

REUNION AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

À l'Espace Saint-Jean, Melun
Le 31 janvier 2018 à 18h30

La réunion a duré 2 heures et demie et a accueilli une trentaine de participants.
18 interventions ont eu lieu depuis la salle.

La réunion avec les acteurs du territoire a réuni sur invitation des élus, des représentants du monde associatif et des partenaires. Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet, a répondu aux questions posées par les acteurs du territoire sur le projet et la concertation.

Intervenants

Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage

- **Gilles FORT**, Chef du département Projets Métros et Pôles à la direction des infrastructures
- **Émilie CHARRUAU**, Chargée de projets
- **Sébastien BESCHI**, Chargé de missions information et concertation

Animation de la réunion

- **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

Documentation disponible

- La plaquette d'information sur le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun.

Déroulement de la réunion

1. Ouverture
2. Présentation du projet par Île-De-France Mobilités
3. Temps d'échange avec les participants
4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

- **Mot d'accueil par Louis VOGEL, Président de la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine et maire de Melun**

Louis VOGEL salue les participants et les représentants d'Île-de-France Mobilités. Il estime que la gare est essentielle aux projets que porte l'agglomération en termes de développement touristique, d'accueil d'entreprises et d'accueil des étudiants. Il rappelle que 2 300 étudiants viennent à Melun et que ce chiffre est appelé à augmenter avec le développement de la filière santé. Il souligne que la gare de Melun souffre de dysfonctionnements s'étendant aux villes alentours : l'absence de stationnements autour de la gare a pour conséquence de saturer les voiries des villes adjacentes.

Il indique que le lieu de la réunion a changé car les locaux de la communauté d'agglomération ne sont pas encore accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il rappelle que la gare n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite, et estime son aménagement nécessaire pour faciliter l'accès aux quais et installer des ascenseurs. Il évoque également le problème de l'exploitation du réseau de bus, qui rend difficile le développement de l'offre de transport urbain, ce qui nécessite de trouver des solutions nouvelles et de faciliter l'intermodalité. Le pôle actuel laisse peu de place aux piétons et cyclistes, bien que la Communauté d'agglomération ait investi dans les pistes cyclables, dont les travaux vont débiter en 2018. Il regrette le déséquilibre entre le développement des pistes cyclables et leur jonction au réseau qui doit se faire à la gare. Il souligne que la gare permettra également de rejoindre le T Zen 2. Il estime que la communauté d'agglomération deviendra réalité seulement si les habitants peuvent se déplacer en son sein.

- **Présentation du déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET, C&S Conseils**

- **Présentation du projet**

Voir le diaporama disponible sur le site Internet

<http://www.aménagement-pole-melun.fr/mediatheque/documents-de-concertation/>

- Présentation du contexte du projet par **Gilles FORT, chef du département Projets Métro et Pôles à la direction des infrastructures, IDFM**
- Projection du film de présentation du projet d'aménagement des espaces autour de la gare ([en ligne sur le site Internet du projet](#))
- Présentation du projet d'aménagement des espaces autour de la gare par **Emilie CHARRUAU, chargée de projets, IDFM**
- Projection du film de présentation des scénarios de franchissement ([en ligne sur le site Internet du projet](#))
- Présentation des scénarios de franchissement par **Émilie CHARRUAU, IDFM**
- Présentation du calendrier et du financement par **Gilles FORT, IDFM**
- Présentation des objectifs de la concertation par **Sébastien BESCHI, chargé de missions information et concertation, IDFM**

2. Temps d'échange avec le public

Gérard DUMAINE, association Melun Val de Seine Nature Environnement, estime que le périmètre du projet doit être envisagé non seulement selon l'axe nord-sud mais également selon un axe est-ouest, qui est l'axe le long duquel les quais s'étendent sur 300 mètres.

Marie-Josèphe LECERF-NACOUZ, association Melun Val-de-Seine Environnement, salue la réalisation de la liaison douce vers le Clos Saint-Louis. Elle souligne la dangerosité induite par le positionnement des arrêts de bus sur l'avenue Thiers, qui oblige les piétons à traverser pour prendre le train. Elle propose de créer une entrée à l'est, côté avenue Thiers, qui éviterait aux piétons de traverser. D'autre part, elle estime la localisation du dépose minute irréaliste par rapport à l'existant. Elle demande des précisions sur les circulations automobiles à venir, soulignant que l'arrivée du T Zen 2 va entraîner des modifications de sens de circulation. Concernant les gares routières, elle estime nécessaire que les bus allant au nord partent de la gare routière nord et inversement pour les bus allant au sud, et souligne que cette modification pourrait avoir lieu dès à présent.

