b>																				
REA anticipée : fin démolition de la halle SERNAM +	■	■																		
construction d'un parking provisoire de 70 places	■																			
Approbation du Schéma de Principe (CC CAMVS 29 mars et CA IDFM 14 avril)	■																			
Périmètre ferroviaire : AVP optimisé	■																			
Périmètre intermodal : AVP		■	■	■																
Approbation AVP et mise en œuvre financements			■	■																
Enquête publique		■																		
Acquisitions foncières amiables nécessaires au projet			■	■																
étude libération aire de regulation moa sncf				■																
travaux libération foncier aire regulation moa sncf						■														
Déclaration Utilité Publique (DUP)				au + tard																
<b>Phase 1 : études PRO + travaux préparatoires</b>																				
Périmètre ferroviaire : PRO-DCE désaturation et mise en accessibilité de la gare			■	■	■	■														
consultation et attribution marché de travaux						■	■													
Périmètre intermodal : PRO-DCE				■	■	■														
Accès PL à la plateforme ferroviaire : REA						■	■													
Gare routière nord : zone de régulation travaux préparatoires						■	■													
Démolition des bâtiments ICF La Sablière						■	■													
Rue Séjourné : travaux préparatoires (libération emprises)						■	■													

PEM-Gare de Melun Planning général prévisionnel	CPER 2022-2027												Post 2027							
	Temps 1				Temps 2				Temps 3											
	2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030	
	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
<b>Phase 2 : REA 1 - réalisation des travaux du pôle</b>																				
<i>Programme tertiaire (projet connexe)</i>						Gros Oeuv.	2nd Oeuv.													
Gare Routière Nord								MES												
<i>Tzen 2 secteur gare : projet connexe</i> REA avenue Thiers																				
<i>Tzen 2 secteur gare : projet connexe</i> REA rue Dajot																				
Parvis Nord et rues avoisinantes (post Tzen 2)																				
Périmètre ferroviaire : nouveau PASO														MES						
Périmètre ferroviaire : Travaux de quais (2 et 3 puis 1 et 4)																				
PSR : démolition P+R : reconstruction													MES							
Place Séjourné																				
Gare routière sud																				
Parvis Sud (place Ermitage)																				
Coulée verte : (amorçe PEM)																				
Emergence Nord																				
Mise en service de la nouvelle gare SNCF																				MES
Livraison des derniers aménagements du pôle																				



# **3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE MELUN**

Le PLU de la Ville de Melun a été approuvé par Délibération du Conseil municipal en date du 5 septembre 2013.

Il a fait l'objet de modifications rendues exécutoires en date du 1er octobre 2018 ; du 27 septembre 2018 ; d'une mise à jour arrêtée en date du 19 décembre 2018 ; ainsi que d'une modification n°4 approuvée le 15 juillet 2020 ;

Il est bon de préciser en outre, que le PLU en vigueur n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

La commune a enfin prescrit le 18 décembre 2020 une procédure de révision générale de son PLU.

Il est composé conformément aux dispositions de l'article L.151-2 du code de l'urbanisme :

- D'un rapport de présentation,
- D'un projet d'aménagement et de développement durable,
- Des orientations d'aménagement et de programmation,
- D'un règlement (écrit et graphique),
- D'annexes.

Le PLU opposable de la Ville de Melun comprend les dispositions qui suivent.

## 3.1. LE RAPPORT DE PRESENTATION

### 3.1.1. Généralités

Le rapport de présentation expose les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement d'urbanisme. Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services (article L.151-4 du code de l'urbanisme).

Le rapport de présentation permet de justifier les orientations d'aménagement choisies en prenant en compte les besoins liés au développement de la commune.

### 3.1.2. Le rapport de présentation du PLU de Melun

Le rapport de présentation du PLU de Melun dans sa partie diagnostic prévoit pour le Quartier Centre Gare, la réalisation, sous l'égide de la CAMVS, d'un quartier d'affaires connecté à un pôle d'échange multimodal devant accueillir le TCSP (TZen 2).

Extraits dudit rapports, ce projet communautaire poursuit différents objectifs ci-après rappelés dans les grandes lignes, notamment :

- La réorganisation de la gare routière, pour un usage plus fonctionnel et mieux sécurisé, centré sur la dissociation des flux ainsi que la création d'un parvis entièrement piéton. L'aménagement de la gare routière Nord s'accompagnera de travaux sur la partie sud favorable à la pratique des usagers ;
- Une meilleure prise en compte des besoins en stationnements à la fois dans l'offre et les modes de gestions ;
- Le déploiement de nouvelles formes de mobilités et le développement de l'intermodalité à travers les aménagements nécessaires à l'accueil du TZen2, à la croissance des lignes Melibus et Seine-et-Marne Express ;
- Une refonte de l'organisation des circulations favorisant ainsi l'atténuation des conflits observés sur le site et offrant une meilleure qualité de déplacement pour les piétons et les cyclistes (parkings protégés, pistes cyclables...) ;
- Des constructions renforçant l'attractivité économique et des projets pourvoyeurs d'emplois.

**Le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun s'inscrit dans les objectifs du rapport de présentation du PLU de la ville de Melun. Toutefois, celui-ci doit être complété d'un exposé des motifs des modifications apportées.**

## 3.2. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

### 3.2.1. Généralités

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques, ainsi que les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune. (L. 151-5 du code de l'urbanisme).

### 3.2.2. Les orientations du PADD de Melun

Le PADD du PLU de la ville de Melun, qui traduit le projet de ville comporte quatre orientations :

- La préservation d'un patrimoine naturel et bâti de qualité,
- Le développement et la régénération urbaine de la ville,
- Le renforcement des transports multimodaux,
- La redynamisation de l'économie et des équipements.

L'orientation « le renforcement des transports multimodaux » vise notamment à créer les conditions d'une offre en transports en commun suffisante pour aller vers une généralisation de la multimodalité réduisant de le sorte l'usage de la voiture et favorisant l'utilisation des modes de déplacement alternatifs. Les projets

de gares routières nord et sud, le parking relais, le réaménagement des espaces publics font partie de cette orientation.



Figure 6 : PLU de Melun, PADD (p.19)

Par ailleurs, le PADD décline des actions qui couvrent plusieurs thématiques, l'aménagement du Pôle Gare y est visé comme « le moyen d'affirmer l'attractivité et l'intensité économique de la ville centre ».

**Le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun est compatible avec les orientations contenues dans le PADD.**

### 3.3. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

#### 3.3.1. Généralités

Conformément aux articles L.151-6 à L.151-7 du code de l'urbanisme en vigueur, le PLU peut comporter des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre pour « mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. ».

Selon l'article L.152-1 du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation s'imposent aux futures opérations d'aménagement réalisées sur la commune, elles sont opposables en termes de compatibilité à « tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées », d'initiative publique ou privée.

#### 3.3.2. Les OPA du PLU de Melun

Le PLU de Melun contient trois orientations d'aménagement et de programmation :

- l'OAP flux et continuités,
- l'OAP culture et attractivité,
- l'OAP rééquilibrage du territoire.

L'OAP « flux et continuités » fait référence au réaménagement de la gare qui permettra l'amélioration des dessertes en transport en commun (notamment avec l'arrivée du TZen2 et l'aménagement des gares routières), le développement des liaisons douces (stationnement vélo, cheminements piétons, parvis sans voiture, etc.) tout en aménageant les circulations automobiles (dépose-minute, accès personnes à mobilité réduites, stationnement longue durée, etc.).

En outre l'OAP « rééquilibrage du territoire » se réfère au projet communautaire « Quartier Centre Gare » pour rééquilibrer l'activité sur le territoire.

**Le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun est compatible aux orientations contenues des OAP.**

## 3.4. LE REGLEMENT

### 3.4.1. Généralités

Le règlement fixe en cohérence avec le PADD, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols (L. 151-8 à L. 151-42 du code de l'urbanisme).

A ce titre, il délimite les zones urbaines et les zones à urbaniser et les zones naturelles, agricoles, forestières à protéger, les affectations des sols, la nature des constructions envisagées. Il peut notamment identifier et localiser les éléments de paysage, des quartiers, îlots, des immeubles, des espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à conserver et à mettre en valeur ou à requalifier en prescrivant des mesures de nature à en assurer leur préservation, leur conservation ou leur restauration (L. 151-19 du code de l'urbanisme).

Il est constitué de règles écrites et d'une partie graphique, lorsqu'une règle fait exclusivement l'objet d'une représentation dans un document graphique, la partie écrite du règlement le mentionne expressément. (R. 151-10 et R. 151-11 du code de l'urbanisme).

### 3.4.2. Les dispositions du règlement

#### 3.4.2.1. Les documents graphiques

Les documents graphiques du PLU de Melun sont regroupés dans le chapitre 5 « Les documents graphiques ».

Les emprises du projet d'aménagement du Pôle multimodal se situent dans les zones :

- Zone UEb : cette zone correspond à une zone d'habitat collectif
- Zone UG : cette zone correspond à la ZAC Grüber.

