

Décembre  
2017

# PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE MELUN

GRAND PÔLE DE CORRESPONDANCE

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE  
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)







# SOMMAIRE

|   |           |   |            |
|---|-----------|---|------------|
| <b>PREAMBULE</b>  | <b>5</b>  | <b>PARTIE 4 : SCENARIOS D'AMENAGEMENT</b>         | <b>101</b> |
| <b>PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET</b>  | <b>7</b>  | 4.1 Principe d'élaboration des scénarios          | 102        |
| 1.1 Contexte général  | 8         | 4.2 Présentation des scénarios d'aménagements     | 105        |
| 1.2 Historique du projet  | 9         | 4.3 Analyse multicritères comparée des scénarios  | 122        |
| 1.3 Compatibilité du projet avec les documents de planification                 | 10        | 4.4 Variantes d'aménagement                       | 124        |
| <b>PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET</b> | <b>15</b> | <b>PARTIE 5 : PRINCIPAUX IMPACTS</b>              | <b>133</b> |
| 2.1 Les périmètres d'étude et la composition du pôle                            | 16        | 5.1 Impacts en phase travaux                      | 134        |
| 2.2 Le pôle dans le réseau de transport   | 20        | 5.2 Impacts à terme                               | 140        |
| 2.3 Le pôle dans son environnement urbain                                       | 30        | <b>PARTIE 6 : COUTS ET PLANNING PREVISIONNELS</b> | <b>151</b> |
| 2.4 Perspectives d'évolution du secteur   | 46        | 6.1 Coûts d'investissement                        | 152        |
| 2.5 Analyse des déplacements  | 56        | 6.2 Planning prévisionnel                         | 157        |
| <b>PARTIE 3 : ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE POLE</b>                         | <b>95</b> | <b>ANNEXES</b>                                    | <b>161</b> |
| 3.1 Les atouts du pôle de Melun   | 96        | Analyse multicritères détaillée                   | 162        |
| 3.2 Synthèse des dysfonctionnements   | 97        | Table des abréviations                            | 166        |
| 3.3 Les objectifs du pôle de Melun  | 100       | Table des figures                                 | 167        |
|   |           | Table des tableaux                                | 170        |
|   |           | Table des matières détaillée                      | 171        |





# PREAMBULE

## Qu'est-ce-que le DOCP ?

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le document de référence d'Île-de-France Mobilités, nom d'usage du Syndicat des Transports d'Île-de-France, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité. Son objectif est de présenter l'ensemble des éléments permettant d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet. Le DOCP présente les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet.

Une fois approuvé par le Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France, le DOCP constitue le dossier support de la concertation.

## Les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Un pôle d'échange multimodal est le lieu d'interface entre le mode ferroviaire et les autres modes de déplacement. Les pôles d'échanges multimodaux se trouvent donc au cœur des enjeux de déplacements, d'aménagement et de développement urbain, ils forment des lieux intégrés en termes d'intermodalité.

Leur aménagement est un enjeu d'autant plus important que les correspondances entre modes de transport demeurent un facteur fortement dissuasif de l'usage des transports collectifs.

En Île-de-France, un projet de pôle d'échanges vise à aménager la gare et ses abords de façon à :

- permettre l'accès à la gare dans de bonnes conditions par les différents modes de transport ;
- faciliter les correspondances entre ces modes de transport en rabattement sur la gare et avec la gare ferroviaire ;
- offrir aux voyageurs une bonne qualité de service (information, attente, sécurité...).

## Les partenaires du projet

Le présent dossier, relatif à la réalisation du projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal de Melun en Seine-et-Marne, a été réalisé par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Île-de-France et maître d'ouvrage des études de DOCP.

Il a été élaboré en partenariat avec :

- La Région Île-de-France ;
- L'Etat ;
- Le Conseil Départemental de Seine-et-Marne ;
- La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) ;
- La Ville de Melun, ainsi que les villes de Dammarie-lès-Lys et La Rochette ;
- SNCF Mobilités et Réseau.

Une convention de financement portant sur les études de niveau DOCP, la concertation préalable, le Schéma de Principe et l'Enquête Publique a été approuvée en octobre 2016 par Île-de-France Mobilités, la Région, l'Etat, le département de Seine-et-Marne et la CAMVS.





# **PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1.1 CONTEXTE GENERAL</b>  | <b>8</b>  |
| <b>1.2 HISTORIQUE DU PROJET</b>  | <b>9</b>  |
| <b>1.3 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES<br/>DOCUMENTS DE PLANIFICATION</b> | <b>10</b> |
| 1.3.1 Le SDRIF 2030  | 10        |
| 1.3.2 Le PDUIF 2010-2020   | 11        |
| 1.3.3 Le CPER 2015-2020  | 11        |
| 1.3.4 Le SDA Ad'Ap   | 12        |
| 1.3.5 Le PLD de l'Agglomeration  | 12        |
| 1.3.6 le PLU de la ville de Melun  | 12        |



## 1.1 CONTEXTE GENERAL

Le pôle d'échanges multimodal de Melun, situé dans le département de la Seine-et-Marne, est un pôle structurant du sud de l'Île-de-France. Il est desservi par le réseau ferré régional via le **RER D** et le **Transilien R**. De nombreuses **lignes de bus et de cars départementaux**, une vingtaine au total, sont également en correspondance avec le pôle.

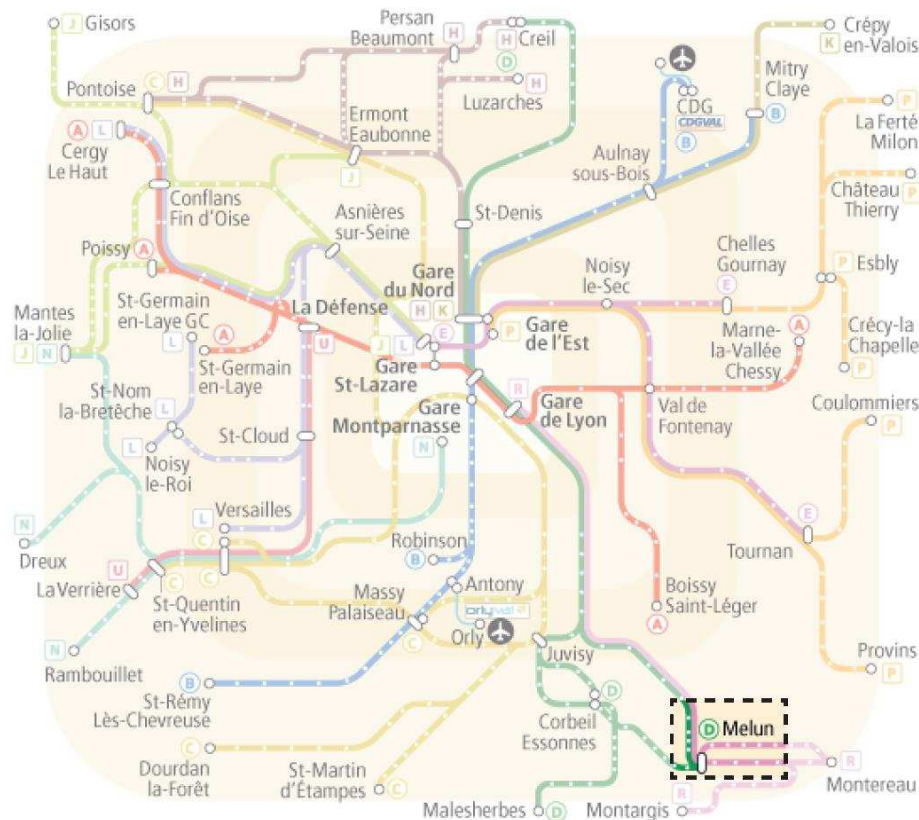


Figure 1 : Le pôle de Melun au sein du réseau ferré d'Ile-de-France (source : vianavigo.com)

Avec **43 000 voyageurs par jour**<sup>1</sup>, le pôle de Melun fait partie des « **grands pôles de correspondance** » à l'échelle de la région, identifié comme « pôle de niveau 1 » au PDU.

Inscrit au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 et confirmé dans la révision du CPER signée par l'Etat et la Région le 7 février 2017, le pôle de Melun est donc éligible à des financements Etat-Région, à hauteur de 50% des études. Dans ce cadre, des études pour la définition d'un projet de pôle ont été lancées dont la première est le DOCP.

Le projet de pôle concerne tous les aménagements permettant ou facilitant les correspondances. Il s'agit aussi bien des espaces ferroviaires (bâtiment voyageurs, accès aux quais), des gares routières et des parcs relais, que de l'accessibilité notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR), des aménagements cyclables, de l'information voyageurs et des aménagements extérieurs de voirie (parvis, carrefours et cheminements piétons d'accès directs au pôle).

L'objectif est d'offrir de bonnes conditions d'accès au pôle pour les différents modes de transport et de faciliter les correspondances intermodales en son sein. L'information voyageurs, les conditions d'attente et la sécurité des voyageurs sont également au cœur du projet de pôle.

<sup>1</sup>Enquête Origine-Destination, SNCF (2015, 2016)





## 1.2 HISTORIQUE DU PROJET

L'aménagement du pôle gare de Melun et de son quartier environnant a déjà fait l'objet de plusieurs études.

La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) a notamment mené :

- des études d'aménagements du quartier de la gare en 2004 et en 2006 ;
- des études pour le projet de la ZAC Grüber incluant le périmètre de la gare en 2009 ;
- des études préliminaires afin d'établir une esquisse d'aménagement du « **Quartier Centre Gare** » en 2012 (étude de programmation urbaine, Groupe-6 & Urban', étude de trafic, déplacements et stationnements, Charré-Conseil,...).

A ces études menées par la CAMVS s'ajoutent entre autres :

- les études préliminaires du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) pour la gare de Melun réalisées par SNCF Réseau et Mobilités en 2012 et en cours d'actualisation en 2016 ;
- l'avant-projet (AVP) de la liaison T Zen 2 (MOA CD 77) approuvé par Île-de-France Mobilités en juin 2017.

De plus, des aménagements ont déjà été réalisés dans le pôle :

- Réaménagement de la sortie sud de la gare et mise en place d'une signalétique multimodale ;
- Rénovation du bâtiment voyageurs en 2010, dans le cadre d'un financement projet gare.