- **Le périmètre du projet**
Gilles FOURT, chef du département Projets Métros et Pôles à la direction des infrastructures, Île-de-France Mobilités, considère que le principe d'aménagement envisagé dans le scénario socle, à savoir faire plus de place aux piétons et aux cycles, est consensuel. Île-de-France Mobilités n'est pas favorable à la création d'un accès nord-ouest, qui entraînerait des contraintes d'exploitation. La priorité est donnée à l'amélioration des accès nord et sud.
- **La traversée de l'avenue Thiers**
Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, confirme que la dangerosité de la traversée de l'avenue Thiers est identifiée par le maître d'ouvrage. Des études sont en cours pour étudier l'organisation et l'optimisation des carrefours, et notamment l'amélioration et la sécurisation des traversées piétonnes.
- **Le dépose-minute**
Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, indique que l'emplacement des dépose-minute n'est pas définitif.
- **Le schéma de circulation**
Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, souligne que les voitures pourront continuer de traverser l'espace devant la gare. Concernant le maintien du double sens de circulation rue Dajot, il indique que le plan de circulation relève de la municipalité de Melun.
- **La localisation des bus**
Johanne BOILEAU, cheffe de service à la Direction des Transports du Conseil départemental de Seine-et-Marne, rappelle que cinq lignes du Seine-et-Marne express ont leur terminus au pôle de Melun, dont quatre viennent du nord de l'agglomération et doivent se garer au sud. Le Département souhaite que ces quatre lignes arrivent à la gare routière nord. Seule la ligne venant de Nemours et Fontainebleau resterait en gare routière sud.

Nathalie RAOUL, Association des Paralysés de France, demande combien le projet prévoit d'ascenseurs sur les passerelles, et s'il prévoit de réserver des places aux personnes à mobilité réduite dans le parking. Elle demande si le projet s'intéresse aux cheminements entre les modes et

souligne qu'actuellement, tous les bus ne sont pas accessibles. Elle demande si le projet prévoit que les bus et les trains soient accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Didier LECOQ, Association des Paralysés de France de Seine-et-Marne, demande si les portails pour accéder aux quais seront élargis, soulignant qu'ils sont actuellement trop étroits pour permettre le passage des fauteuils. Il demande si les ascenseurs auront des horaires de fonctionnement, indiquant que les ascenseurs de la gare de Fontainebleau ne sont plus en service à partir de 21h.

Jean Michel ROYÈRE, président de l'association Mobilité réduite, confirme que les ascenseurs de la gare de Fontainebleau sont ouverts de 8h à 21h, et rappelle que la loi oblige les exploitants à rendre accessibles les transports en commun d'ici neuf ans.

Gérard DUMAINE, association Melun Val de Seine Nature Environnement, indique que son association réclame depuis longtemps la création de passages supplémentaires sous la voie ferrée, notamment dans l'axe de l'avenue Jean Jaurès à Dammarie, qui traverserait la rue Albert Moreau pour rejoindre Melun. Il considère que les passages souterrains sont plus adaptés, et souhaite plus largement que le périmètre de réflexion du projet soit étendu selon un axe est-ouest.

• L'accessibilité

Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, indique que, dans le scénario A, un ascenseur est prévu à chaque extrémité de la passerelle et à chaque accès aux quais, soit six ascenseurs au total. Dans le scénario C, la passerelle compterait un ascenseur de chaque côté.

Il indique que l'objectif du projet d'aménagement est de rendre l'ensemble du cheminement accessible, ce qui signifie la mise aux normes des pentes et trottoirs, l'installation d'ascenseurs connectés à la passerelle ou au passage souterrain pour remonter sur le quai. Il précise que le RER D Nouvelle Génération qui va être déployé à partir de 2021 est accessible, et que les quais seront rehaussés. Il confirme que les ascenseurs sont censés fonctionner du premier au dernier train, et indique qu'il transmettra cette alerte aux agents d'Île-de-France mobilités chargés de l'accessibilité, ainsi qu'à l'exploitant Transilien.

Il rappelle que la passerelle serait plus large dans le scénario A que dans le C, car elle aurait une fonction « ville-ville » en plus de l'accès aux quais, soit environ 8 mètres de largeur.

Il confirme que le Parc de Stationnement Régional prévoira des places réservées aux personnes à mobilité réduite.