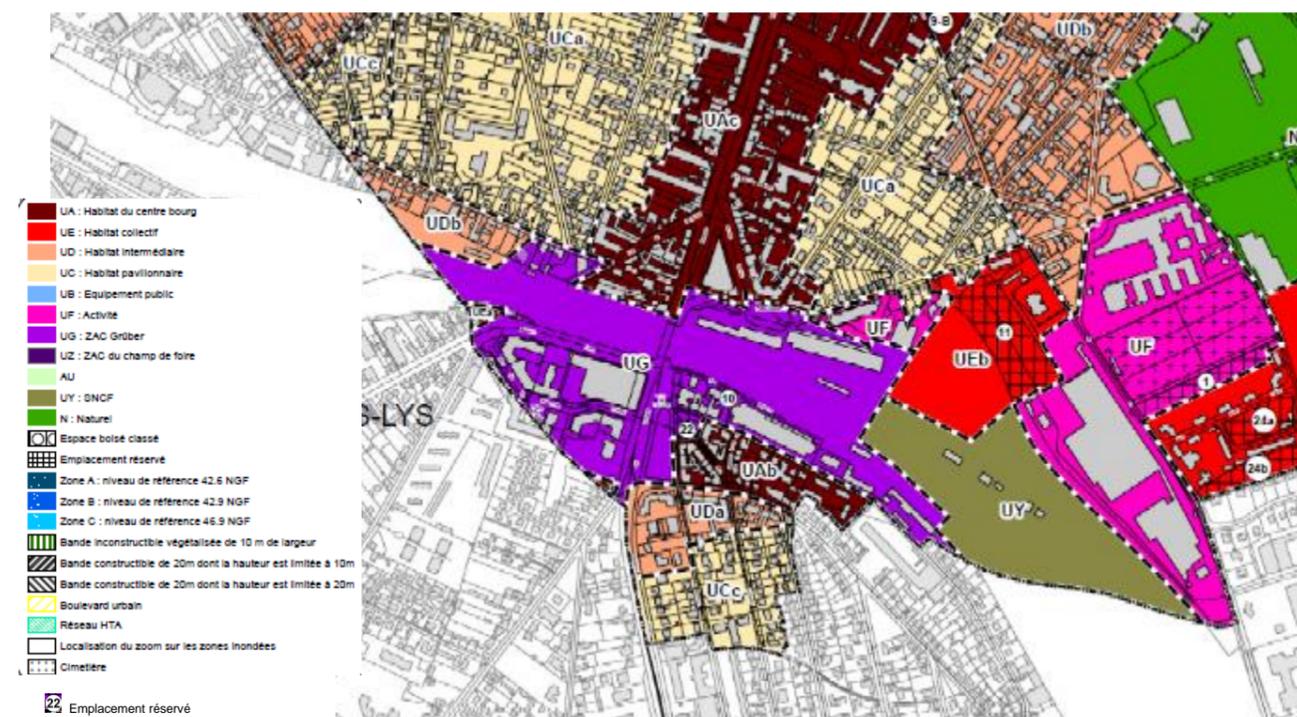


Figure 4 : PLU de Melun, plan 5.1.4 Plan de zonage couleur planche sud

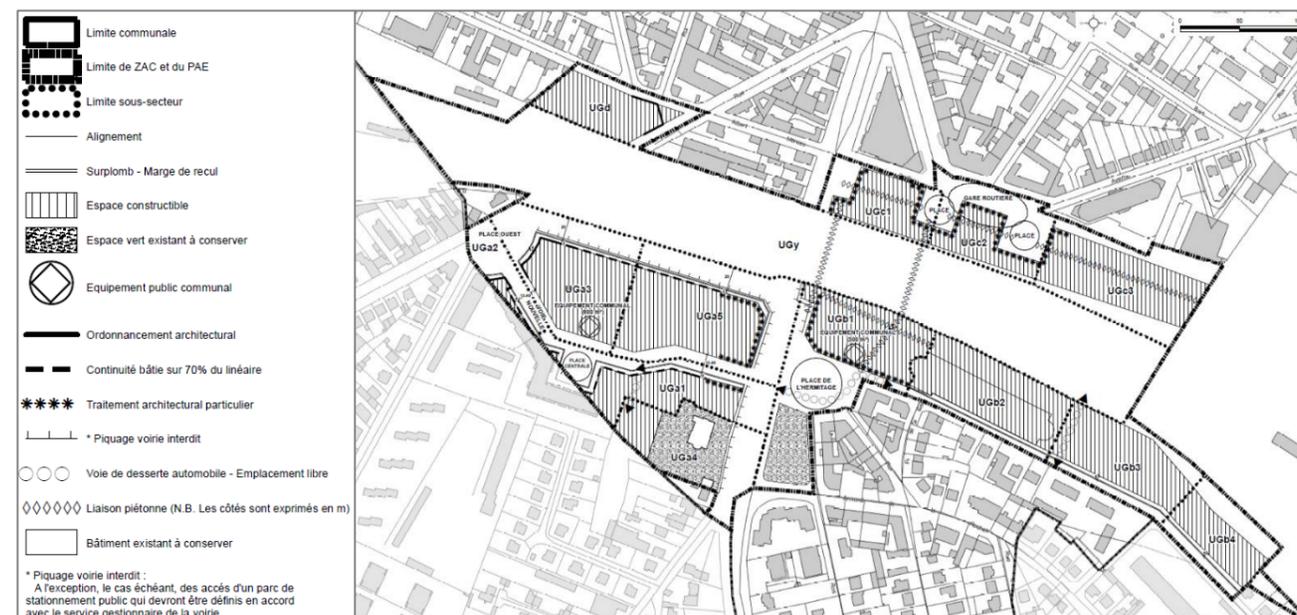


Figure 7 : PLU de Melun, plan 5.2.1 ZAC Grüber.



En outre, le secteur est concerné par des éléments à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (ancien article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme).

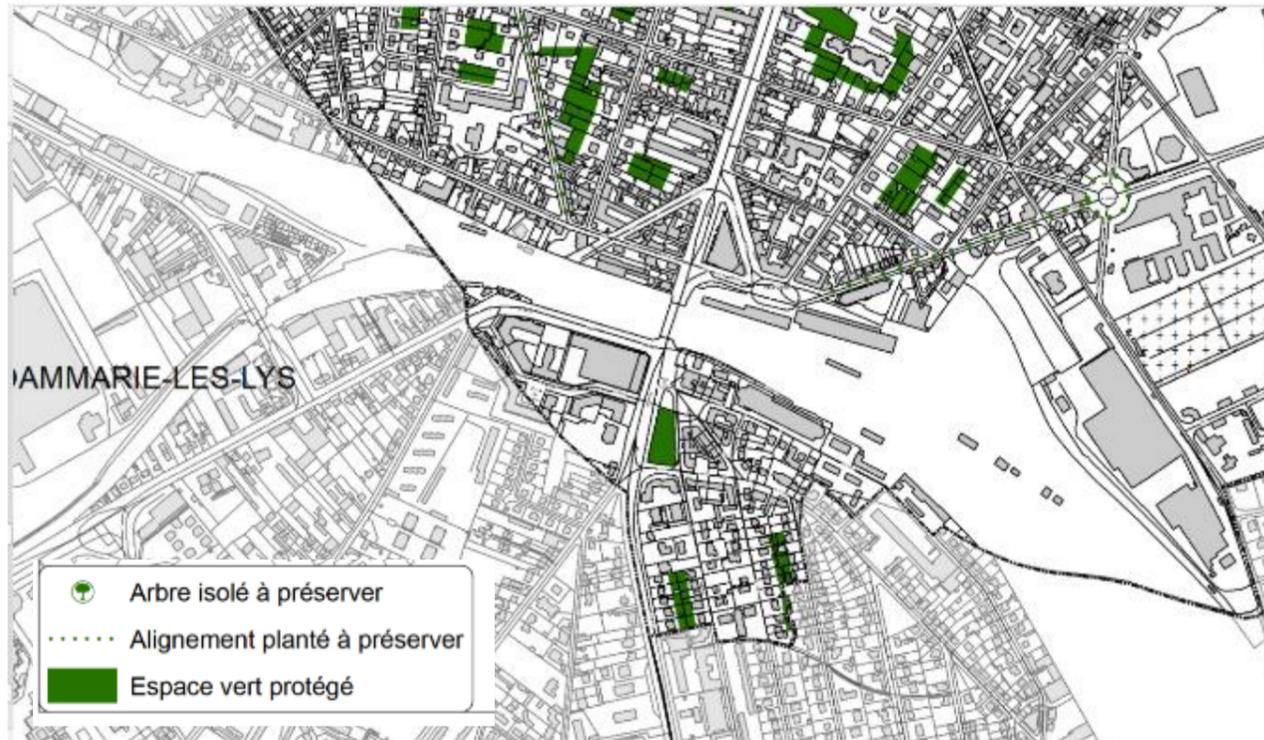


Figure 8 : PLU de Melun, plan 5.4.1 Plan des espaces verts protégés

La partie du projet relative à l'aménagement de la gare sud se situe sur un espace vert existant à conserver au plan de zonage (plan 5.2.1 du PLU) et sur un espace vert protégé au plan des espaces verts (plan 5.4.1 du PLU).

Le projet n'interfère avec aucun emplacement réservé ni avec aucun espace boisé classé.

### 3.4.2.2. La partie écrite

#### ➤ Les dispositions générales

L'article 3 -Division du territoire en zones (p.11) dispose que certains secteurs du PLU sont concernées par des éléments de paysage à protéger ou à mettre en valeur, au titre de l'ancien article L. 123-1-5-7° du code de l'urbanisme (actuel art. L. 151-19).

Ces secteurs font l'objet du plan N° 5.4.1.

**Le projet de gare routière sud n'est pas conforme à cette disposition.**

#### ➤ La zone UEb

Pour rappel la zone UEb est définie au PLU : « Ces secteurs correspondent aux espaces qui sont définis comme des zones de projets sur lesquels il est important d'anticiper de futurs aménagements d'ensemble ; amenés à être densifiés leur programme précis n'est pas encore connu. Leur aménagement devra faire l'objet d'études spécifiques. Actuellement la ville de Melun mène des études sur la reconversion de ces secteurs en vue d'y intégrer une plus grande diversité fonctionnelle et d'habitat ».

La zone UEb est concernée par l'aménagement de la zone de régulation de la gare routière nord.

Les principales dispositions applicables au projet sont les suivantes :

#### Article UE 1 – Occupations et utilisation du sol interdites

Sont interdits :

- Les constructions destinées à l'industrie
- Les constructions destinées à l'exploitation agricole
- Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves
- Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles R. 111-38 et R. 111-39 du code de l'urbanisme
- Les habitations légères de loisir, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisir
- Les carrières.

**Le projet est conforme aux dispositions de l'article UE1.**

#### Articles UE 2 – Occupation et utilisation du sol admises sous conditions

ZPPAUP. Les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application de la ZPPAUP approuvée par arrêté préfectoral du 20 juin 2002.

Sont autorisés sous conditions sur l'ensemble de la zone UE :

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement,
- La reconstruction d'un bâtiment détruit en tout ou partie à la suite d'un sinistre dans sa volumétrie d'origine et dans la limite de la surface de plancher des constructions préexistantes au moment du sinistre, nonobstant des articles 3 à 14,
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti des clôtures,
- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêt collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre TZen2,
- Les affouillements et exhaussement de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou des équipements d'infrastructure,
- L'extension de bâtiment existants régulièrement édifiés dans la limite de 20% de la surface de construction existante et/ou 20% de l'emprise au sol totale au moment de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme qui du fait de leur destination ne serait pas admis dans la zone,
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage sous réserve qu'ils soient liés à une activité commerciale de vente présente sur place.