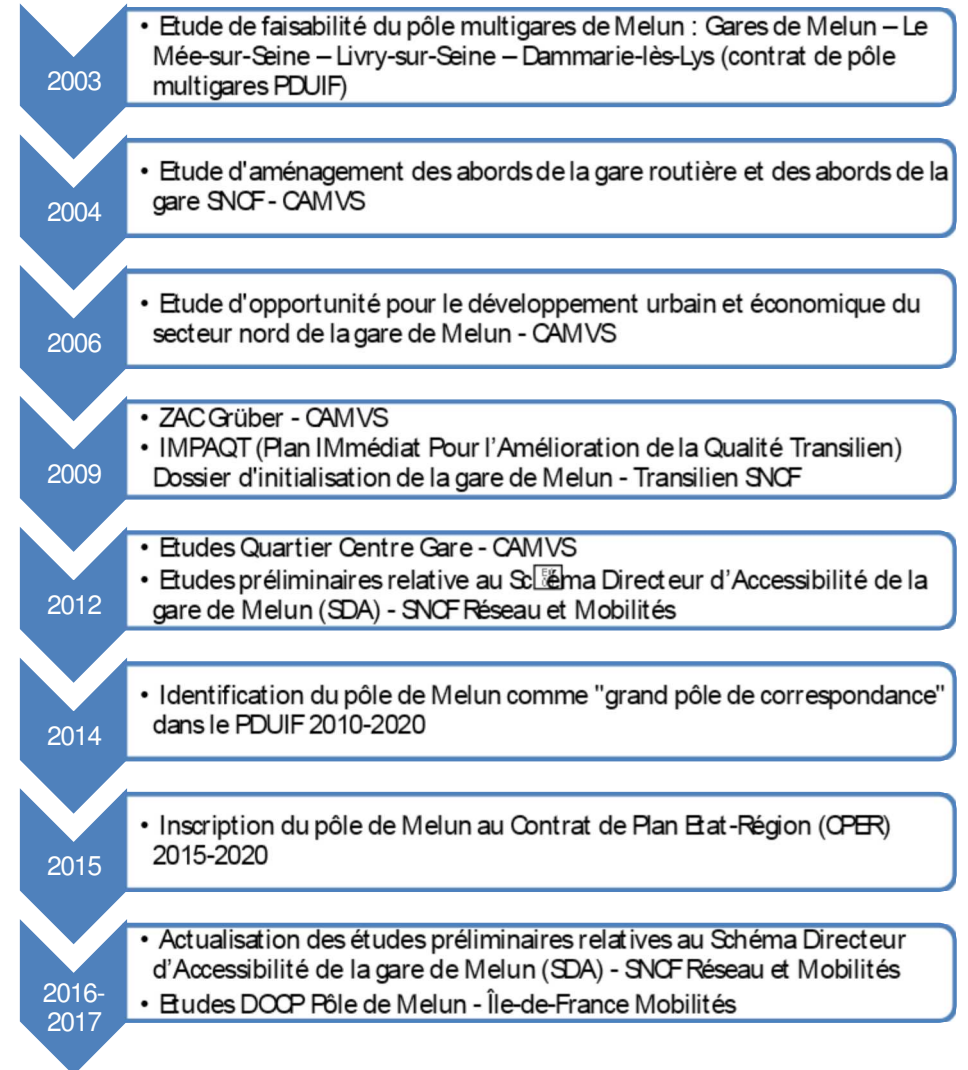


Figure 2 : Chronologie des études concernant le pôle de Melun et son quartier environnant

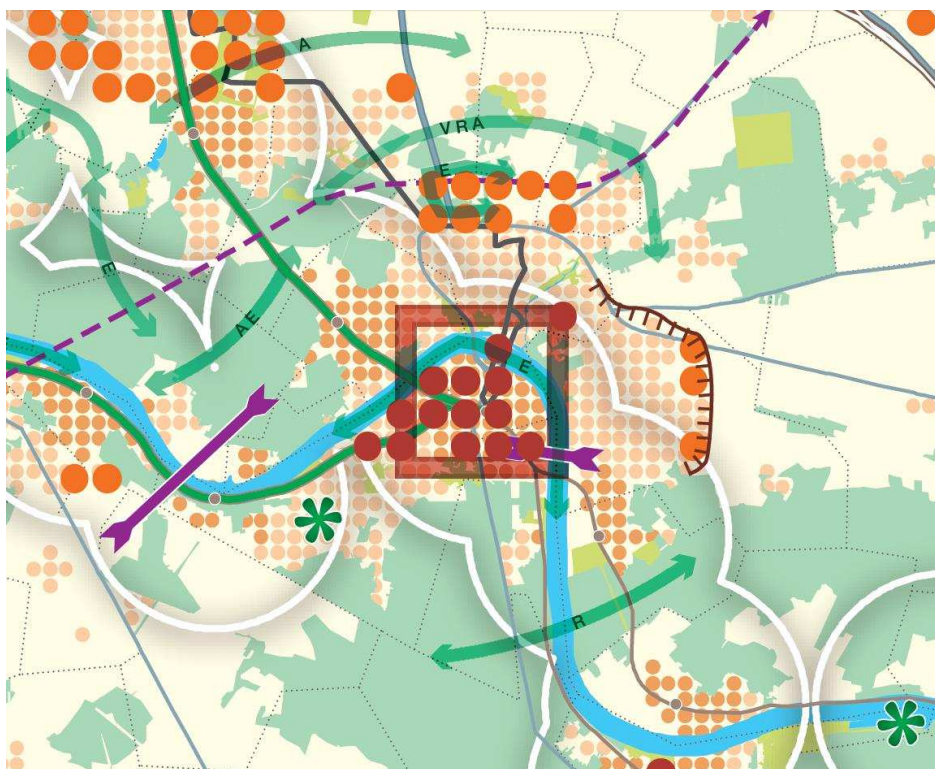


# 1.3 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

## 1.3.1 LE SDRIF 2030

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par décret le 27 décembre 2013, est le document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien.

Ce document identifie le pôle d'échanges de Melun avec le terminus de la future liaison T Zen 2 Melun - Lieusaint comme gare ferroviaire du réseau francilien à conforter et secteur à fort potentiel de densification.



### Relier et structurer

#### Les infrastructures de transport

| Les réseaux de transports collectifs            | Existant   | Projet (tracé)                                | Projet (Principe de liaison) |
|---|--|---|------------------------------|
|   | Niveau de desserte nationale et international  | —   | —                            |
| Niveau de desserte métropolitain                | Réseau RER<br>RER A (rouge)<br>RER B (bleu)<br>RER C (jaune)<br>RER D (vert)<br>RER E (orange) | Nouveau Grand Paris<br>— (tracé de référence) | ↔                            |
| Niveau de desserte territoriale                 | —  | —   | ↔                            |
| Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) | •  | •   | •                            |
| Gare TGV  | •  | •   | •                            |

| Les réseaux routiers et fluviaux | Existant                 | Itinéraire à requalifier | Projet (Principe de liaison) |
|----------------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|
|                                  | Autoroute et voie rapide | —                        | —                            |
| Réseau routier principal         | —                        | —                        | ↔                            |
| Franchissement                   | —                        | —                        | ↔                            |
| Aménagement fluvial              | —                        | —                        | ↔                            |

### Polariser et équilibrer

#### Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

#### Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle
- Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares
- Pôle de centralité à conforter

### Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités**
  - Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
  - Le fleuve et les espaces en eau

Figure 3 : Extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire (source : iau-idf.fr)



### 1.3.2 LE PDUIF 2010-2020

Approuvé par la délibération du Conseil régional du 19 juin 2014, le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport et pour la période 2010-2020.

Avec une gare dont le trafic est supérieur à 15 000 voyageurs par jour, offrant des correspondances entre des lignes de RER et de trains et une gare routière importante (plus de cinq postes à quais), le pôle d'échanges multimodal de Melun est identifié parmi les « grands pôles de correspondance » (niveau 1) de la région au sein du PDUIF.

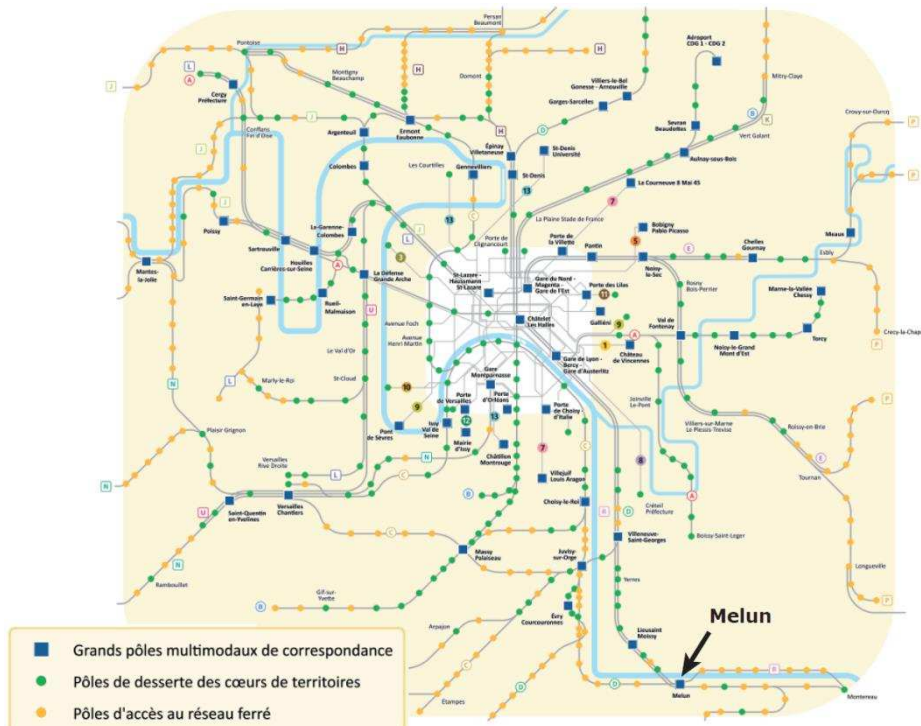


Figure 4 : Typologie des pôles d'échanges franciliens en 2010 (source : pduif.fr)

### 1.3.3 LE CPER 2015-2020

L'Etat et la Région Île-de-France sont engagés dans la modernisation et le développement des infrastructures de transports dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020. Une enveloppe de 119 millions d'euros est allouée à une liste d'une dizaine de pôles multimodaux inscrits dans le PDUIF, dont fait partie le pôle de Melun.

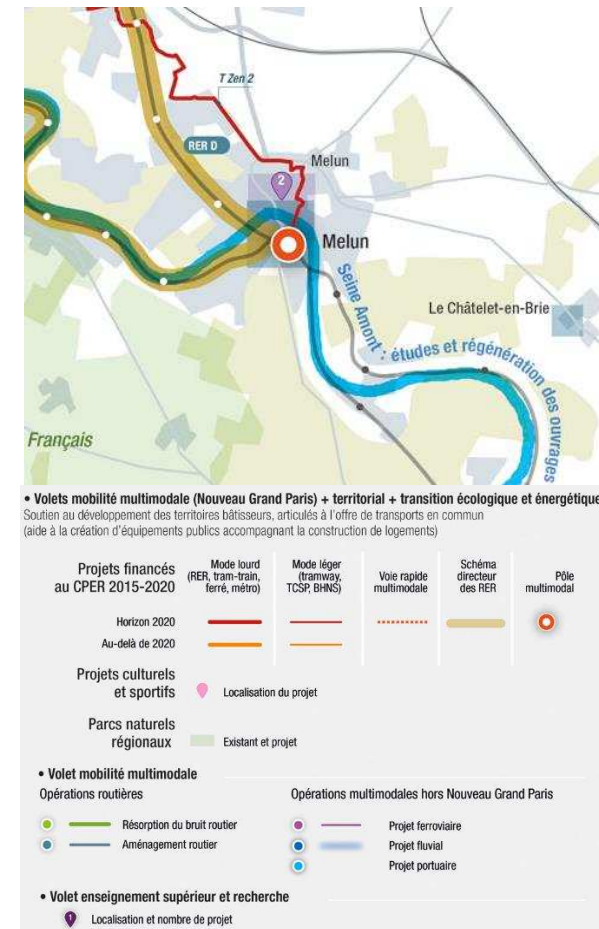


Figure 5 : Extrait du CPER Ile-de-France 2015-2020 (source : iau-idf.fr)



### 1.3.4 LE SDA AD'AP

Île-de-France Mobilités a élaboré, en concertation avec les associations, les collectivités locales et les opérateurs, son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) qu'elle a approuvé en 2009 puis son Agenda d'Accessibilité programmé (Ad'Ap) en 2015.