Martine BERÇOT, Directrice de projets des lignes D et R chez SNCF Mobilités, précise que la largeur des souterrains et des passerelles est adaptée au flux de voyageurs. La passerelle du scénario A fera au minimum 6 mètres de large, et celle du scénario C fera 3 mètres de large minimum.

• La création de nouveaux passages

Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, rappelle que l'objectif du projet est de diminuer la part de la voiture par rapport aux transports en commun et aux modes doux. L'enjeu est d'amener les usagers à modifier leurs habitudes.

Gérard DUMAINE, association Melun Val-de-Seine Nature Environnement, précise que l'approche de son association est d'améliorer la desserte de la gare en élargissant son périmètre. Il estime que les bus empruntant actuellement l'avenue Thiers pourraient emprunter l'avenue Jean Jaurès.

Gilles BATAIL, maire de Dammarie-les-Lys, vice-président de la CAMVS, conseiller régional, souhaite qu'une attention particulière soit portée à la liaison douce vers le Clos Saint-Louis, car elle permettra de diminuer les difficultés des passages existants. Il partage la position consistant à vouloir réduire l'usage de la voiture, mais rappelle que les voitures sont incontournables en Seine-et-Marne.

Il demande ce que le projet prévoit pour le carrefour devant la gare routière sud, situé au niveau de la rue de la brasserie Grüber. Il demande également des précisions sur les modalités d'accès au Parc de stationnement régional depuis le sud-ouest de l'agglomération. Il estime que la réflexion sur la mobilité gagnerait à s'enrichir d'expériences menées ailleurs dans l'agglomération, telles que le parc relais près de l'hôpital.

Eric MICHEL, collectif Mobilités Actives, se réjouit de voir le projet prendre en compte les vélos, et demande si des aménagements sont prévus pour permettre d'emporter son vélo dans le train. Actuellement, il souligne que les cyclistes doivent emprunter les escaliers avec leur vélo. Il demande si les ascenseurs seront dimensionnés pour accueillir les cycles et si le projet prévoit d'installer des ascenseurs dans le souterrain existant.

Nathalie BEAULNES-SERENI, conseillère départementale du canton de Melun, demande si le projet de deuxième pont est intégré à la réflexion sur le plan de circulation et le parc de stationnement régional.

Jean-Claude DELARUE, Président de l'association SOS usagers, souligne que les problèmes d'accessibilité de la gare de Melun concernent également les parents avec poussettes, les personnes avec valises, etc. Il indique que deux quais ont été mis en accessibilité pour aller à Montereau mais pas les quais permettant d'en revenir. Il estime que le temps de réalisation du projet est trop éloigné.

Jean-Michel ROYÈRE, association Mobilité réduite, demande si la passerelle du scénario mixte sera protégée des intempéries, estimant que si cela n'est pas le cas, le tunnel sera saturé. Il considère que les souterrains sont préférables aux passerelles découvertes.

Bernard WATREMEZ, 1^{er} adjoint au maire de La Rochette, remet en question la pertinence de réserver le parc de stationnement régional aux seuls usagers des transports en commun, soulignant les difficultés de stationnement autour de la gare.

Christophe BELLEMENT, directeur de Transdev, responsable de Mèlibus, confirme que 75% des véhicules Mèlibus sont actuellement accessibles aux personnes à mobilité réduite, et que la totalité du parc sera entièrement accessible d'ici 5 ans, compte tenu du plan de renouvellement décidé en accord avec Île-de-France mobilités. Il indique que la fréquentation du réseau Mèlibus augmente de 10% par an, et craint que le projet d'aménagement soit sous-dimensionné, notamment concernant le stationnement et la régulation des bus, standards et articulés à venir. Il évoque l'enjeu de la signalisation pour améliorer les flux entre les lieux de dépose et de régulation. Il demande des précisions sur le lieu d'échanges et d'informations de Transdev, actuellement situé sur le parvis, rappelant son importance en termes d'attractivité et de promotion des transports en commun.

Louis VOGEL, président de la Communauté d'agglomération Melun val de Seine et maire de Melun, demande qu'un comparatif des trois scénarios par rapport à l'accessibilité soit réalisé.

Eric MICHEL, collectif Mobilités Actives, indique que les trains provenant de Sens acceptent les vélos. Il souligne que dans ce cas le problème est d'accéder aux quais avec son vélo, et regrette le manque d'information sur l'emplacement du wagon réservé aux vélos.