**Le projet n'est pas conforme avec les dispositions de l'article UE2, où seules sont autorisées sous conditions, les infrastructures liées au projet de transport en commun en site propre TZen2.**

#### ➤ La zone UG

Pour rappel la zone UG et ses sous-secteurs sont définies au PLU :

« Un secteur UGb qui comprend les parcelles situées au nord de la rue de l'industrie et comprises entre la RN6, la voie SNCF et la limite communale. Il est constitué de quatre îlots. L'îlot situé entre la RN 6 et le parc de Stationnement Régional existant (PSR) à vocation de commerces, bureaux, hôtel et centre d'affaires. L'îlot situé rue de l'Industrie et constitué de parcelles appartenant à la SNCF à vocation de logements et de bureaux. Sur le reste de la rue de l'Industrie la vocation première des constructions est le logement.

Un secteur UGc qui correspond au périmètre de la gare SNCF et comprend en quasi-totalité des propriétés de la SNCF. Il englobe ainsi la gare SNCF, la gare routière située place Gallieni et les terrains SERNAM qui ont vocation à accueillir une programmation mixte. »

La zone UG est concernée par :

- l'aménagement de la gare routière nord (secteur UGc3) ;
- la construction d'une émergence nord (bâtiment voyageurs -secteur UGc1) ;
- l'aménagement de la future place Séjourné (démolition de 2 bâtiments bordant les voies et construction d'un local vélo et d'un auvent à la sortie du PASO – secteur UGb1) ;
- l'aménagement du parvis nord (secteur UGc2) ;
- l'aménagement de la gare routière sud (espace vert) ;
- la reconstruction du parc de stationnement régional, PSR (secteur UGb2).

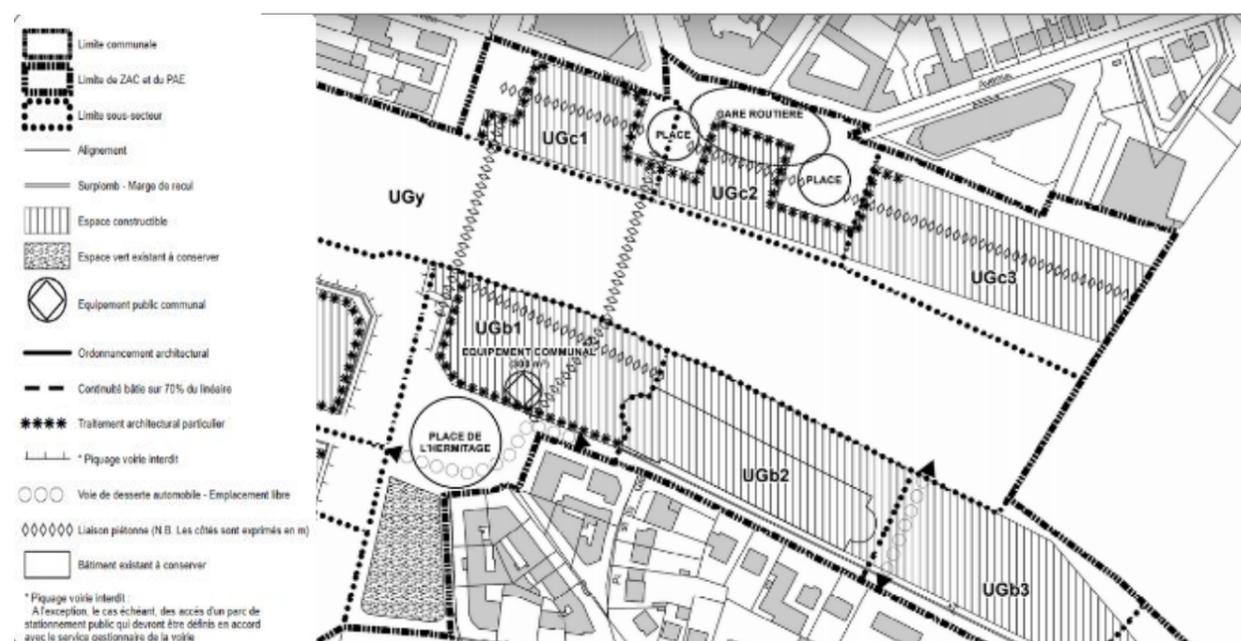


Figure 9 : PLU de Melun, Zoom sur le plan 5.2.1 de la ZAC Grüber (extrait)

Les dispositions applicables au projet sont les suivantes :

#### Article UG 1 – Occupations et utilisation du sol interdites

Sont interdits :

- Les constructions destinées à l'industrie ;
- Les constructions destinées à l'exploitation agricole ;
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage ;
- L'implantation ou l'extension d'activités incompatibles avec l'habitat ;
- Les **constructions annexes détachées de la construction principale de plus de 20 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur** et l'implantation de plus d'un abri de jardin par unité foncière ;
- Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves, ainsi que celles qui pourraient entraîner, pour le voisinage, une insalubrité

- ou un sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et/ou aux biens ;
- Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles R. 111-38 et R. 111-39 du code de l'urbanisme ;
- Les habitations légères de loisir, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisir ;
- Les affouillements et exhaussement de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou des équipements d'infrastructure ;
- Les carrières.

Sont en outre autorisées en secteur UGb2 exclusivement :

- Les constructions à usage de commerces
- Les constructions à usage d'habitation
- Les constructions à usage de services.

Les autorisations exclusives en secteur UGb2 sont étendues à l'article 2.

**Le projet d'aménagement du Pôle multimodal n'est pas conforme avec ces dispositions, pour ce qui concerne l'ouvrage de liaison nord (qu'est l'émergence nord annexe à la gare principale) et un local vélo en partie sud, ces constructions étant des annexes (de plus de 20 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur).**

#### Article UG 2 – Occupation et utilisation du sol admises sous conditions

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UG

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement,
- Les chaufferies à condition qu'elles soient liées à des constructions autorisées dans la zone
- Les constructions neuves, le long des voies indiquées au plan des « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
  - o Du type de voie
  - o Du nombre de files de circulation
  - o Du type d'urbanisme
  - o De la distance à la voie
  - o De la hauteur de construction
  - o Les prescriptions d'isolement
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti des clôtures
- **Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêt collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre TZen2,**



- Les affouillements et exhaussement de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou des équipements d'infrastructure,
- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques. Les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages électriques à haute et très haute tension faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.

Sont autorisés sous conditions dans le secteur UGb2 exclusivement

- L'**extension** du Parc de Stationnement Régional existant (PSR)
- Les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants (tels que les parcs de stationnement, transformateurs ...).

Sont en outre autorisés sous condition dans les secteurs [...] et UGc exclusivement :

- les commerces de proximité à condition que leur surface ne soit pas supérieure à 150 m<sup>2</sup> utiles par unité de vente. Ces restrictions ne concernent pas le bâtiment SNCF et les implantations commerciales pouvant s'y réaliser
- les constructions neuves le long des voies indiquées au plan des « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
  - o Du type de voie
  - o Du nombre de files de circulation
  - o Du type d'urbanisme
  - o De la distance à la voie
  - o De la hauteur de construction
  - o Les prescriptions d'isolement

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit des voies.

**L'aménagement du Pôle multimodal n'est pas conforme aux dispositions de l'article UG2 pour ce qui concerne les équipements publics, seuls sont autorisés ceux liés au fonctionnement du projet TZen2 et pour le PSR seule son extension est autorisée.**

**En secteur UGc, seule l'extension du PSR est autorisée.**

**Les bureaux ne sont pas autorisés en UGc, certains pourraient être prévus dans le futur bâtiment de l'émergence nord, en restitution de ceux existants qui doivent être démolis (bureaux Transiliens).**

#### Article UG 6 – Implantation par rapport aux voies et emprises publiques

##### 6.5 Dispositions spécifiques aux zones UGb, UGc, UGd

Dans tous les cas, les constructions seront implantées de telle manière que la distance horizontale mesurée perpendiculairement de tout point de la construction et le point de l'alignement opposé ou de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

**Cette disposition, pour les zones UGb et UGc, n'est pas conforme avec le projet de parking relais sur la rue de l'industrie. En revanche, cette disposition est conforme pour l'émergence nord sur la rue Barchou.**

#### Article UG 10 – Hauteur maximum des constructions

##### 10.2 limitation des hauteurs

Dispositions générales applicables à la zone UGb		
	Hauteur maximum	Nombre de niveaux
Disposition générale applicable au secteur UGb1		8
Disposition générale applicable au secteur UGb2		4
Disposition générale applicable au secteur UGb3 et UGb4		5
Dispositions générales applicables à la zone UGc		
Disposition générale applicable au secteur UGc1		6
Disposition générale applicable au secteur UGc2, UGc3		5

**Le projet de parking-relais n'est pas conforme avec la disposition applicable au secteur UGb2. Au regard des normes techniques, de sécurité et de la configuration du terrain le projet de reconstruction nécessite d'augmenter le nombre de niveau autorisé (R+5).**



#### Article UG 11 – Aspect extérieur

##### 11.4 Dispositions spécifiques à la zone UGb2

Le traitement de l'extension du P.S.R. devra être particulièrement soigné tant en ce qui concerne les façades que les terrasses (bacs à fleurs, plantations, ect...).

Dans le cadre de cette extension, il sera procédé à la réhabilitation du bâtiment actuel dans le même esprit.

**Il convient d'introduire les obligations à un projet de reconstruction du PSR le PLU en vigueur n'en évoquant pas les contraintes architecturales pourtant nécessaires à la prise en compte de son intégration dans un tissu urbain constitué.**

#### Article UG13- Espaces libres et plantations

##### 13.1. Dispositions générales

Les plantations existantes devront être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes d'espèces indigènes.

Dans la mesure où le programme construit comportera des espaces libres non construits, toute demande de permis de construire sera accompagnée :

- D'une note justifiant le choix du parti paysager ;
- D'un plan détaillé des espaces verts indiquant la nature et le nombre de sujets plantés ;
- D'un plan des liaisons piétonnières. »

##### 13.2. Dispositions spécifiques aux zones UGa1, UGa2, UGa3, UGa4, UGb1, UGc

70% des espaces libres de constructions seront plantés à raison d'un arbre de haute tige par 100m<sup>2</sup>.

Les espaces verts sur dalle devront comporter une épaisseur de terre végétale de :

- 0,30 mètres pour le gazon ;
- 0,60 mètres pour les arbustes ;
- 1,40 à 1,80 pour les arbres à grand développement.

Les rampes d'accès sont autorisées dans les espaces verts privés à condition qu'elles soient Découvertes ».