En 2011, une convention de financement a été approuvée pour une première tranche de projets selon les clés de financement suivantes : Île-de-France Mobilités - 50 % ; Région Île-de-France - 25 % ; SNCF Réseau et Mobilités - 25 % chacun sur son périmètre.

L'avancée du programme rend nécessaire une convention de financement pour la 2ème tranche (2017-2021), qui sera soumise au Conseil d'Île-de-France Mobilités de décembre 2017.

Fin 2016, sur les 209 gares du réseau de référence SDA, 79 sont déclarées accessibles, 41 gares sont en travaux et 89 gares sont en études, dont la gare de Melun.

### 1.3.5 LE PLD DE L'AGGLOMERATION

Le Plan Local de Déplacement (PLD) de l'agglomération Melunaise est en cours d'élaboration sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine, en concertation avec les 20 communes, les départements concernés, la région et Île-de-France Mobilités.

Le PLD est un recueil d'actions qui décline, sur le territoire, les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF). Il prendra en compte les différents éléments du présent projet de pôle.

### 1.3.6 LE PLU DE LA VILLE DE MELUN

Dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Melun approuvé en août 2013, le pôle d'échanges de la ville de Melun est intégré à la **zone UG du PLU**, correspondant au périmètre de la ZAC « Grüber ».

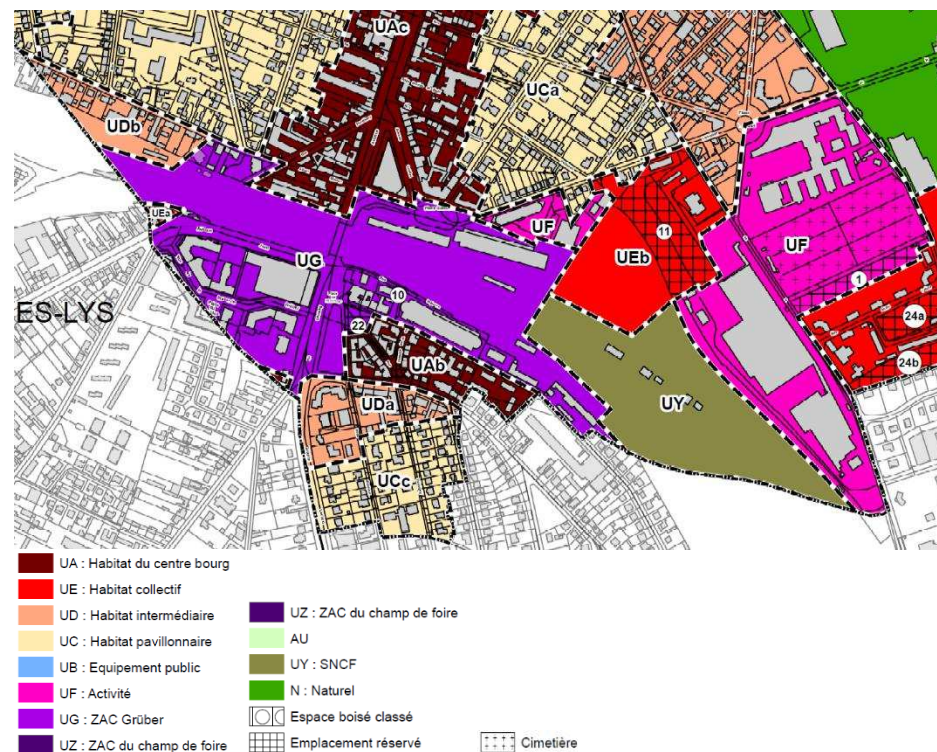


Figure 6 : Extrait du plan de zonage du PLU de la ville de Melun approuvé en août 2013 (source : ville-melun.fr)



D'après le règlement du PLU, la zone UG est divisée en quatre secteurs. Parmi eux, le **secteur UGb** 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.

Le **secteur UGc** 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.

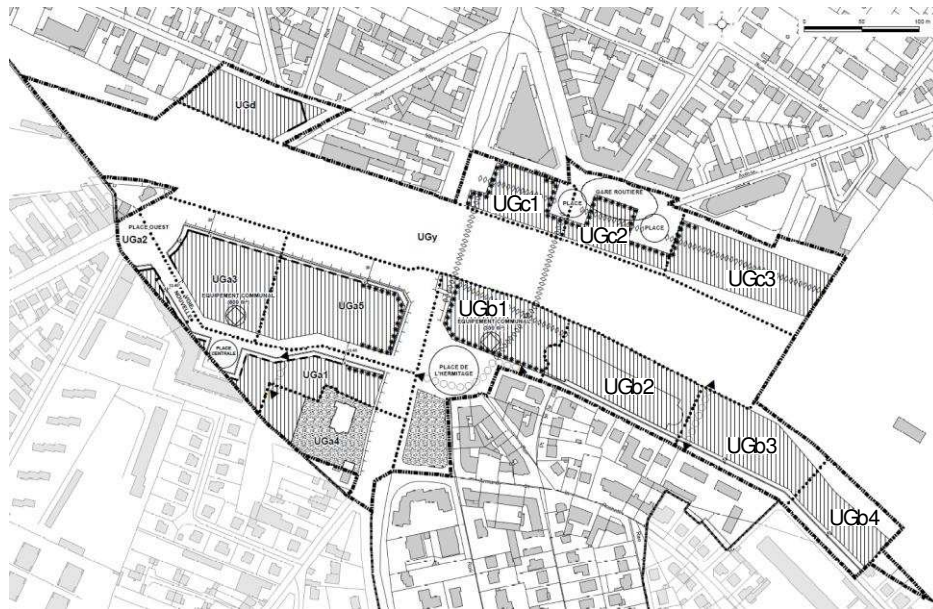


Figure 7 : Plan de la ZAC Grüber issu des annexes graphiques du PLU de la ville de Melun (source : ville-melun.fr)

Les articles du règlement du PLU sur les occupations et utilisations du sol interdites et admises précisent :

- que sont en outre autorisées en secteur UGb2 exclusivement les constructions à usage de commerce, d'habitation et de service ;
- que sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGb2 exclusivement l'**extension du Parc de Stationnement Régional existant** (PSR) et 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...) ;
- que 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 le bâtiment SNCF et les implantations commerciales pouvant s'y réaliser) et 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 ».



# PARTIE 2 :

# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

|   |           |   |           |
|---|-----------|---|-----------|
| <b>2.1 LES PERIMETRES D'ETUDE ET LA COMPOSITION DU POLE</b>                       | <b>16</b> | <b>2.4 PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU SECTEUR</b>                | <b>46</b> |
| 2.1.1 Périmètre d'étude élargi  | 16        | 2.4.1 Les projets de transport                                | 46        |
| 2.1.2 Périmètre d'étude restreint   | 17        | 2.4.2 Les projets urbains                                     | 51        |
| 2.1.3 Composition du pôle   | 18        | 2.4.3 Domanialité et mutabilité du foncier aux abords du pôle | 54        |
| <b>2.2 LE POLE DANS LE RESEAU DE TRANSPORT</b>                                    | <b>20</b> | <b>2.5 ANALYSE DES DEPLACEMENTS</b>                           | <b>56</b> |
| 2.2.1 Le pôle dans le réseau de transport ferré                                   | 20        | 2.5.1 Les usagers de la gare – Origine et destination         | 56        |
| 2.2.2 Le pôle dans le réseau de transport routier                                 | 22        | 2.5.2 Répartition de la fréquentation par mode et par accès   | 57        |
| 2.2.3 Le pôle dans le réseau de bus   | 24        | 2.5.3 L'accès à la gare                                       | 60        |
| <b>2.3 LE POLE DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN</b>                                  | <b>30</b> | 2.5.4 L'accès en bus  | 62        |
| 2.3.1 Un quartier au tissu urbain diversifié                                      | 30        | 2.5.5 L'accès à pied  | 71        |
| 2.3.2 Densités et générateurs de déplacements                                     | 34        | 2.5.6 L'accès pour les cycles                                 | 75        |
| 2.3.3 Un développement commercial axé sur la liaison gare – centre-ville de Melun | 38        | 2.5.7 L'accès en voiture                                      | 77        |
| 2.3.4 Perception visuelle du pôle au sein du quartier                             | 40        | 2.5.8 Les correspondances au sein du pôle                     | 91        |
| 2.3.5 Risques naturels et technologiques  | 42        |   |           |



## 2.1 LES PERIMETRES D'ETUDE ET LA COMPOSITION DU POLE

### 2.1.1 PERIMETRE D'ETUDE ELARGI

Le périmètre élargi d'étude du pôle correspond à une zone de 800m autour de la gare ferroviaire de Melun. Il représente une zone d'accès d'environ 10 minutes à pied.

La gare de Melun n'est pas une gare de centre-ville. Elle se situe rive gauche, en limite sud de la commune. Le périmètre d'étude s'étend donc également sur les communes de Dammarie-lès-Lys et La Rochette. Le secteur est largement urbanisé, mais reste éloigné d'environ 1 km du centre-ville de Melun.