- **Les scénarios de franchissement**

Gilles FORT, Île-de-France Mobilités, indique que SNCF Mobilités et Île-de-France Mobilités sont réservés sur le scénario A, car la passerelle étant située en extrémité de quai, les usagers ne seraient pas répartis le long du quai, ce qui entraînerait des difficultés d'exploitation (concentration des voyageurs sur une partie des quais qui augmente les temps d'échanges quais-trains et donc les

temps d'arrêt en gare). Il précise que SNCF Réseau n'est pas opposé au souterrain mais alerte sur la complexité des travaux qui entraînerait des ralentissements et des interruptions temporaires de circulation. Le scénario C présente les mêmes contraintes. Il indique que l'expérience montre que les usagers choisissent toujours le cheminement le plus rapide, direct et confortable. Il considère que, vue la topographie, la passerelle ne sera pas empruntée, et qu'un souterrain est préférable. Il précise que le souterrain vise à améliorer la fonctionnalité globale et l'accessibilité du pôle-gare. Le souterrain de la gare existant, qui ne peut être mis en accessibilité, sera maintenu dans son fonctionnement actuel dans les trois scénarios.

- **L'accessibilité**

Martine BERÇOT, SNCF Mobilités, indique que les ascenseurs sont prévus pour les personnes dites à besoins spécifiques (avec enfants, poussettes,...), et sont conçus pour qu'un fauteuil roulant puisse s'y retourner, correspondant à une dimension de 2 mètres carrés. Elle indique que les vélos sont autorisés dans le train uniquement aux heures creuses.

- **Le carrefour Gruber**

Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, indique que le carrefour Gruber fait partie des carrefours étudiés.

- **La liaison verte**

Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, souligne que les emprises ferroviaires qu'emprunterait la liaison verte sont inutilisées. Le projet d'aménagement de la gare de Melun prévoit d'utiliser ces emprises pour faire des cheminements piétonniers et cyclables menant à la gare. Pour ce faire, des arceaux puis des aménagements pour accéder aux différents quais sont nécessaires. L'arrivée de la voie verte n'est pas encore définie.

- **Le pont amont**

Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, indique que le pont se situerait au nord-est du pôle gare. Il précise que ce projet est connexe au projet d'aménagement du pôle-gare.

- **Le calendrier et le financement**

Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, indique que le bilan de la concertation sera publié à l'été 2018, les études préliminaires seront finalisées à horizon fin 2019, l'enquête publique sera réalisée à horizon fin 2019 / début 2020, suivie par les études d'avant-projet, qui permettront de définir le programme d'aménagement. A ce stade, le chiffrage du projet sera réalisé, permettant d'évaluer le coût à plus ou moins 10%. Il précise que chaque axe du projet (l'accessibilité, le passage souterrain, etc.) a une clé de financement qui lui est propre. Il indique que le projet fera certainement l'objet d'un phasage, et sera réalisé sur une dizaine d'années, ce qui est comparable au calendrier des autres grands projets.

- **La passerelle**

Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, confirme que dans le cas où un scénario avec une passerelle était retenu, cette dernière serait protégée des intempéries.

- **Le Parc de stationnement régional**

Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités, indique que les études évaluent le besoin en stationnement à 350 places pour les voyageurs arrivant à la gare. L'offre de stationnement globale doit répondre à la fois à la demande des usagers venant en voiture pour prendre le train et à ceux travaillant localement. Le fonctionnement du parking sera précisé dans les études ultérieures. Il s'agira de définir si le parking sera labelisé en parc relais en totalité (et donc réservé aux usagers des transports) ou bien si une partie de ce parking restera accessible aux autres automobilistes.

- **La zone de retournement des bus**

Gilles FORT, Île-de-France Mobilités, indique que des bus articulés seront mis en service. Pour qu'ils déposent les passagers en gare routière puis stationnent pour régulation, il est nécessaire de prévoir une zone qui viendra affleurer les voies ferrées existantes. Ces dernières sont aujourd'hui utilisées en partie par la SNCF pour réaliser des travaux et pour accueillir des trains fret. Des discussions sont en cours pour que SNCF Réseau se défasse de deux ou trois voies afin que les bus articulés puissent se retourner. Il précise que le site étant très contraint, cet empiètement est la seule solution identifiée.