##### 13.5. Dispositions spécifiques à la zone UGb2

Il n'est pas fixé de règles

**Les dispositions de l'article UG13 ne s'opposent pas à la réalisation du projet de Pôle multimodal.**

## 3.5. SYNTHÈSE DES MODIFICATIONS A APPORTER

Afin de rendre compatible le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Melun avec le projet, il convient de modifier :

- Complément au rapport de présentation,
- le règlement des zones UE dans son article UE2,
- Le règlement de la zone UG dans ses articles UG1, UG2, UG6, UG10 et UG11,
- le plan de zonage n° 5.1.2,
- le plan n° 5.4.1, des espaces verts protégés.



# 4. PIÈCES ADAPTÉES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ



## 4.1. LE RAPPORT DE PRESENTATION

Le projet d'aménagement du Pôle multimodal de la Gare de Melun s'inscrit dans les projets du rapport de présentation du PLU de la ville de Melun, toutefois, celui-ci doit être complété d'un exposé des motifs des modifications apportées

Le secteur du PLU dans lequel est projeté le projet de Pôle d'échange multimodal et le programme tertiaire en pied de gare s'inscrit dans le périmètre de la ZAC Grüber créée en 1995, à l'initiative des communes de Melun et de Dammarie-lès-Lys. Cette opération initialement prévue sur près de 17 ha, n'a finalement été réalisée que sur l'emprise des anciennes brasseries Grüber sur une surface de 3,5 ha. Achevé dans les années 2000 ce nouveau quartier (452 logements, bureaux, l'aménagement d'une crèche municipale, de la place de Ermitage, implantation de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat.) contribue à offrir une nouvelle façade urbaine en entrée de ville.

Aujourd'hui, le projet initial n'est plus d'actualité et les communes de Dammarie-lès-Lys et de Melun se sont engagées dans une opération de clôture de la ZAC Grüber. Pour autant, celle-ci reste inscrite au PLU de la ville de Melun approuvé en 2013.

Depuis l'approbation du PLU le projet initial de restructuration aux abords de la gare a évolué en raison notamment des nouveaux besoins de la SNCF (maintien d'emprises ferroviaires stratégiques). En outre, le pôle d'échanges de Melun demeure un pôle structurant pour les transports du sud de l'Île-de-France. (RER D, Transilien R, une vingtaine de lignes de bus et de cars départementaux), drainant chaque jour un flux considérable de voyageurs, ce qui lui confère un statut particulier au niveau départemental et régional.

Le Pôle de Melun est ainsi classé de niveau 1 ce qui implique une mise en accessibilité des lieux et des équipements rendu obligatoire (loi n°2005-102 et ses décrets applicatifs), avec l'arrivée d'une ligne structurante de transport en commun (Tzen2), l'augmentation du trafic attendue à l'horizon 2030 oblige à en revoir la conception et l'organisation globale.

Ainsi, le projet porte sur tous les aménagements destinés à améliorer les dysfonctionnements actuels du Pôle, à fluidifier les correspondances (gare routières nord et sud, bâtiments voyageurs, accès aux quais, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, parc relais, aménagements cyclables, aménagements extérieurs de voiries, information voyageurs) et à résorber les coupures urbaines.

Une concertation en 2018 a abouti à retenir un scénario de mise en accessibilité, de franchissement et de désaturation de la gare et ses abords par les aménagements suivants :

- La création d'un nouveau Passage Souterrain nord-sud (PASO) qui aura une fonction lien ville / ville, accessible depuis les deux parvis,
- la requalification des deux parvis nord et sud,
- la création d'un nouveau bâtiment voyageurs,
- La réorganisation des gares routières nord et sud,

- L'extension du parc de stationnement régional et sa labélisation en P+R (la solution de « reconstruction totale » sera finalement retenue du fait de l'usure du bâtiment existant diagnostiqué en 2019)

En accompagnement de 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

Pour réaliser l'ensemble du projet, une évolution du règlement (certaines dispositions écrites et graphiques) du PLU opposable est nécessaire. Celle-ci porte sur :

- la requalification de la partie de la place de l'Ermitage, classée selon les documents en espace vert protégé existant (plan 5.4.1) ou en espace vert existant à conserver (plan 4.1.2). A ce jour cette partie de la place est constituée d'un parking,
- L'adaptation des articles UG1, UG2 et UEb2 actuels qui ne permettent pas les aménagements liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôle,
- L'adaptation des articles UG2 et UG11 qui ne permettent que l'extension du parking relais et non sa reconstruction,
- La modification des articles UG 10 , UG6 et UG 11 pour le seul sous-secteur UGb2 pour permettre la construction du parking relais en adaptant la hauteur autorisée (art. 10), son implantation par rapport à la rue de l'industrie (art. 6) et son intégration (art 11).
- La modification de l'article UG1 afin de permettre la construction du bâtiment voyageur nord, seuls les annexes de 20 m<sup>2</sup> d'une surface de 5m<sup>2</sup> sont actuellement autorisées. De plus, dans le sous-secteur UGc1 où sera situé ce bâtiment, il s'agira de permettre les constructions à usage de services et de bureaux Transilien liés à l'exploitation du pôle.

## 4.2. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

**Le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun est compatible avec les orientations contenues dans le PADD.**

Aucune modification n'est à introduire.

## 4.3. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

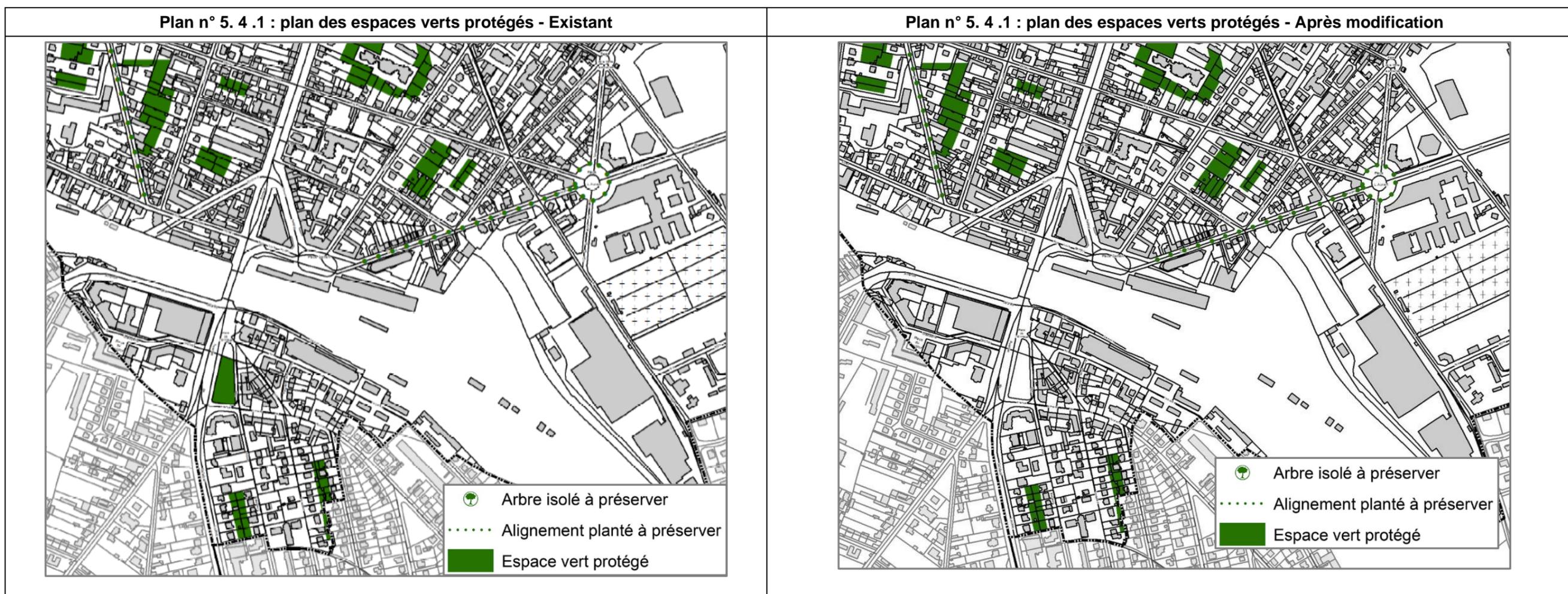
Le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun est compatible avec les orientations contenues dans les OAP.

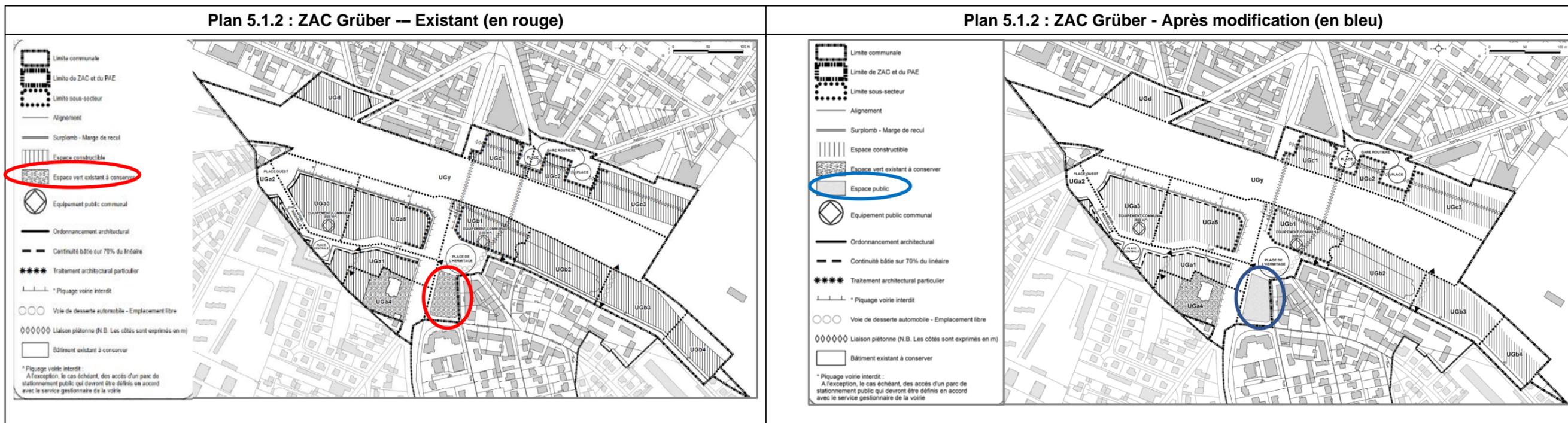
Aucune modification n'est à introduire.