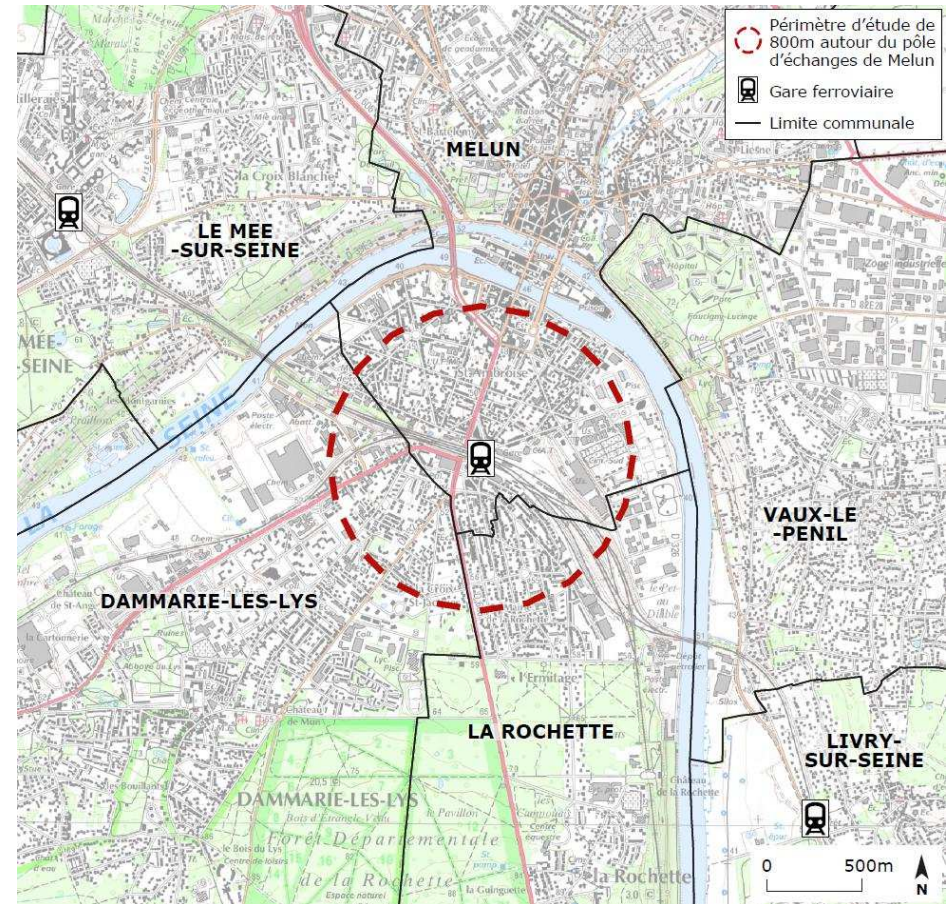


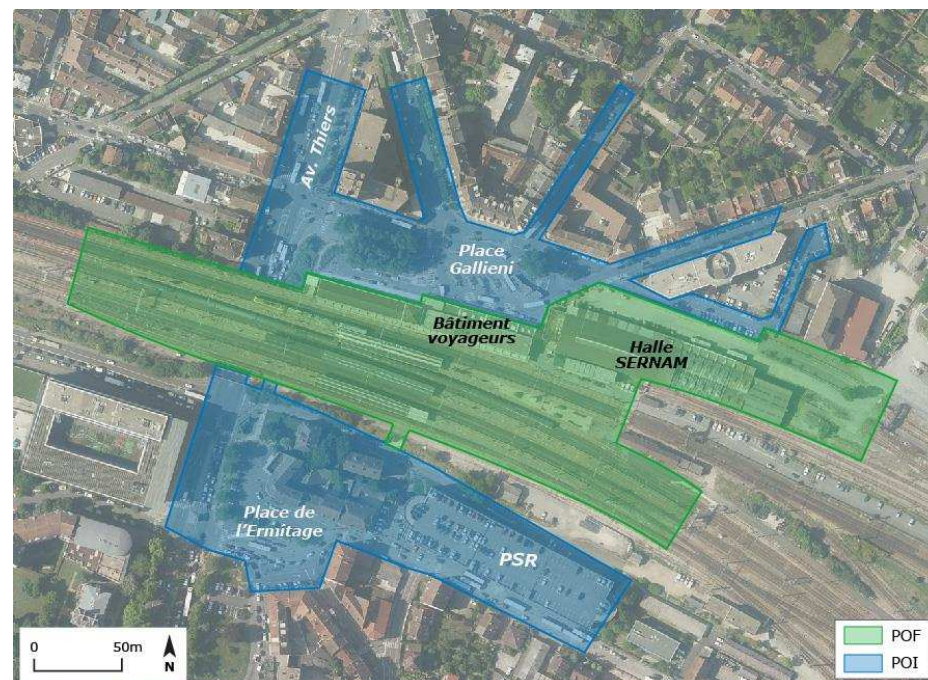
Figure 8 : Périmètre d'étude du pôle de Melun dans son contexte urbain





## 2.1.2 PERIMETRE D'ETUDE RESTREINT

Le périmètre restreint est composé du **périmètre ferroviaire**, qui sera réaménagé dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) et dont les éléments de projet seront intégrés à l'étude de pôle, ainsi que du **périmètre intermodal** comprenant le parvis, les espaces publics alentours, les gares routières et le parc de stationnement régional.



**Figure 9 : Carte des périmètres opérationnels ferroviaire et intermodal du pôle d'échanges de Melun**

Ces périmètres d'étude ne correspondent pas au périmètre d'aménagement et pourront évoluer dans la suite des études.



## 2.1.3 COMPOSITION DU POLE

Le **PEM (pôle d'échange multimodal)** est composé de plusieurs éléments représentés dans le schéma ci-contre :

- **Une plaque ferroviaire** (la gare ferroviaire de Melun et les quais) ;
- **Et des « satellites » complémentaires :**
  - la gare routière nord (GR.N) ;
  - la gare routière sud (GR.S) ;
  - le parc de stationnement régional(PSR).

Ces composantes sont réparties de part et d'autre du faisceau ferroviaire à l'est de la RD606.

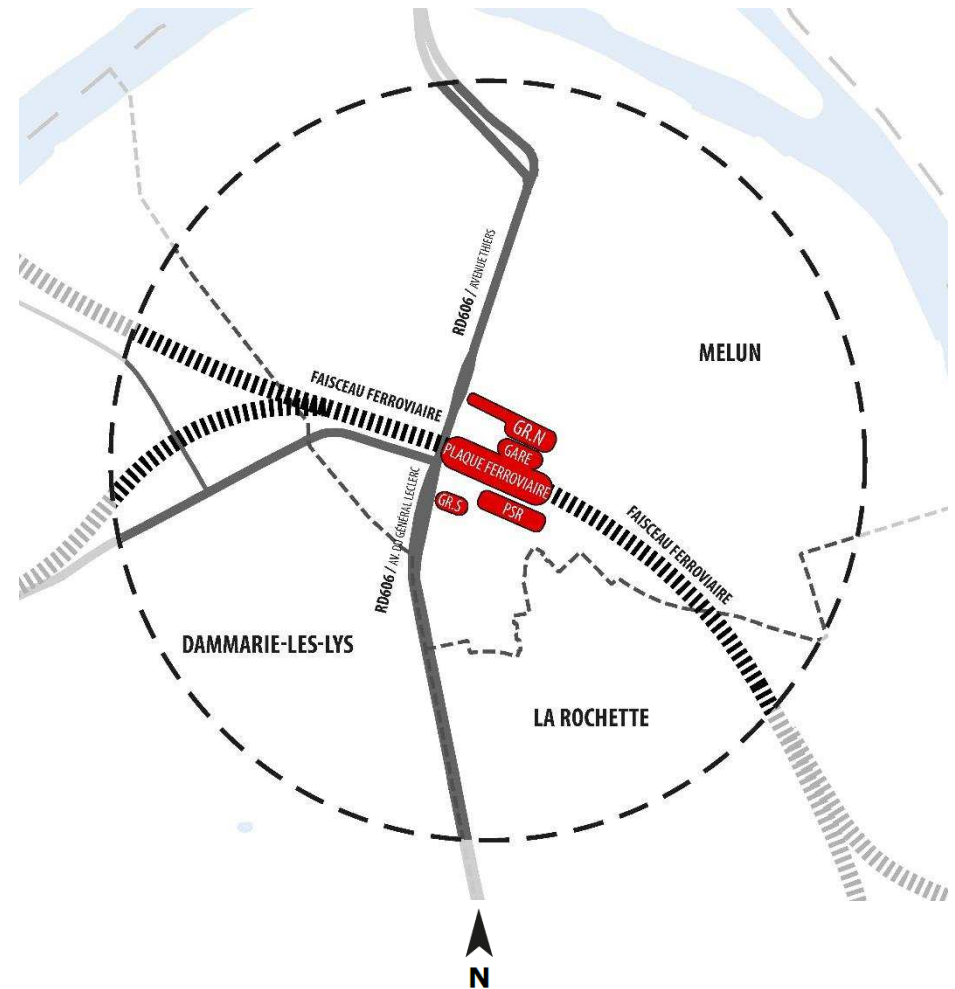


Figure 10 : Présentation schématique des éléments composant le pôle de Melun



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

La **RD606** constitue le seul franchissement routier des voies ferrées à proximité immédiate du pôle. Deux **itinéraires piétons** complètent les liens nord-sud : un **tunnel public** le long de la RD606 et un **souterrain sous contrôle d'accès SNCF** entre la rue Séjourné et la place Gallieni.

Ce dernier constitue le seul accès aux quais ferroviaires sauf par le quai n°1 qui dispose d'un accès direct depuis le bâtiment voyageurs et une sortie sur la voirie.

Une liaison piétonne est présente au sud entre la sortie du souterrain sous contrôle d'accès, le PSR et la rue de l'Industrie.

L'espace nord du pôle, partagé entre les quais de la gare routière urbaine et la zone réservée aux taxis et agents SNCF, offre peu d'espace aux modes doux. Au sud du pôle, la gare routière dédiée principalement aux lignes interurbaines s'étend de la rue de l'Industrie à la place de l'Ermitage.

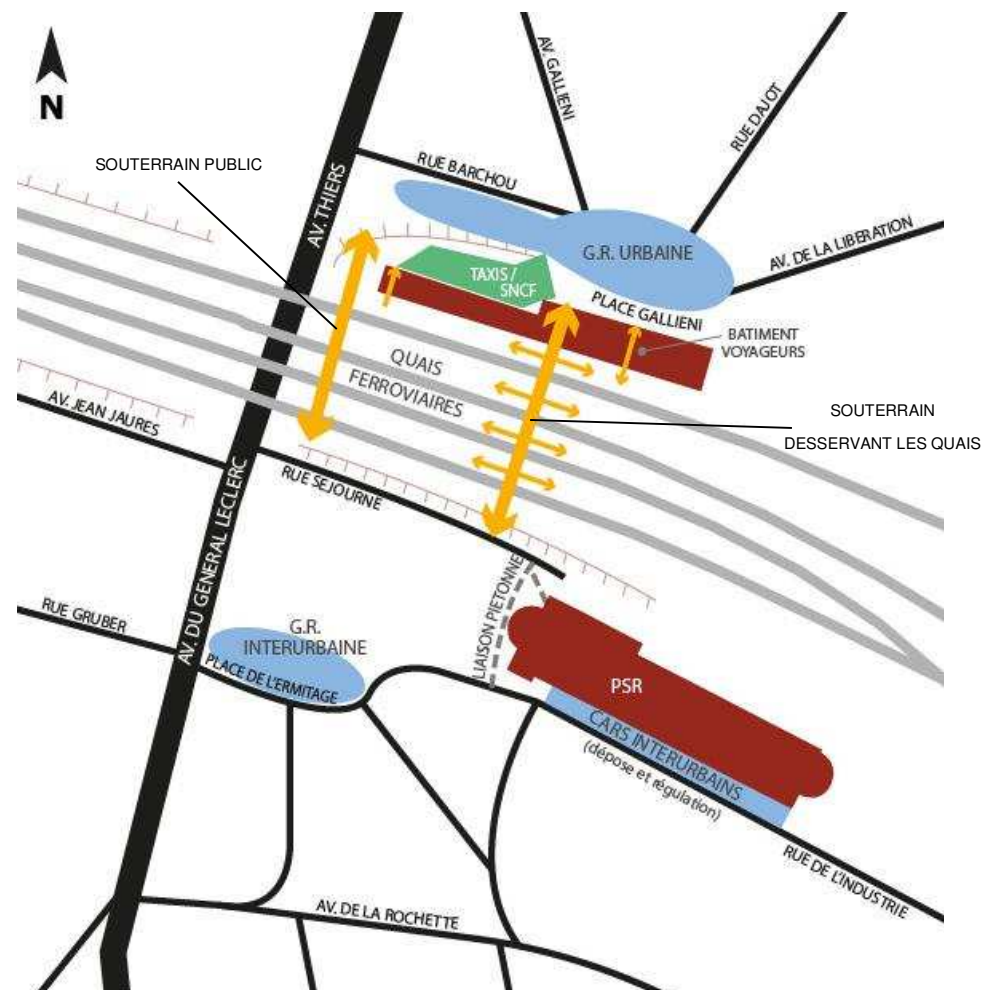


Figure 11 : Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)



## 2.2 LE POLE DANS LE RESEAU DE TRANSPORT

La ville de Melun, **préfecture de la Seine-et-Marne**, se trouve à environ 50 kilomètres au sud-est de Paris.