Didier LOURDIN, SNCF Réseau, confirme que la position de SNCF Réseau est de concourir à la réussite du projet. Il indique que l'ensemble des lignes du réseau Transilien voient leur fréquentation augmenter, à hauteur minimale de 2% par an, voire 5% pour la ligne P l'année dernière. Il souligne que la période voit une très forte croissance du développement de l'usage du rail et des bus, et que le projet s'inscrit dans une vision globale de la mobilité de l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération. Il estime que les modes doux vont prendre de plus en plus d'ampleur, tels que le vélo électrique, future alternative au véhicule individuel. Il souligne que le complexe ferroviaire de Melun est très contraint, du fait de la topographie (talus et ancienne N6), et estime nécessaire de travailler collectivement à la réalisation d'une déviation routière.

Il rappelle que SNCF Réseau a réalisé des souterrains sur le réseau Transilien, notamment à Lagny-sur-Marne et à Rosa Parks. SNCF Réseau estime que la réalisation de souterrains est une option envisageable, mais qu'il s'agit de travaux complexes. Il indique que le système de retournement des bus de la gare routière nord n'est pas encore défini, car le foncier nécessaire à la réalisation de ce retournement est important pour SNCF Réseau. Il souligne que SNCF Réseau a commencé à travailler à la régénération de l'ensemble de voies ferrées les plus circulées de France, qui durera 10 à 15 ans. En Île-de-France, cela correspond à 800 millions d'euros par an. Les travaux de régénération ont lieu essentiellement la nuit. Pour pouvoir rendre les voies le matin, les trains de travaux doivent se garer au plus près de leur lieu d'action. Sur l'axe Paris – Montereau, il existe seulement deux possibilités de garage : à Villeneuve Saint-Georges et à Melun. Il indique que la cour de Melun est indispensable au bon fonctionnement du réseau. Il souligne également que la cour fret de Melun est nécessaire pour assurer le report modal, et que SNCF Réseau a besoin de trois voies pour assurer cette mission. Il précise que des discussions sont en cours pour étudier l'intégration de l'aire de retournement de bus dans la cour.

Bernard FABRE, conseiller communautaire responsable mobilité de l'agglomération Melun Val-de-Seine, s'inquiète des propos de SNCF Réseau, estimant que la question foncière est le point bloquant du projet d'aménagement du pôle de Melun.

Didier LOURDIN, SNCF Réseau, indique que SNCF Réseau a une obligation de résultat, aussi assure-t-il qu'une solution sera trouvée pour assurer le bon fonctionnement du pôle.

Jean-Michel ROYERE, association Mobilité réduite, demande quel est le coût de l'aménagement des espaces publics nécessaires au projet, et souhaite savoir s'ils y sont intégrés et qui en sont les maîtres d'ouvrage.

- **L'agence commerciale des bus**

Gilles FORT, Île-de-France Mobilités, indique que l'agence commerciale sera déplacée.

- **La coordination entre les différents projets dans le secteur de la gare**

Gilles FORT, Île-de-France Mobilités, précise que l'agglomération porte le projet urbain « Quartier Centre gare », et qu'Île-de-France Mobilités travaille en partenariat avec les différentes collectivités

responsables des espaces publics. Il précise que l'aménagement des espaces publics en vue d'accueillir les projets de transport sera pris en charge dans le cadre du T Zen et du pôle gare. Il indique qu'Île-de-France Mobilités ne financera pas le réaménagement de la RD 606, mais travaille en collaboration avec le département de Seine-et-Marne. Le schéma de principe précisera les coûts et les modalités de financement.

Clôture de la réunion

- **Les principales préoccupations exprimées pendant la réunion, par Claude CHARDONNET**

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, relève les thèmes abordés par les participants au cours de la réunion :

- Le périmètre du projet (le schéma de circulation, la mise en cohérence du projet avec les projets alentours)
 - L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (l'accessibilité des infrastructures et des quais, la continuité des cheminements et l'accessibilité vue comme un critère discriminant pour comparer les différentes solutions proposées)
 - La question des parkings et notamment le parking-relais et le dépose-minute
 - Le délai du projet (trop important au vu des nuisances actuelles, la demande d'amélioration immédiate de l'existant)
- **Les prochaines étapes de la concertation et du projet, par Gilles FORT, Ile-de-France Mobilités**

Gilles FORT, Île-de-France Mobilités, remercie les participants pour leur présence, et les convie aux prochaines rencontres de la concertation qui auront lieu les :

- samedi 10 février, au pôle gare de Melun, à l'occasion d'un atelier-balade, sur inscription ;
- mardi 13 février, à Melun, à l'occasion d'une réunion publique.

Louis VOGEL, président de l'agglomération Melun Val de Seine et maire de Melun, remercie les participants et Île-de-France Mobilités pour la tenue de la réunion.