## 4.4. LE REGLEMENT

### 4.4.1. Les documents graphiques

Les modifications proposées au PLU sont les suivantes :





#### 4.4.2. La partie écrite

##### Les dispositions générales

Les dispositions générales qui rappellent les protections du code de l'urbanisme ne sont pas à modifier, seul le document graphique est adapté.



## La zone UEb, article 2 existant

### ARTICLE UE2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

#### RAPPEL

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.6.142 du 28 juin 2007, les démolitions sont soumises à autorisation.
- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.7.143 du 28 juin 2007, l'édification de clôture est soumise à autorisation.
- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme.
- Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels au document graphique 5.1.
- Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichage est rejetée de plein droit

#### NUISANCES SONORES

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et hospitalières et des locaux destinés à recevoir du public devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992.

#### RISQUE D'INONDATION

Dans les territoires soumis à des risques d'inondation, délimités par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application du PPRI.

Les hauteurs admises sont calculées non par référence au terrain naturel mais par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m ou pour la zone inondable de l'Almont en fonction de la cote de référence définie au document graphique n° 5.1+ 0,20 m.

#### ZPPAUP

Les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application de la ZPPAUP approuvée par arrêté préfectoral du 20 juin 2002.

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UE

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement,
- La reconstruction d'un bâtiment détruit en tout ou partie à la suite d'un sinistre dans sa volumétrie d'origine et dans la limite de la surface de plancher des constructions préexistante au moment du sinistre, nonobstant les dispositions des articles 3 à 14,
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures,
- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre Tzen2,
- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure,
- L'extension de bâtiments existants régulièrement édifiés dans la limite de 20% de la surface de construction existante et/ou 20% de l'emprise au sol total au moment de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme qui du fait de leur destination ne serait pas admis dans la zone,
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage sous réserve qu'ils soient liés à une activité commerciale de vente présente sur place.

## La zone UEb, article 2 modifié

### ARTICLE UE2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

#### RAPPEL

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.6.142 du 28 juin 2007, les démolitions sont soumises à autorisation.
- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.7.143 du 28 juin 2007, l'édification de clôture est soumise à autorisation.
- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme.
- Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels au document graphique 5.1.
- Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichage est rejetée de plein droit

#### NUISANCES SONORES

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et hospitalières et des locaux destinés à recevoir du public devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992.

#### RISQUE D'INONDATION

Dans les territoires soumis à des risques d'inondation, délimités par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application du PPRI.

Les hauteurs admises sont calculées non par référence au terrain naturel mais par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m ou pour la zone inondable de l'Almont en fonction de la cote de référence définie au document graphique n° 5.1+ 0,20 m.

#### ZPPAUP

Les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application de la ZPPAUP approuvée par arrêté préfectoral du 20 juin 2002.

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UE

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement,
- La reconstruction d'un bâtiment détruit en tout ou partie à la suite d'un sinistre dans sa volumétrie d'origine et dans la limite de la surface de plancher des constructions préexistante au moment du sinistre, nonobstant les dispositions des articles 3 à 14,
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures,
- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre Tzen2, **et ceux liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun.**
- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure,
- L'extension de bâtiments existants régulièrement édifiés dans la limite de 20% de la surface de construction existante et/ou 20% de l'emprise au sol total au moment de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme qui du fait de leur destination ne serait pas admis dans la zone,
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage sous réserve qu'ils soient liés à une activité commerciale de vente présente sur place.



## La zone UG , article 1 existant

### ARTICLE UG1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites :

- Les constructions destinées à l'industrie.
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage.
- Les constructions destinées à l'exploitation agricole.
  
- L'implantation ou extension d'activités incompatibles avec l'habitat.
- Les constructions annexes détachées de la construction principale de plus de 20 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur et l'implantation de plus d'un abri de jardin par unité foncière.
- Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves, ainsi que celles qui pourraient entraîner, pour le voisinage, une insalubrité ou un sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et/ou aux biens.
- Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles au titre des articles R.111-38 et R.111-39 du code de l'urbanisme
- Les habitations légères de loisirs, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisirs.
- Les affouillements et exhaussements de sol, s'ils ne sont pas liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.
- Les carrières.

Sont en outre autorisé en secteur UGd et UGa4 exclusivement :

- Les constructions à usage de commerces,

Sont en outre autorisé en secteur UGb2 exclusivement :

- Les constructions à usage de commerce,
- Les constructions à usage d'habitation,
- Les constructions à usage de service,

## La zone UG , article 1 modifié

### ARTICLE UG1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites :

- Les constructions destinées à l'industrie.
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage.
- Les constructions destinées à l'exploitation agricole.
  
- L'implantation ou extension d'activités incompatibles avec l'habitat.
- Les constructions annexes détachées de la construction principale de plus de 20 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur et l'implantation de plus d'un abri de jardin par unité foncière **à l'exception de celles liées à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun.**
- Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves, ainsi que celles qui pourraient entraîner, pour le voisinage, une insalubrité ou un sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et/ou aux biens.
- Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles au titre des articles R.111-38 et R.111-39 du code de l'urbanisme
- Les habitations légères de loisirs, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisirs.
- Les affouillements et exhaussements de sol, s'ils ne sont pas liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.
- Les carrières.

Sont en outre autorisé en secteur UGd et UGa4 exclusivement :

- Les constructions à usage de commerces,

Sont en outre autorisé en secteur UGb2 exclusivement :

- Les constructions à usage de commerce,
- Les constructions à usage d'habitation,
- Les constructions à usage de service,



## La zone UG, article 2 existant

### ARTICLE UG2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

#### RAPPEL

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.6.142 du 28 juin 2007, les démolitions sont soumises à autorisation.

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.7.143 du 28 juin 2007, l'édification de clôture est soumise à autorisation

- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme

- Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels au document graphique n°5.1.

- Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit

#### NUISANCES SONORES

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et

hospitalières et des locaux destinés à recevoir du public devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992.

#### RISQUE D'INONDATION

Dans les territoires soumis à des risques d'inondation, délimités par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application du PPRI.

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UG

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement.
- Les chaufferies à condition qu'elles soient liées à des constructions autorisées dans la zone.
- Les constructions neuves, le long des voies indiquées au plan des servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
  - o Du type de voie ;
  - o Du nombre de files de circulation ;
  - o Du type d'urbanisme ;
  - o De la distance à la voie ;
  - o De la hauteur de construction.
  - o Les prescriptions d'isolement
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures.
- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre Tzen2.
- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.
- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques. Les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages électriques à haute et très haute tension faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UG4 exclusivement

- les constructions à usage administratif, destinées à l'enseignement et l'habitation à condition qu'elles soient liées aux activités de la Chambre des Métiers de Seine et Marne.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGA5 exclusivement

- o Toutes occupations du sol à conditions qu'elles soient affectées à la Cité Judiciaire et à ses annexes, y compris les logements de fonction et de gardiennage ;
- o Les ouvrages d'utilité publique de faible emprise tels que transformateurs, etc...

- o Les parcs de stationnement public de surface ;

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UG2 exclusivement

- L'extension du Parc de Stationnement Régional existant (PSR) ;
- Les installations classées soumises à autorisation préalable ou à déclaration à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants (tels que les parcs de stationnement, transformateurs...)

Sont en outre autorisés sous conditions dans les secteurs UG3 et UGc exclusivement

- Les commerces de proximité à condition que leur surface ne soit pas supérieure à 150 m<sup>2</sup> utiles par unité de vente. Ces restrictions ne concernent pas la bâtiment SNCF et les implantations commerciales pouvant s'y réaliser
- Les constructions neuves le long des voies indiquées au plan « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace intérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
  - o Du type de voie ;
  - o Du nombre de files de circulation ;
  - o Du type d'urbanisme ;
  - o De la distance de la voie ;
  - o De la hauteur de la construction.

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGy exclusivement

- Les constructions à usage d'activité économique ou d'entrepôt même si elles ne sont pas utiles ou nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et à condition que les nuisances et dangers peuvent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement actuel ou prévue de la zone où elles s'implantent.
- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme
- Les constructions à usage d'habitation si elles sont destinées à des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage.
- Les constructions à usage d'habitation aux bruits de la RN 372, de la rue des frères Thibault, et de la voie ferrée de Paris à Lyon et Paris /Melun via Corbeil, classées comme axes nuisant de type I et II à moins de quatre files seront soumises à isolement acoustique, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978 modifié le 23 février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.



## La zone UG, article 2 modifié

### ARTICLE UG2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

#### RAPPEL

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.6.142 du 28 juin 2007, les démolitions sont soumises à autorisation.

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.7.143 du 28 juin 2007, l'édification de clôture est soumise à autorisation

- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme

- Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels au document graphique n°5.1.

- Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit

#### NUISANCES SONORES

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et

hospitalières et des locaux destinés à recevoir du public devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992.

#### RISQUE D'INONDATION

Dans les territoires soumis à des risques d'inondation, délimités par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application du PPRI.

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UG

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement
- Les chaufferies à condition qu'elles soient liées à des constructions autorisées dans la zone
- Les constructions neuves, le long des voies indiquées au plan des servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
  - o Du type de voie ;
  - o Du nombre de files de circulation ;
  - o Du type d'urbanisme ;
  - o De la distance à la voie ;
  - o De la hauteur de construction.
  - o Les prescriptions d'isolement
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures.
- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre Tzen2, et ceux liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun.
- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.
- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques. Les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages électriques à haute et très haute tension faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGa4 exclusivement

- les constructions à usage administratif, destinées à l'enseignement et l'habitation à condition qu'elles soient liées aux activités de la Chambre des Métiers de Seine et Marne.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGa5 exclusivement

- o Toutes occupations du sol à conditions qu'elles soient affectées à la Cité Judiciaire et à ses annexes, y compris les logements de fonction et de gardiennage ;
- o Les ouvrages d'utilité publique de faible emprise tels que transformateurs, etc...

Pièce 4 - Règlement

108

- o Les parcs de stationnement public de surface ;

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGb2 exclusivement

- \* L'extension et/ou la reconstruction du Parc de Stationnement Régional existant (PSR)

- Les installations classées soumises à autorisation préalable ou à déclaration à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants (tels que les parcs de stationnement, transformateurs...)