Le pôle d'échanges multimodal est situé au sud de la commune de Melun, à un peu plus d'un kilomètre du centre-ville. Il se trouve à la rencontre du faisceau ferré qui traverse la ville d'est en ouest et de la RD606, axe nord-sud structurant du réseau routier de l'agglomération.

### 2.2.1 LE POLE DANS LE RESEAU DE TRANSPORT FERRE

#### ➤ *La desserte de la gare de Melun*

La gare de Melun est desservie par plusieurs lignes des réseaux de transport ferré d'Île-de-France et de Bourgogne-Franche-Comté :

- le **RER D** qui relie Melun à Corbeil-Essonnes, Paris et au nord-est de l'Île-de-France ;
- le **Transilien R** qui relie Paris Gare de Lyon à Montargis et Montereau ;
- et les **TER de la région Bourgogne-Franche-Comté** avec la liaison omnibus Paris-Laroche-Migennes.

La liaison la plus rapide entre la Gare de Lyon à Paris et la gare de Melun s'effectue en **28 minutes** via le Transilien R qui ne marque pas d'arrêt entre ces deux gares.

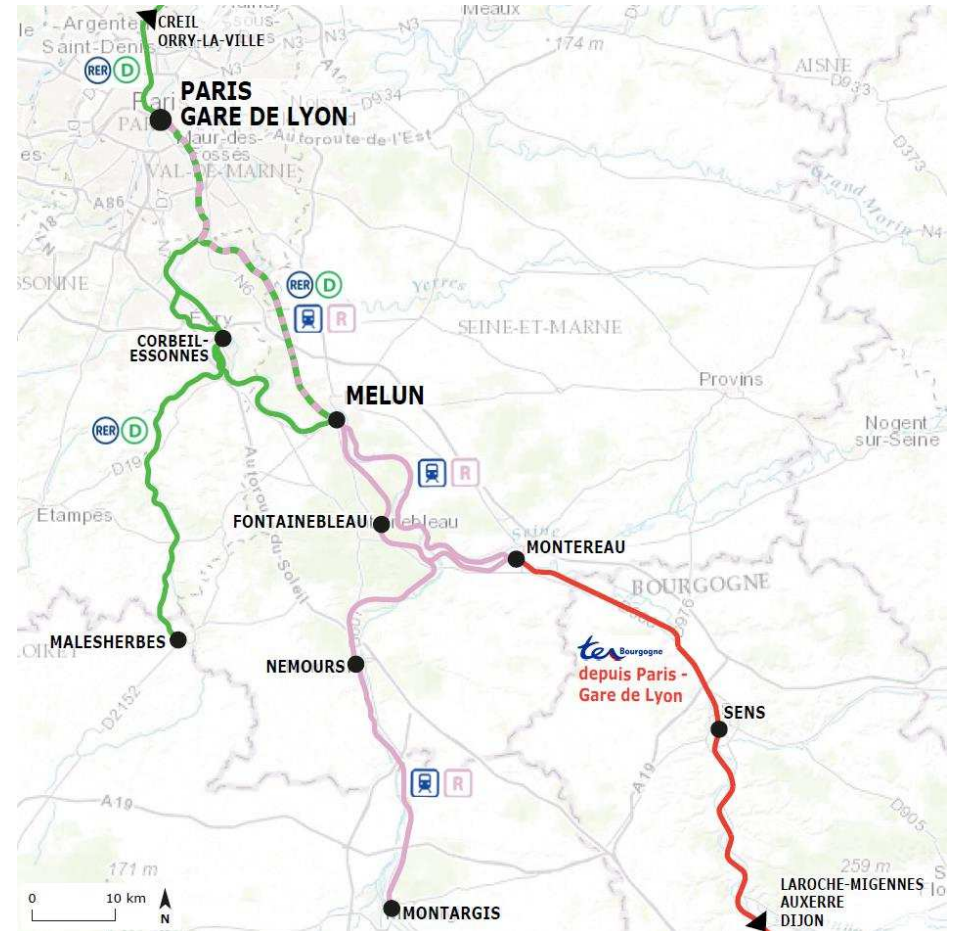


Figure 12 : Carte du réseau ferré desservant la gare de Melun (source fond de plan : ESRI World TopographicMap)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## > L'offre de transport ferroviaire

La gare de Melun est un pôle important du réseau ferré d'Île-de-France et est efficacement reliée à la capitale grâce à ligne R du réseau Transilien et les TER Bourgogne-Franche-Comté tandis que le RER D offre des liaisons avec plusieurs bassins de vie majeurs du sud-est parisien tels que Corbeil-Essonnes, Villeneuve-Saint-Georges, et Créteil.

Cette offre est d'autant plus attractive qu'elle se traduit par une fréquence élevée du nombre de trains en heure de pointe et à la journée. En semaine et en heure de pointe, la fréquence des trains en gare de Melun atteint **31 trains par heure**.

Tableau 1 : Description des lignes du réseau ferré desservant la gare de Melun (source : données issues du site internet transilien.com)

|                                    | Fréquence des trains tous sens confondus en gare de Melun                 |                              | Nombre de voyageurs par JOB* sur la ligne |
|------------------------------------|---|------------------------------|---|
| <b>RER D</b>                       | <b>12 trains / heure</b> de pointe sur la branche Paris – Combs – Melun   | 150 trains / jour de semaine | 550 000                                   |
|                                    | <b>8 trains / heure</b> de pointe sur la branche Corbeil-Essonnes – Melun | 72 trains / jour de semaine  |   |
| <b>Transilien R</b>                | <b>9 trains / heure</b> de pointe   | 129 trains / jour de semaine | 70 000                                    |
| <b>TER Bourgogne-Franche-Comté</b> | <b>2 trains / heure</b> de pointe   | 18 trains / jour de semaine  | -   |

\*Jour Ouvrable de Base : mardi ou jeudi en période scolaire



## 2.2.2 LE POLE DANS LE RESEAU DE TRANSPORT ROUTIER

Encadré au nord par l'autoroute A5 en direction de Troyes et au sud par l'autoroute A6 en direction de Lyon, le territoire est facilement accessible via le réseau routier.

Le pôle de Melun est situé le long de la **RD606** qui relie le nord-ouest de Melun et l'accès à l'autoroute A5 à Fontainebleau, une dizaine de kilomètres au sud. La RD606 est l'un des axes les plus chargés de l'agglomération (40 000 véhicules/jour).

Les axes RD372 et RD132 convergent également vers le sud du pôle.

La gare est reliée au nord du territoire par la RD606 et les deux branches de la **RD415**, qui permettent le **franchissement de la Seine** et de l'île Saint-Etienne avant de rejoindre le centre historique de Melun. Les autres franchissements routiers de la Seine les plus proches sont situés à plusieurs kilomètres à l'est comme à l'ouest.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

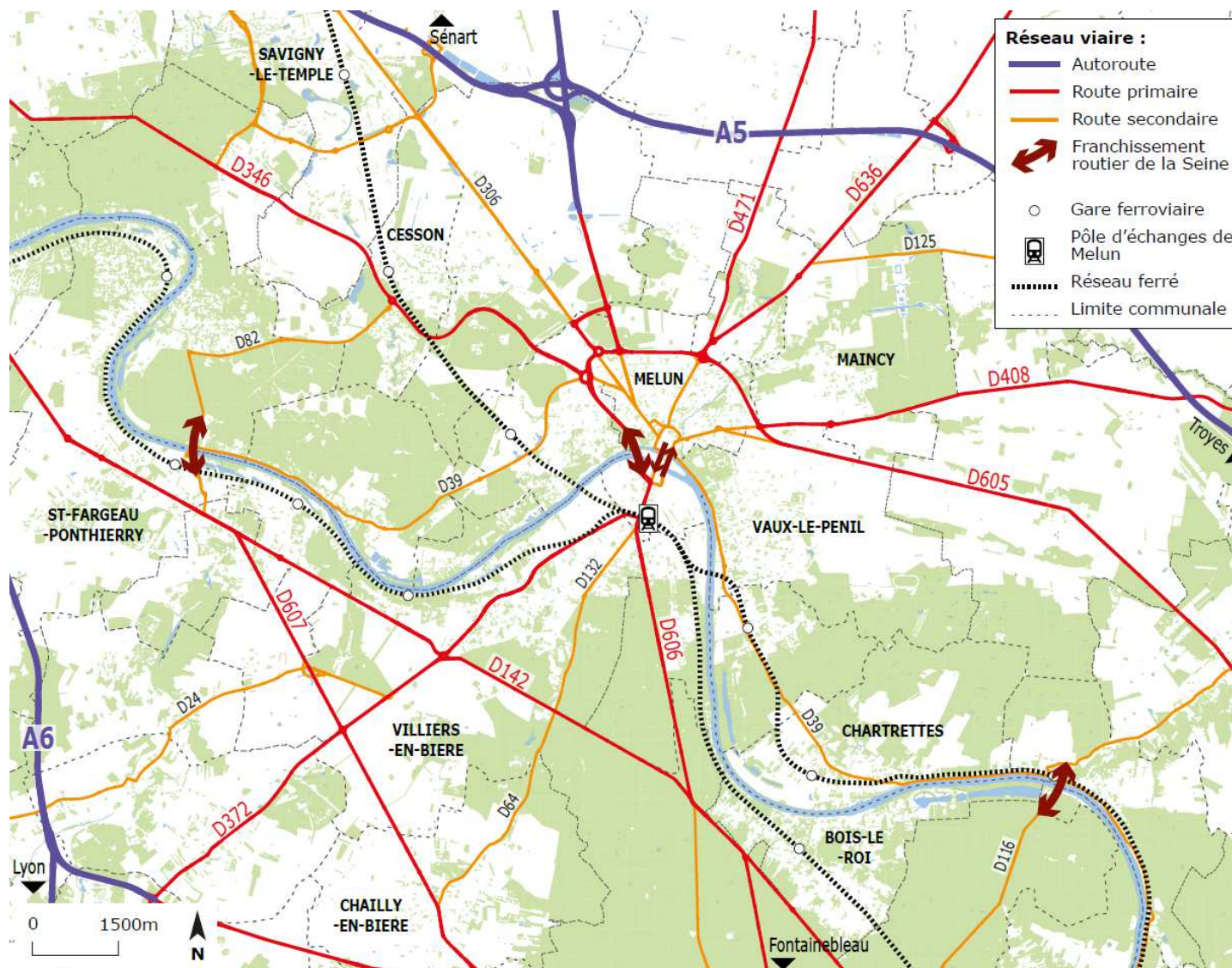


Figure 13 : Le pôle d'échanges de Melun dans le réseau de transport routier



## 2.2.3 LE POLE DANS LE RESEAU DE BUS

Le pôle d'échanges de Melun est un maillon important du réseau de transport en commun routier, à l'échelle de l'agglomération Melun Val de Seine et à l'échelle du département.

Le pôle d'échanges multimodal de Melun est desservi par **28 lignes régulières de bus et cars**, intégrés à différents réseaux dont les exploitants sont multiples.

La desserte est répartie entre **deux gares routières**, au nord et au sud du faisceau ferré, et un arrêt avenue Thiers, à l'ouest du pôle.

Il s'agit d'un pôle majeur de rabattement et de diffusion à l'échelle de l'agglomération et du département Seine-et-Marne desservis par les réseaux :

- de l'agglomération Melun Val de Seine ;
- de certaines agglomérations voisines ;
- et du département.

### > *Le réseau Mélibus*

Le réseau de l'agglomération Melun Val de Seine, dénommé **Mélibus**, compte **14 lignes urbaines et 2 lignes scolaires** (S4 et S5) qui desservent la gare de Melun.

Le pôle de Melun constitue ainsi la plus importante gare routière du réseau devant la gare routière du Mail Gaillardon dans le centre de Melun, ou encore la gare du Mée-sur-Seine.

La desserte des lignes se fait principalement place Gallieni pour les lignes urbaines et rue de l'Industrie pour les lignes scolaires et la ligne G.

La gare de Melun correspond au terminus de 8 lignes urbaines. Toutes ces lignes en terminus circulent exclusivement au nord du faisceau ferré et ont un quai dédié place Gallieni ou à proximité.





# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

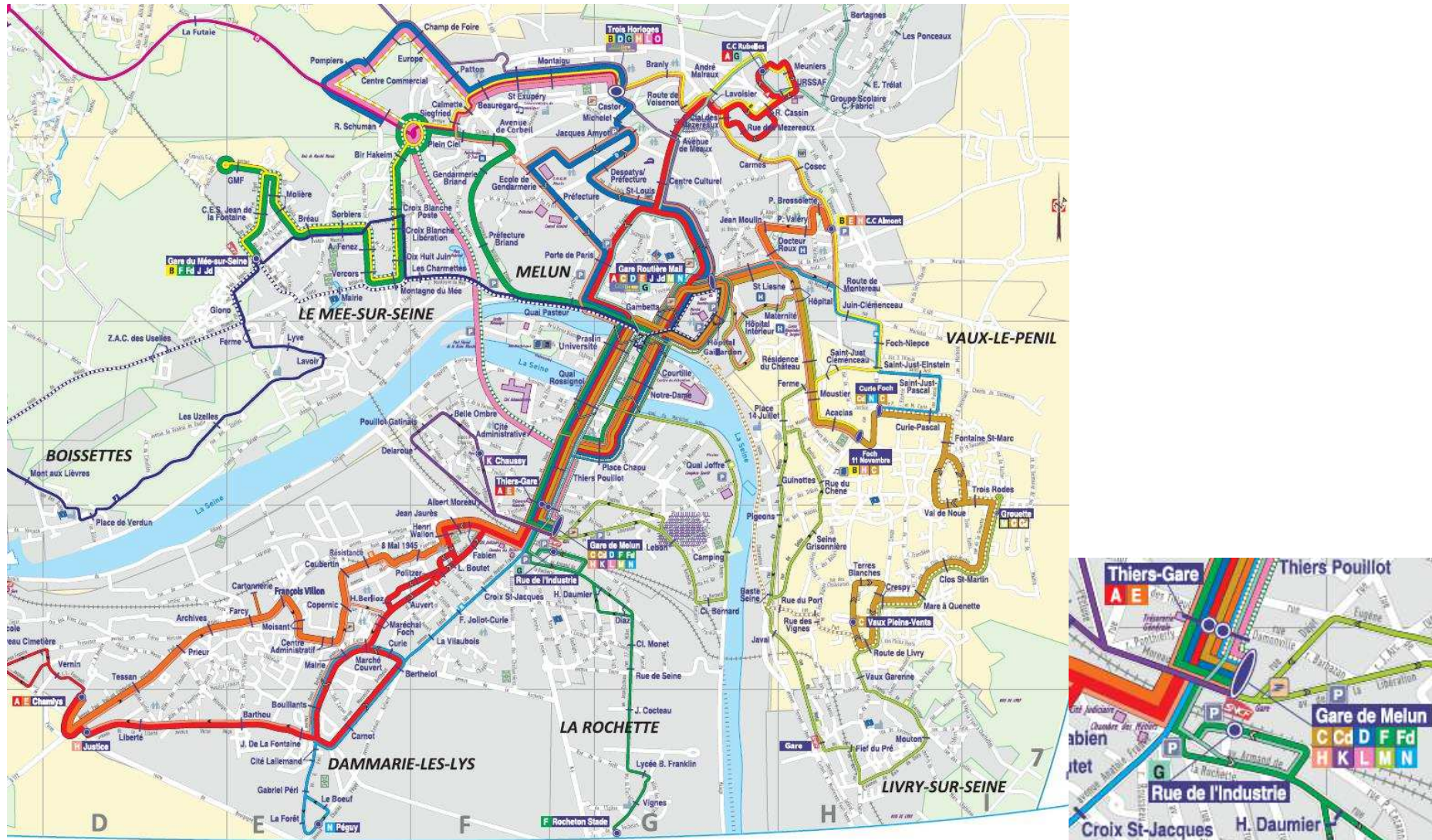


Figure 14 : Extrait du plan du réseau Mélibus (source : Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine, 2017)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## ➤ Les réseaux des agglomérations périphériques

Au total, 7 lignes intercommunales intégrées aux réseaux de bus voisins desservent également la gare de Melun :

- 3 lignes du réseau Yerres – Brie Centrale (lignes 24, 30 et 37) ;
- 2 lignes du réseau Canton de Perthes-en-Gâtinais (lignes 9 et 11A) ;
- 1 ligne du réseau Le Chatelet en Brie - Pays de Seine (ligne 41) ;
- et 1 ligne pour la liaison Melun - Centre Commercial Villiers-en-Bière.

La prise de passagers pour ces lignes se fait au niveau de la gare routière sud, excepté pour la liaison Melun - Centre Commercial Villiers-en-Bière organisée place Gallieni, au nord.

Seules les lignes du réseau Canton de Perthes-en-Gâtinais (lignes 9 et 11A) atteignent le pôle d'échanges par le sud de l'agglomération (RD132). Les autres lignes empruntent l'avenue Thiers (RD606) avant d'atteindre la gare routière au sud du faisceau ferré.

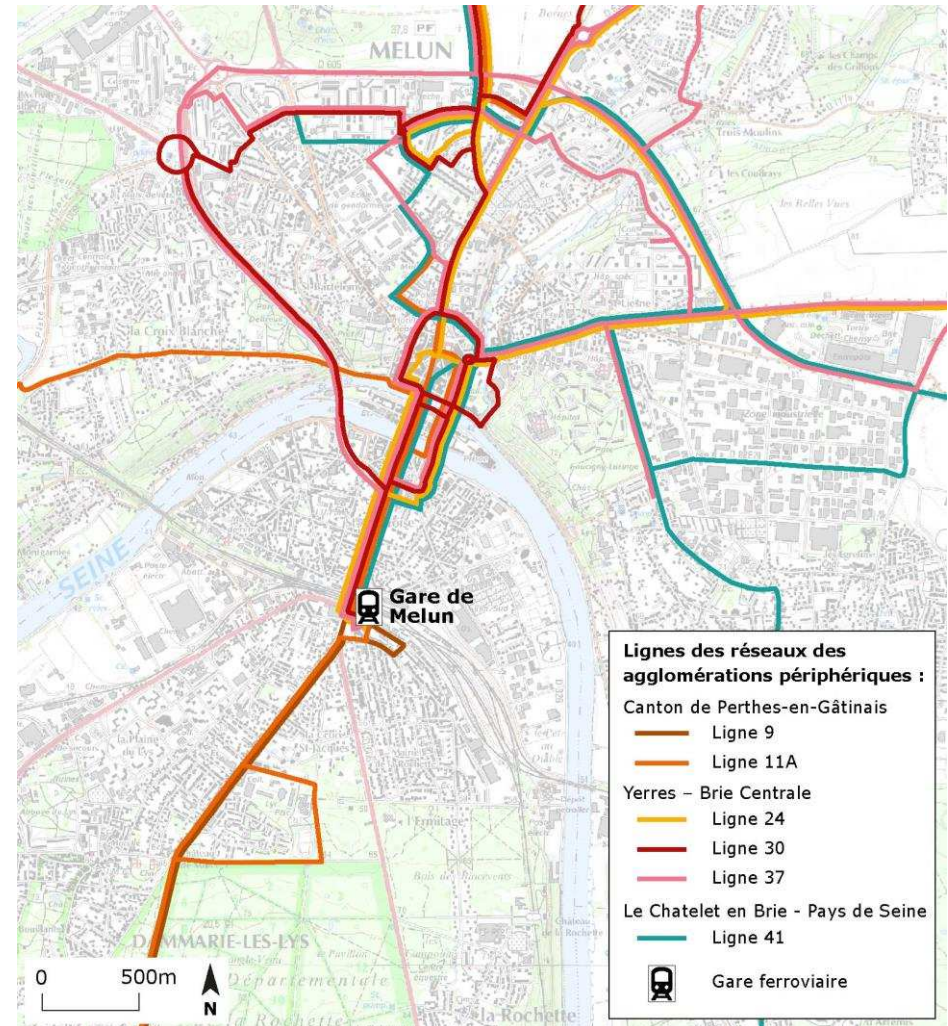


Figure 15 : Desserte du pôle de Melun par les lignes réseaux des agglomérations périphériques



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## ➤ Le réseau Seine-et-Marne Express

Les lignes départementales, organisée sous l'entité du réseau **Seine-et-Marne Express**, offrent des liaisons entre les principaux pôles du département, en complément du réseau ferré.