Sont en outre autorisés sous conditions dans les secteurs UGb3 et UGc exclusivement

- Les commerces de proximité à condition que leur surface ne soit pas supérieure à 150 m<sup>2</sup> utiles par unité de vente. Ces restrictions ne concernent pas la bâtiment SNCF et les implantations commerciales pouvant s'y réaliser
- Les constructions neuves le long des voies indiquées au plan « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace intérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :

- o Du type de voie ;
- o Du nombre de files de circulation ;
- o Du type d'urbanisme ;
- o De la distance de la voie ;
- o De la hauteur de la construction.

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie.

Sont autorisées sous conditions dans le secteur UGc1 :

- les constructions à usage de services et de bureaux liés au projet d'aménagement et à l'exploitation du pôle de la Gare de Melun.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGy exclusivement

- Les constructions à usage d'activité économique ou d'entrepôt même si elles ne sont pas utiles ou nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et à condition que les nuisances et dangers peuvent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement actuel ou prévue de la zone où elles s'implantent.
- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme
- Les constructions à usage d'habitation si elles sont destinées à des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage.
- Les constructions à usage d'habitation aux bruits de la RN 372, de la rue des frères Thibault, et de la voie ferrée de Paris à Lyon et Paris /Melun via Corbeil, classées comme axes nuisant de type I et II à moins de quatre files seront soumises à isolement acoustique, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978 modifié le 23 février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.



## La zone UG, article 6 existant

### ARTICLE UG6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

#### 6.1. Principe général d'implantation

Les constructions, devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document graphique n° 5.2.

Toute construction est interdite dans les marges de reculement à l'exception des constructions en sous-sol et des rampes d'accès aux parkings.

Le long de rue de la brasserie Grüber, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point le plus proche de l'alignement opposé devra être au moins égal à la différence d'altitude entre les deux points (h=l). Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n°5.2.

#### 6.2. Saillies et oriels sur les marges de reculement

Elles sont autorisées à condition d'être situées à au moins 2,40 mètres du niveau du sol.

Sur les marges de retrait indiquées sur le document graphique n°5.2, la saillie pourra avoir une profondeur maximale de 1,50 mètre.

Sur le domaine public, les saillies devront respecter les règles de voirie en vigueur.

#### 6.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa4 et à la zone UGy

Il n'est pas fixé de règles.

#### 6.4. Dispositions spécifiques au secteur UGa5

En façade sur rue, les constructions doivent être édifiées à l'alignement. Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n° 5.5 « dispositions réglementaires applicables à la zone UG ».

#### 6.5. Dispositions spécifiques aux zones UGb, UGc, UGd

Dans tous les cas, les constructions seront implantées de telle manière que la distance horizontale mesurée perpendiculairement de tout point de la construction et le point de l'alignement opposé ou de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points

## La zone UG, article 6 modifié

### ARTICLE UG6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

#### 6.1. Principe général d'implantation

Les constructions, devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document graphique n° 5.2.

Toute construction est interdite dans les marges de reculement à l'exception des constructions en sous-sol et des rampes d'accès aux parkings.

Le long de rue de la brasserie Grüber, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point le plus proche de l'alignement opposé devra être au moins égal à la différence d'altitude entre les deux points (h=l). Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n°5.2.

#### 6.2. Saillies et oriels sur les marges de reculement

Elles sont autorisées à condition d'être situées à au moins 2,40 mètres du niveau du sol.

Sur les marges de retrait indiquées sur le document graphique n°5.2, la saillie pourra avoir une profondeur maximale de 1,50 mètre.

Sur le domaine public, les saillies devront respecter les règles de voirie en vigueur.

#### 6.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa4 et à la zone UGy

Il n'est pas fixé de règles.

#### 6.4. Dispositions spécifiques au secteur UGa5

En façade sur rue, les constructions doivent être édifiées à l'alignement. Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n° 5.5 « dispositions réglementaires applicables à la zone UG ».

#### 6.5. Dispositions spécifiques aux zones UGb, UGc, UGd

~~Dans tous les cas,~~ les constructions seront implantées de telle manière que la distance horizontale mesurée perpendiculairement de tout point de la construction et le point de l'alignement opposé ou de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points

#### 6.6 Disposition spécifique en secteur UGb2

L'extension et/ou la reconstruction du PSR devra être édifiée soit à l'alignement soit en recul par rapport à l'alignement des voies.



**La zone UG article 10 existant**

**ARTICLE UG10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS**

**10.1. Définition et mode de calcul de la hauteur**

La hauteur maximum des constructions est définie cumulativement par les critères suivants, lorsqu'ils sont précisés :

- la hauteur maximum au faîtage de la toiture ou à l'acrotère en cas de toiture terrasse,
- le nombre de niveaux tel qu'indiqué dans le tableau au paragraphe 10.2.

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel au moment du dépôt de l'autorisation d'urbanisme,

Toutefois, dans les secteurs de risque d'inondation délimités par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), les hauteurs admises sont calculées non par référence au terrain naturel mais par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m.

Dans le cas de remblais, le point de référence est constitué par le sol naturel existant à la date d'approbation de la présente révision.

Dans le cas d'un terrain en pente, celui-ci est partagé en sections nivelées de 20 mètres maximum, la hauteur retenue est alors la hauteur moyenne entre le point le plus haut et le point le plus bas de la section nivelée dans le sens de la plus grande pente (voir schéma annexé au règlement),

Les ouvrages techniques, cheminées, dispositifs de production d'énergie renouvelable et autres superstructures ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale sauf indication contraire. Ils devront être reculés par rapport à la façade d'une distance d'au moins 2 mètres et faire l'objet d'un traitement architectural.

**10.2. Limitation des hauteurs**

Dans le tableau ci-après le nombre de niveaux est donné en valeur absolue, par exemple 5 niveaux peuvent correspondre à un bâtiment avec un rez-de-chaussée, 3 étages et un comble aménagé ou pas. Le dernier niveau correspond généralement à des combles ou un attique.

	Hauteur maximum	Nombre de niveaux
<b>Dispositions générales applicables à la zone UGa</b>		
Disposition générale applicable aux secteurs UGa1, UGa2		6
Disposition générale applicable au secteur UGa3		7
Disposition générale applicable au secteur UGa4		5
Disposition générale applicable au secteur UGa5	24 m	

Disposition générale applicable au secteur UGa5	24 m	
<b>Dispositions générales applicables à la zone UGb</b>		
Disposition générale applicable au secteur UGb1		8
Disposition générale applicable au secteur UGb2		4
Disposition générale applicable au secteur UGb3 et UGb4		5
<b>Dispositions générales applicables à la zone UGc</b>		
Disposition générale applicable au secteur UGc1		6
Disposition générale applicable au secteur UGc2, UGc3		5

<b>Disposition applicable à la zone UGd 5</b>		
Disposition applicable à l'ensemble de la zone UGd		5
<b>Dispositions générale applicable à la zone UGy :</b>		
Pour les constructions à usage d'habitation		3
Pour les constructions à usage d'activités	15m	

Les façades des secteurs UGa2 ou UGa3 sur la rue Fabien et l'avenue Jean Jaurès formant une entité architecturale « porte de ville », leur hauteur devra être, sur la partie de façade, en arc de cercle et sur leur retour au moins sur une distance de 15 mètres, identique.

Les hauteurs des bâtiments en limite de ZAC ou d'îlot devront s'harmoniser avec les constructions voisines.

**Dispositions spécifiques au secteur UGy**

Pour les CINASPIC (équipements publics ferroviaires), il n'est pas fixé de règles.

## La zone UG article 10 modifié

### ARTICLE UG10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

#### 10.1. Définition et mode de calcul de la hauteur

La hauteur maximum des constructions est définie cumulativement par les critères suivants, lorsqu'ils sont précisés :

- la hauteur maximum au faîtage de la toiture ou à l'acrotère en cas de toiture terrasse,
- le nombre de niveaux tel qu'indiqué dans le tableau au paragraphe 10.2.

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel au moment du dépôt de l'autorisation d'urbanisme.

Toutefois, dans les secteurs de risque d'inondation délimités par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), les hauteurs admises sont calculées non par référence au terrain naturel mais par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m.

Dans le cas de remblais, le point de référence est constitué par le sol naturel existant à la date d'approbation de la présente révision.

Dans le cas d'un terrain en pente, celui-ci est partagé en sections nivelées de 20 mètres maximum, la hauteur retenue est alors la hauteur moyenne entre le point le plus haut et le point le plus bas de la section nivelée dans le sens de la plus grande pente (voir schéma annexé au règlement),

Les ouvrages techniques, cheminées, dispositifs de production d'énergie renouvelable et autres superstructures ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale sauf indication contraire. Ils devront être reculés par rapport à la façade d'une distance d'au moins 2 mètres et faire l'objet d'un traitement architectural.

#### 10.2. Limitation des hauteurs

Dans le tableau ci-après le nombre de niveaux est donné en valeur absolue, par exemple 5 niveaux peuvent correspondre à un bâtiment avec un rez-de-chaussée, 3 étages et un comble aménagé ou pas. Le dernier niveau correspond généralement à des combles ou un attique.

	Hauteur maximum	Nombre de niveaux
<b>Dispositions générales applicables à la zone UGa</b>		
Disposition générale applicable aux secteurs UGa1, UGa2		6
Disposition générale applicable au secteur UGa3		7
Disposition générale applicable au secteur UGa4		5
Disposition générale applicable au secteur UGa5	24 m	

Disposition générale applicable au secteur UGa5	24 m	
<b>Dispositions générales applicables à la zone UGb</b>		
Disposition générale applicable au secteur UGb1		8
Disposition générale applicable au secteur UGb2		6
Disposition générale applicable au secteur UGb3 et UGb4		5
<b>Dispositions générales applicables à la zone UGc</b>		
Disposition générale applicable au secteur UGc1		6
Disposition générale applicable au secteur UGc2, UGc3		5
<b>Disposition applicable à la zone UGd 5</b>		
Disposition applicable à l'ensemble de la zone UGd		5
<b>Dispositions générale applicable à la zone UGy :</b>		
Pour les constructions à usage d'habitation		3
Pour les constructions à usage d'activités	15m	

Les façades des secteurs UGa2 et UGa3 sur la rue Fabien et l'avenue Jean Jaurès formant une entité architecturale « porte de ville », leur hauteur devra être, sur la partie de façade, en arc de cercle et sur leur retour au moins sur une distance de 15 mètres, identique.

Les hauteurs des bâtiments en limite de ZAC ou d'îlot devront s'harmoniser avec les constructions voisines.