Au sein du réseau, **6 des 14** lignes desservent le pôle d'échanges de **Melun**, avec leur terminus organisé au sud du faisceau ferré.

La ligne express 2 Meaux-Melun s'arrête à l'arrêt précédant le pôle d'échanges à cause de la saturation du pôle et de la circulation très dense à Melun.

La ligne 34, Château-Landon / Egreville - Melun, est la seule à rejoindre le pôle d'échanges par le sud de l'agglomération. Les autres lignes relient Melun au nord du département et desservent le centre-ville de Melun avant d'arriver au pôle d'échanges.

## ➤ Le réseau Noctilien

La ligne **N132** du réseau Noctilien, réseau régional des bus nocturnes, relie la gare de Lyon à Paris à la gare de Melun, son terminus. La desserte s'effectue place Gallieni.

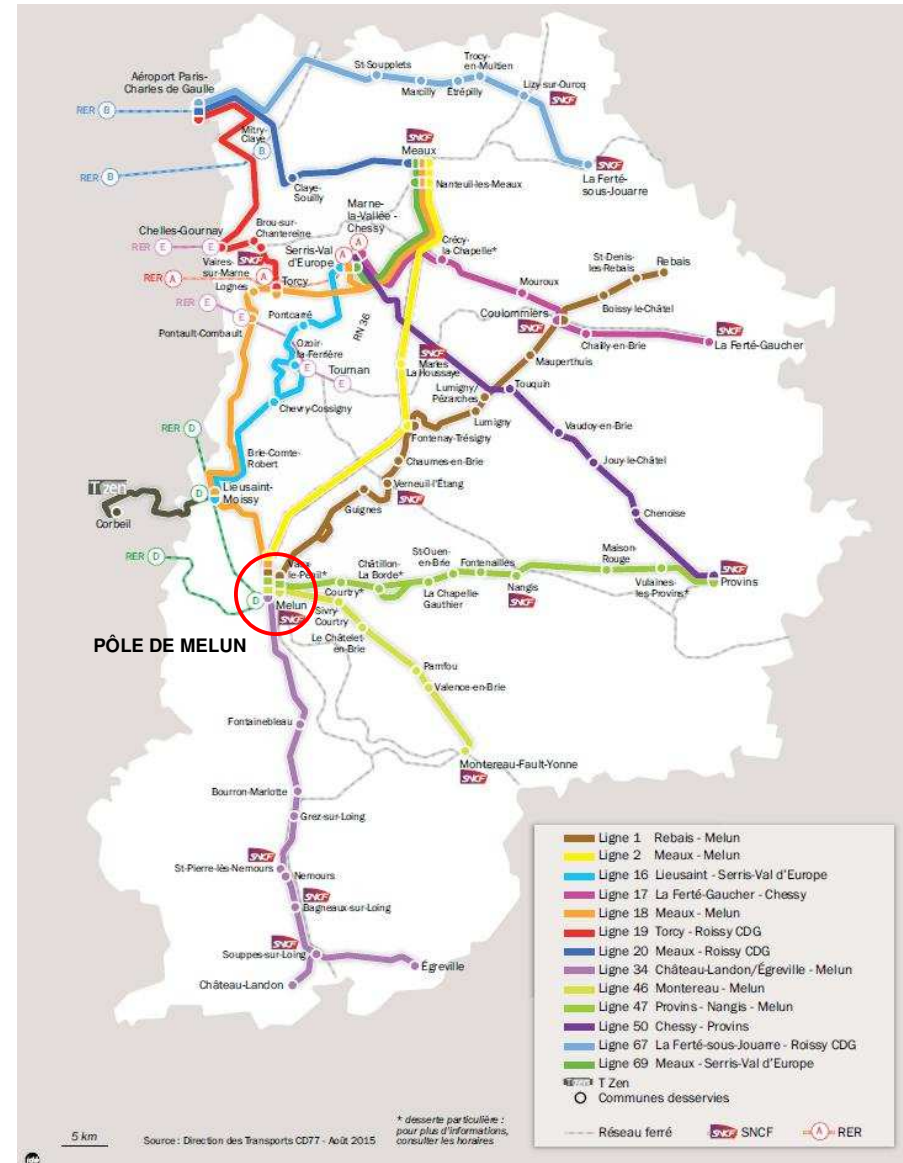


Figure 16 : Plan du réseau Seine-et-Marne Express (source : STID, Département de Seine-et-Marne)



## > Lisibilité des réseaux de transports en commun routiers

La **lisibilité de la desserte du territoire** par les lignes urbaines et interurbaines n'est pas très aisée. En effet, le réseau est complexe et fait intervenir plusieurs opérateurs de transport. De plus, un plan global présentant à la fois le réseau Mélibus et les lignes des réseaux de bus voisins, qui marquent plusieurs arrêts communs, dont le pôle de Melun, n'est actuellement pas disponible pour les usagers.

Le réseau Mélibus lui-même nécessite une attention particulière afin de comprendre ses particularités :

- des **dissociations de sens** pour un grand nombre de lignes (franchissements de Seine contraints, nombreux sens uniques) ;
- des lignes de desserte directes (Cd et Fd) en **doublons de lignes** dont la desserte est plus fine (C et F) ;
- des lignes dont les services diffèrent selon la direction empruntée (D et L).

## Synthèse

La gare de Melun constitue un pôle de rabattement et de diffusion majeur, tant pour les automobilistes que pour les usagers des transports en commun. L'offre ferroviaire permet de se rendre dans la capitale en moins de 30 minutes.

L'accès routier au pôle est facilité par la RD606, axe structurant qui dessert le territoire du nord au sud.

Enfin, le pôle de Melun est également au cœur du réseau de bus avec la desserte de nombreuses lignes urbaines, inter-urbaines, départementales et d'une ligne du réseau Noctilien. La gare de Melun constitue l'un des terminus pour une majeure partie de ces lignes.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



## 2.3 LE POLE DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN

### 2.3.1 UN QUARTIER AU TISSU URBAIN DIVERSIFIÉ

Le pôle de Melun est situé en **périphérie sud de la commune**, à plus d'un kilomètre du centre-ville. Le quartier de la gare s'étend ainsi également sur les territoires de Dammarie-lès-Lys et La Rochette.

Les voies ferrées constituent une **large coupure urbaine** entre le nord et le sud du territoire et la RD606 relie le quartier avec l'île Saint-Etienne et le centre historique de Melun, plus au nord.

**Le quartier est densément urbanisé**, notamment avec des habitations. L'habitat individuel est très présent sur l'ensemble du secteur alors que l'habitat collectif se concentre le long de la RD606 (avenue Thiers, boulevard Chamblain) à Melun et de l'avenue Jean Jaurès (RD372) à Dammarie-lès-Lys.

**Les activités économiques sont principalement présentes le long des voies ferrées et sur les bords de Seine.** L'est du quartier de gare est largement occupé par les équipements sportifs de la ville de Melun qui constituent de vastes espaces ouverts.

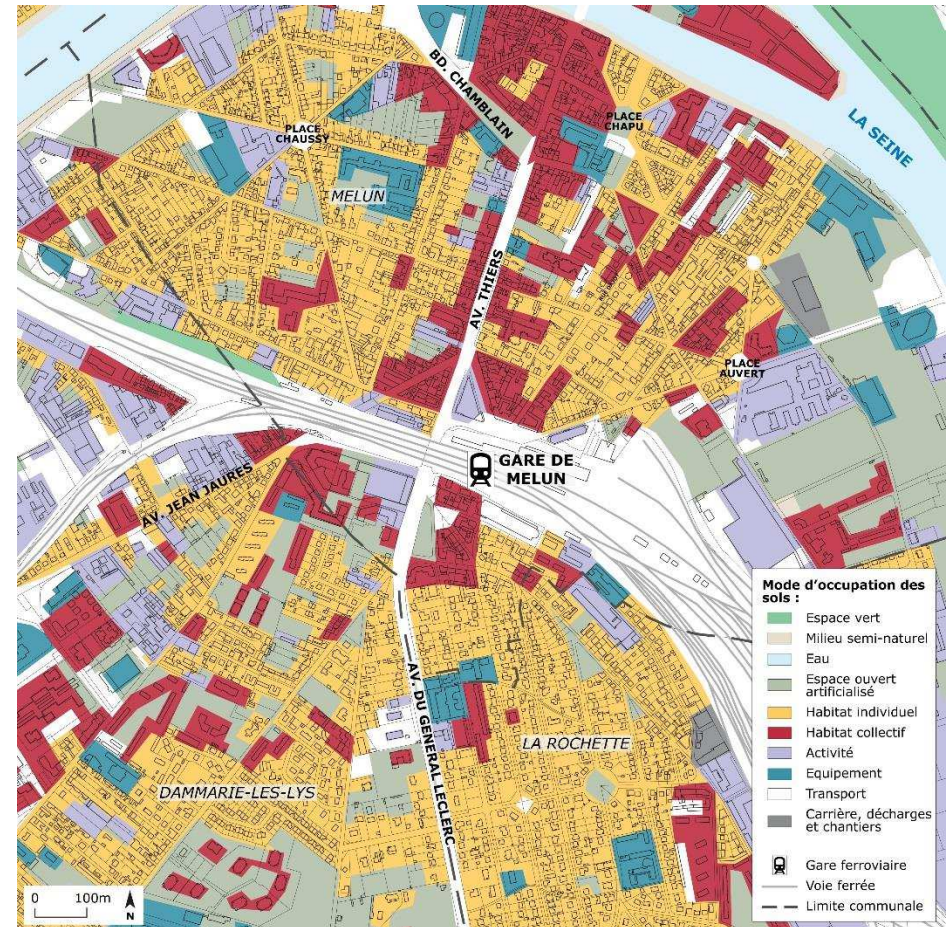


Figure 17 : Mode d'occupation des sols en 2012 (source : IAU)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



*La gare de Melun*



*La gare routière nord*



*La gare routière sud*



*Le parc de stationnement régional et la zone de dépose-régulation des bus Seine-et-Marne Express*

**Figure 18 : Les entités du pôle de Melun**



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## ➤ Enjeux patrimoniaux

La commune de Melun comporte de **nombreux sites patrimoniaux** présents au nord et au nord-est du périmètre d'étude. Il s'agit d'**espaces verts inscrits ou classés** et de la Collégiale Notre-Dame de Melun, **bâtiment classé** sur l'île Saint-Etienne. La gare et ses satellites **ne se situent pas dans le périmètre de protection** de ces sites patrimoniaux, mais ils se trouvent dans l'Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP).

L'AVAP de Melun s'inscrit dans la continuité de la ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) mise en œuvre depuis juin 2002. Une AVAP a pour objet de **promouvoir la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces dans le respect du développement durable**.