#### Dispositions spécifiques au secteur UGy

Pour les CINASPIC (équipements publics ferroviaires), il n'est pas fixé de règles.



## La zone UG article 11 existant

### ARTICLE UG11 - ASPECT EXTERIEUR

---

#### 11.4. Dispositions spécifiques à la zone UGb2

Le traitement architectural de l'extension du P.S.R. devra être particulièrement soigné tant en ce qui concerne les façades que les terrasses (bacs à fleurs, plantations, etc...).

Dans le cadre de cette extension, il sera procédé à la réhabilitation du bâtiment actuel dans le même esprit.

## La zone UG article 11 modifié

### ARTICLE UG11 - ASPECT EXTERIEUR

---

#### 11.4. Dispositions spécifiques à la zone UGb2

Le traitement architectural et l'aspect extérieur général du PSR, installations, ouvrages, annexes et/ou adjonction, modifications de l'équipement à plus long terme (comme sa réhabilitation) devront être étudiés de manière à assurer leur parfaite intégration au tissu urbain existant.

Le choix d'une toiture terrasse est autorisé.

Le traitement des façades, le choix des matériaux, la performance énergétique, le choix des revêtements devront être justifiés sur des considérations servant le cadre bâti et urbain constitué.

Le concept architectural et le parti pris devront s'inscrire dans le temps et satisfaire à la durabilité, et s'inscrire dans les possibilités de mutabilités.

Sur rue, une continuité bâtie devra être assurée et clairement identifiée à travers les choix de traitements différenciés.



# 5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MECDU



## 5.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Afin de rendre compatible le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Melun avec le projet, il convient d'en modifier différents articles.

La loi d'accélération et de simplification de l'action publique n°2020-1525 du 7 décembre 2020 modifie l'article L.104-1 du code de l'urbanisme soumet expressément les évolutions des documents d'urbanisme à évaluation environnementale. Un décret en Conseil d'Etat déterminera les critères en fonction desquels cette évaluation environnementale (ou une actualisation de l'évaluation environnementale existante), devra être réalisée soit de manière systématique ou après un examen au cas par cas (Art. L. 104-3, al. 2 C. urb). Dans l'attente de la publication de ce décret, il est recommandé de réaliser (ou d'actualiser) l'évaluation environnementale des documents concernés.

Île-de-France Mobilité a souhaité s'engager dans une évaluation environnementale systématique, il n'a par conséquent pas été déposé de formulaire de cas par cas, le présent dossier intègre l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

Dans le cas présent, une évaluation environnementale dite commune est réalisée (procédure codifiée à l'article L.122-14 du code de l'environnement). L'évaluation environnementale est donc un chapitre constitutif de l'étude d'impact du projet, elle est également reprise dans le dossier de MECDU. Ainsi, l'étude d'impact du projet motivant la mise en compatibilité vaut évaluation environnementale de la MECDU et l'Autorité environnementale du projet rendra un avis unique portant à la fois sur l'étude d'impact du projet et sur l'évaluation environnementale de la MECDU.

### Article L.122-14

Créé par Ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 - art. 1

*« Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.*

*Dans cette hypothèse, une procédure commune de participation du public est organisée. Lorsque le projet ou la modification du plan ou du programme ou la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumis à enquête publique, c'est cette dernière procédure qui s'applique. »*

## 5.2. INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES

Il faut noter qu'il s'agit bien ici de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU). La MECDU étant réalisée dans l'objectif de permettre exclusivement la réalisation du projet de Pôle, l'impact de la MECDU est lié aux impacts du projets. C'est pourquoi l'analyse ici présentée est synthétique et centrée sur les principaux impacts concernant la mise en compatibilité du PLU de Melun. L'ensemble des impacts associés au projet sont présentés dans la pièce G – Etude d'impact, avec les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées à l'échelle du projet.

Modifications apportées par la MECDU	Objectif poursuivi par la mise en compatibilité	Etat actuel de l'environnement	Etat futur, permis par la mise en compatibilité	Impact environnemental synthétique de la MECDU <i>Tous les points évoqués sont abordés de manière approfondie dans la Pièce G, "étude d'impact".</i>
<b>Le règlement des zones UE dans son article UEB2</b>	La zone UEB est concernée par l'aménagement de la <u>zone de régulation de la gare routière nord</u> . Dans l'article UE2, il s'agit d'une zone à vocation de logement. Dans l'espace public, seules sont autorisées (sous condition) les infrastructures liées au projet de transport en commun TZEN2. L'objectif de la MECDU est ici d'autoriser les aménagements du Pôle de Melun : création de voirie et implantation d'une zone de régulation des bus.	Le foncier concerné par l'aménagement de la zone de régulation est implanté sur une zone d'activité SNCF.	La MECDU est formulée de manière à permettre exclusivement la réalisation du projet de Pôle.  Le projet prévoit ici le réaménagement de la gare routière nord et de sa zone de régulation.	L'impact sur l'environnement est majoritairement positif. A long-terme, le projet permettra une amélioration significative de l'environnement local par le biais de ces aménagements. En effet le Pôle est desservi par 28 lignes régulières de bus et de cars. La gare routière nord est dangereuse, la gare routière sud est peu fonctionnelle, le tout est peu lisible. Le réaménagement du pôle de Melun prévoit une vision globale et un aménagement apaisé de la gare routière : elle offrira la possibilité de renforcer la desserte en transports en commun du pôle ainsi qu'un traitement qualitatif des parvis. Les travaux sont susceptibles de générer un impact sur l'environnement (déblais/remblais, impact sur les eaux souterraines, nuisances de chantier...), qui seront temporaires et limités, et qui sont étudiés de manière exhaustive dans les différents chapitres de la pièce G - étude d'impact.
<b>Le règlement de la zone UG (ZAC Grüber) dans ses articles :</b>				
<b>UG1</b>	L'article UG1 interdit les constructions annexes à une construction principale de plus de 20m <sup>2</sup> d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur. L'objectif de la MECDU est ici de permettre la construction d'un ouvrage de liaison <u>nord</u> (dit "émergence nord" annexe à la gare principale) et d'un <u>local vélo</u> en partie sud, ces annexes étant de plus de 20 m <sup>2</sup> d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur.	Le foncier concerné par la construction du bâtiment voyageur Nord est constitué de délaissés ferroviaires. Le foncier concerné par les aménagements sud de la gare est constitué de logements appartenant à ICF La Sablière	La MECDU est formulée de manière à permettre exclusivement la réalisation du projet de Pôle. Le projet prévoit ici la construction d'un bâtiment voyageurs au nord de la gare et d'un local vélo au sud.	L'impact sur l'environnement est majoritairement positif. A long-terme, le projet permettra une amélioration significative de l'environnement local par le biais de ces aménagements : désaturer la gare actuelle, la rendre accessible, améliorer la qualité de service, l'attractivité et l'intermodalité. En effet, aujourd'hui la gare est saturée, les liaisons à pied sont peu qualitatives, les accès et liaisons cyclables sont peu développés. La création d'un nouveau bâtiment voyageur, d'un nouveau passage souterrain et l'affectation du passage souterrain existant aux vélos font partie des enjeux majeurs du projet. Il s'agit de renforcer l'accessibilité du Pôle pour tous les modes actifs. Les travaux sont susceptibles de générer un impact sur l'environnement (déblais/remblais, impact sur les eaux souterraines, nuisances de chantier...), qui seront temporaires et limités, et qui sont étudiés de manière exhaustive dans les différents chapitres de la pièce G - étude d'impact.



Modifications apportées par la MECDU	Objectif poursuivi par la mise en compatibilité	Etat actuel de l'environnement	Etat futur, permis par la mise en compatibilité	Impact environnemental synthétique de la MECDU <i>Tous les points évoqués sont abordés de manière approfondie dans la Pièce G, "étude d'impact".</i>
<b>UG2</b>	Au titre de l'article UG2, seuls les équipements publics réalisés pour le TZen2 sont autorisés ; il s'agit d'autoriser également, de manière générale, les <u>équipements publics</u> du Pôle. Par ailleurs seule l'extension du parking de stationnement régional est possible ; il s'agit de permettre la <u>démolition-reconstruction du PSR</u> . Enfin, les bureaux ne sont pas autorisés en UGc, il s'agit de les autoriser sous conditions spéciales car certains pourraient être prévus dans l'ouvrage de liaison nord, en restitution de ceux existants qui doivent être démolis ( <u>bureaux Transiliens</u> ).	L'état actuel de l'environnement, au droit de ces aménagements, est l'actuel PSR (qui fera l'objet d'une démolition-reconstruction) et les délaissés ferroviaires au nord de la gare, qui accueilleront l'ouvrage de liaison nord.	La MECDU est formulée de manière à permettre exclusivement la réalisation du projet de Pôle. Le principal impact de la MECDU est de rendre possible la démolition-reconstruction du PSR et de pouvoir reconstituer les bureaux Transilien démolis pour permettre la création de l'ouvrage de liaison nord.	L'impact sur l'environnement est majoritairement positif.  A long-terme, le projet permettra une amélioration significative de l'environnement local par le biais de ces aménagements.  La création des bureaux de Transiliens au sein de l'ouvrage de liaison nord n'a pas, en tant que telle, d'impact sur l'environnement.  Pour ce qui concerne la démolition-reconstruction du PSR, le constat actuel est que le stationnement dans les alentours de la gare est fortement saturé et ne permet pas un rabattement efficace des usagers potentiels des transports en commun vers la gare. En particulier, le Parc de Stationnement Régional (PSR) jouxtant la gare côté sud est saturé et dans un état très dégradé.  Aussi, la démolition-reconstruction d'un bâtiment plus capacitaire sur les mêmes emprises permettra de créer un parking-relais mieux adapté aux besoins locaux. Par ailleurs, malgré sa hauteur plus importante, il sera reconstruit avec une insertion architecturale et environnementale qualitative, améliorant ainsi significativement la qualité paysagère locale par rapport à l'existant.
<b>UG6 et UG10</b>	La modification de ces deux articles a pour objectif de permettre la <u>construction du parking relais en R+5</u> (au lieu des 4 niveaux autorisés actuellement à l'article 10) tout en permettant une implantation à l'alignement des voies (article 6)	L'état actuel de l'environnement, au droit de l'actuel PSR, est fortement saturé et dégradé (cf : Figure 10).	La MECDU vise à garantir la bonne insertion architecturale et environnementale du futur PSR au tissu urbain existant, par le traitement des façades, le choix des matériaux, la performance énergétique. Il est ajouté que "le choix d'une toiture terrasse est autorisé".	En revanche, les travaux sont susceptibles de générer un impact sur l'environnement (déblais/remblais, impact sur les eaux souterraines, nuisances de chantier...), qui seront temporaires et limités, et qui sont étudiés de manière exhaustive dans les différents chapitres de la pièce G - étude d'impact.
<b>UG11</b>	La MECDU vise ici à introduire les obligations à un projet de reconstruction du PSR, le PLU en vigueur n'en évoquant pas les <u>contraintes architecturales</u> pourtant nécessaires à la prise en compte de son intégration dans un tissu urbain constitué.			



Figure 10 : Photos du Parc de Stationnement Régional actuel (PSR)



Modifications apportées par la MECDU	Objectif poursuivi par la mise en compatibilité	Etat actuel de l'environnement	Etat futur, permis par la mise en compatibilité	Impact environnemental synthétique de la MECDU <i>Tous les points évoqués sont abordés de manière approfondie dans la Pièce G, "étude d'impact".</i>
<b>Les documents graphiques</b>	<p>Les documents graphiques prévoient au droit de la Place de l'Ermitage des éléments à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme, de type "espace vert existant à conserver" au plan de zonage (plan 5.1.2) et sur un "espace vert protégé" au plan des espaces verts (plan 5.4.1 du PLU).</p> <p>La mise en compatibilité vise à changer l'affectation de cette zone en "espace public" (sur le plan 5.4.1 du PLU) et à supprimer la classification en "espace vert protégé" (sur le plan 5.1.2) afin de permettre la démolition-reconstruction du parking et l'implantation de la nouvelle gare routière prévue au sud du Pôle.</p> <p>Il faut préciser ici que la Place de l'Ermitage est recensée comme "espace public" dans le site patrimonial remarquable et protège l'alignement d'arbres qui y est ancré. Le SPR étant une protection au titre du Code du patrimoine et non au titre du Code de l'urbanisme, cette protection ne peut être levée dans le cadre de la présente mise en compatibilité. Des discussions seront engagées avec l'ABF afin de voir comment mettre en compatibilité le projet avec le SPR.</p>	Actuellement, cet emplacement est un parking avec des alignements d'arbres.	Le parking sera réhabilité pour en faire une gare routière. L'alignement d'arbres sera impacté et les arbres seront remplacés.	<p>L'impact sur l'environnement est majoritairement positif.</p> <p>A long-terme, le projet permettra une amélioration significative de l'environnement local par l'aménagement de la gare routière sud malgré des impacts temporaires en phase travaux (cf. supra).</p> <p>Par la mise en compatibilité des documents graphiques, les deux protections de type « espace vert » protégeant la zone sont supprimées. Toutefois il faut noter que la Place de l'Ermitage est avant tout un parking actuellement, avec quelques alignements d'arbres. Le projet supprimera de manière temporaire ces alignements, mais à long-terme des aménagements paysagers sont prévus avec un renforcement de l'alignement d'arbres existant.</p> <p>L'impact sur les arbres d'alignements est traité de manière plus approfondie dans les différents chapitres de l'étude d'impact (pièce G).</p>

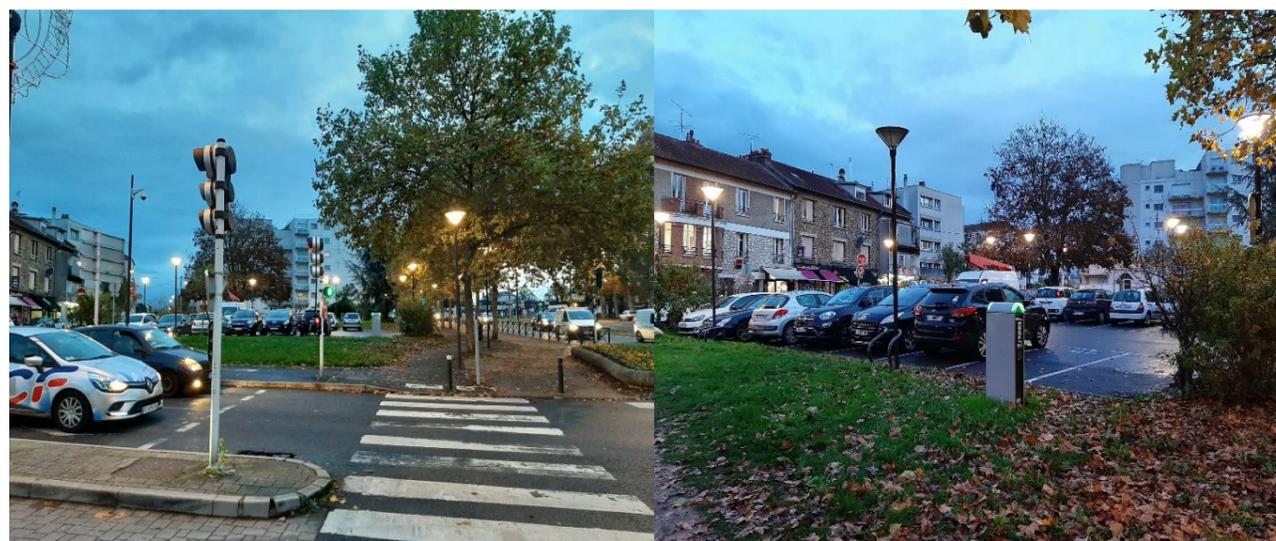


Figure 11 : Photo de l'espace vert, place de l'Ermitage occupé actuellement par un parking, qui sera requalifiée à l'horizon du projet de pôle gare de Melun.

### 5.3. INCIDENCES SUR LE RESEAU NATURA 2000

Le site Natura 2000 le plus proche du site envisagé pour le réaménagement du pôle de Melun se situe à environ 1 km au sud de l'aire d'étude. Il s'agit du massif boisé de Fontainebleau et recouvre plus de 25 000 ha.

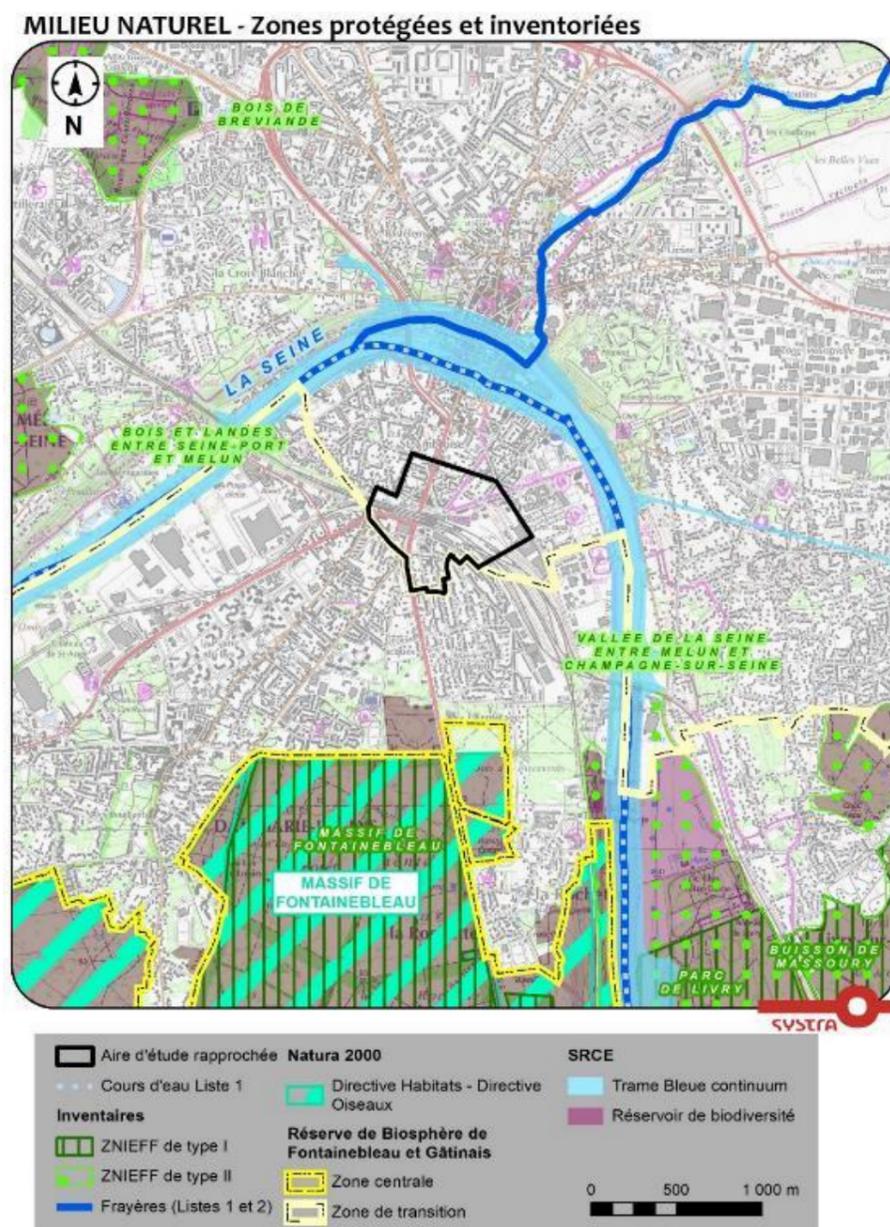


Figure 12 : Localisation du site Natura 2000 le plus proche.

D'une part les emprises objet de la mise en compatibilité ne sont pas incluses dans le site Natura 2000 et d'autre part les modifications apportées dans le cadre de la procédure ne sont pas de nature à porter atteinte aux objectifs de conservation du site Natura 2000.

En effet, l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet motivant la mise en compatibilité, pièce constitutive de l'étude d'impact du projet, a conclu à l'absence d'impacts significatifs des travaux et aménagements sur le site Natura 2000.

La mise en compatibilité du PLU de Melun n'aura donc aucune incidence significative sur le site Natura 2000 du Massif de Fontainebleau.

### 5.4. CRITERES ET INDICATEURS RETENUS

Pour les critères et indicateurs retenus, on se référera aux différents chapitres de l'étude d'impact du dossier (pièce G – étude d'impact).



## **6. AVIS DES PPA (Personnes Publiques Associées)**



Une réunion d'examen conjoint des PPA a eu lieu le lundi 20 septembre 2021, dont le procès-verbal a été annexé dans la pièce K de ce dossier d'enquête publique.