L'AVAP comprend :

- Un diagnostic architectural, patrimonial et environnemental ainsi qu'un rapport de présentation qui expose les motifs et les objectifs relatifs à la transformation de la ZPPAUP en AVAP et les particularités historiques, patrimoniales, architecturales, environnementales et paysagères du territoire retenu ;
- Un règlement avec des prescriptions à prendre en compte pour l'établissement des projets afin d'assurer une bonne gestion et une mise en valeur des éléments patrimoniaux identifiés ;
- Un périmètre correspondant à la délimitation de la zone protégée incluant les éléments identifiés du patrimoine à préserver dans une perspective architecturale, urbaine et paysagère.

Tous les travaux ayant pour objet et pour effet de transformer ou de modifier l'aspect d'un immeuble, bâti ou non, compris dans le périmètre de l'AVAP sont soumis à une autorisation préalable délivrée par l'autorité compétente, conformément aux articles L422-1 à L422-8 du Code de l'Urbanisme. Les projets qui seront par nature soumis au Code de l'Urbanisme feront l'objet d'un dépôt de déclaration préalable, de permis de construire, de permis de démolir ou de permis d'aménager.

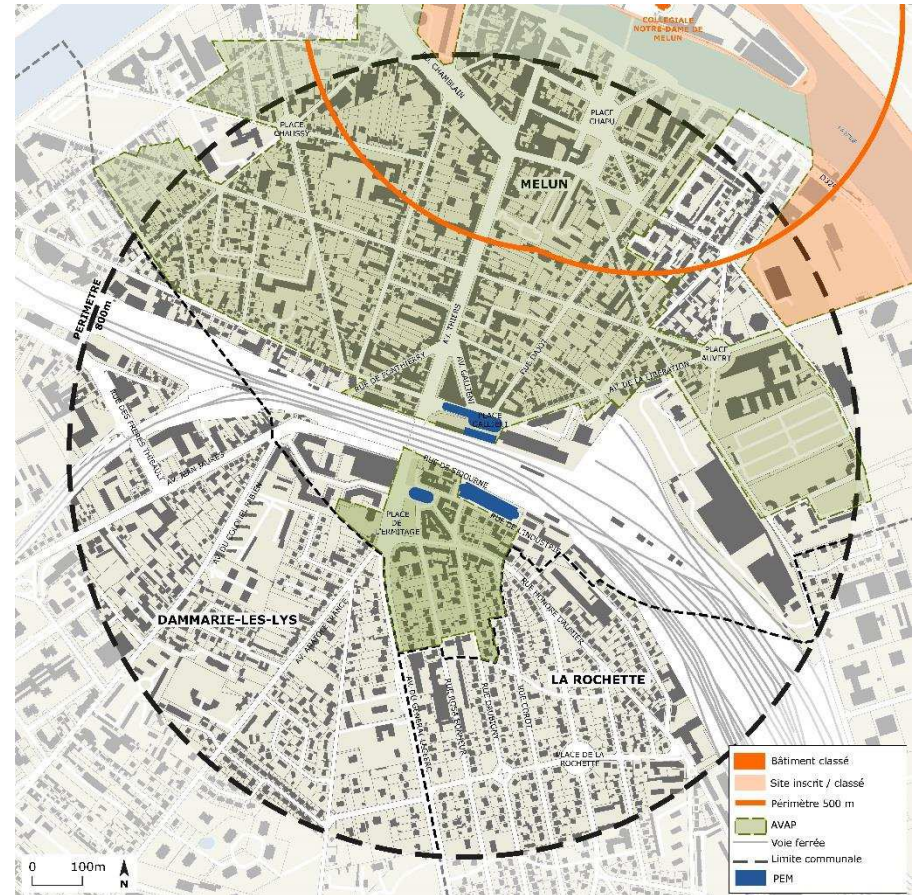


Figure 19 : Patrimoine et secteurs sauvegardés autour du pôle





# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## ➤ *Qualité urbaine et paysagère*

Les abords immédiats du pôle sont marqués par **un environnement peu qualitatif** : la place Gallieni et la place de l'Ermitage sont occupées par des parkings et par les gares routières.

Le passage du nord au sud est influencé par le **caractère routier** de l'avenue Thiers et de l'avenue du Général Leclerc à proximité du pôle.

Toutefois, et bien que les espaces verts publics et les plantations soient peu nombreux le long des rues, les cœurs des jardins privés à l'est principalement contribuent à **une certaine ambiance végétale**.

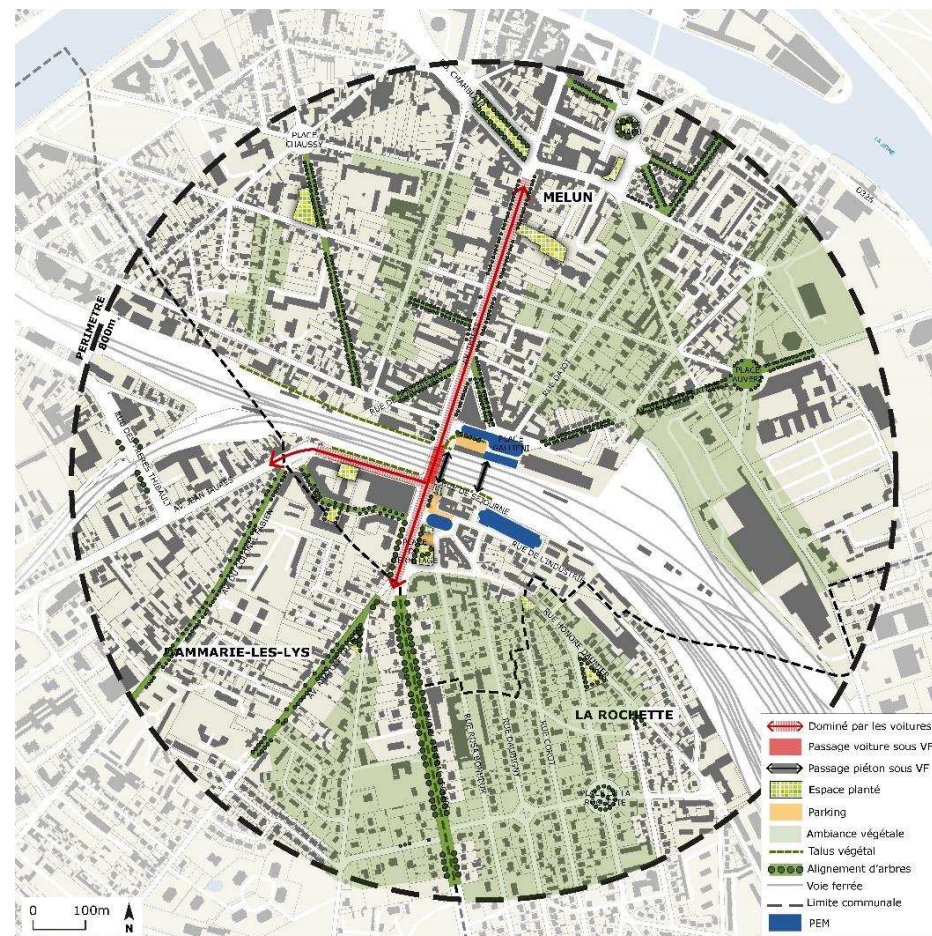


Figure 20 : Qualité urbaine et paysagère du pôle et de ses abords



## 2.3.2 DENSITES ET GENERATEURS DE DEPLACEMENTS



### ➤ Une population croissante

La commune de Melun compte un peu plus de **40 000 habitants en 2013** et la densité moyenne y est proche de **5000 habitants/km<sup>2</sup>**. Sur la période de 1999 à 2013, la population a augmenté d'environ **12%**.

Les communes avoisinantes du quartier de la gare, Dammarie-lès-Lys et La Rochette sont plus faiblement peuplées avec respectivement **21 000** et un peu plus de **3 000 habitants**. La population a augmenté dans les deux communes entre 1999 et 2013, en particulier à La Rochette (+17,4%).

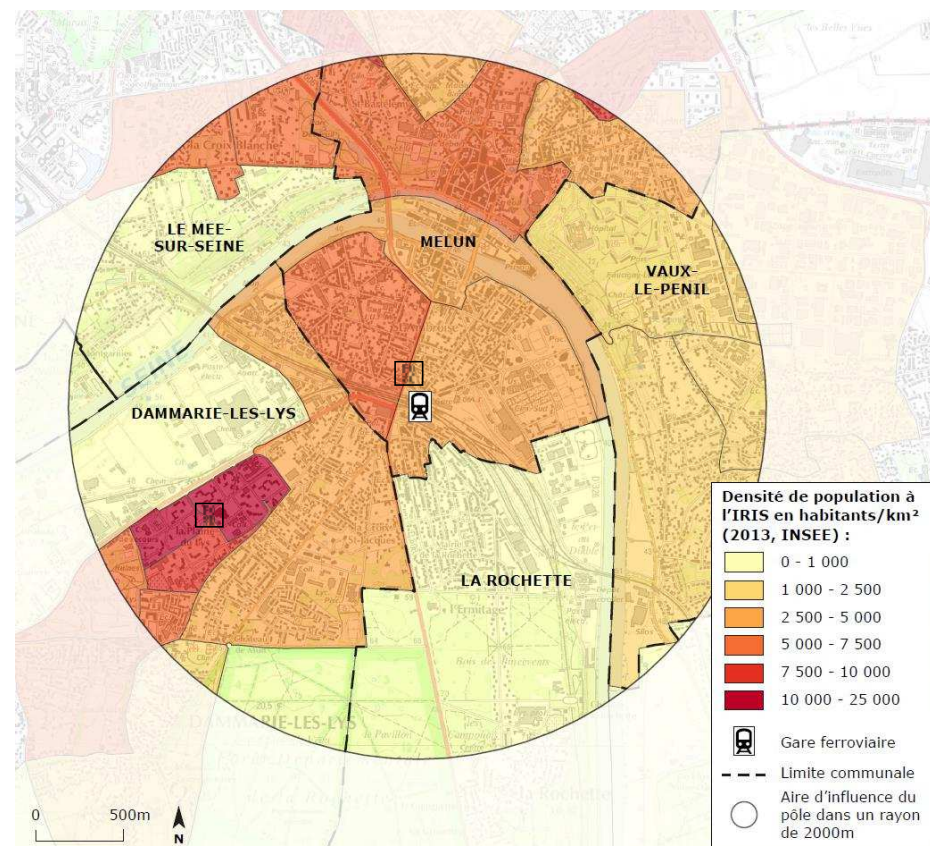
**Tableau 2 : Résultats du recensement en 1999 et 2013 (source : INSEE, RP1999 dénombremments et RP2013 exploitations principales)**

| Commune          | Nombre d'habitants en 1999 | Nombre d'habitants en 2013 | Evolution entre 1999 et 2013 (%) | Densité (hab/km <sup>2</sup> ) en 2013 |
|------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------------|--|
| Melun            | 35 695                     | 40 066                     | 12,2                             | 4 983,3                                |
| Dammarie-lès-Lys | 20 659                     | 21 094                     | 2,1                              | 2 060,0                                |
| La Rochette      | 2 759                      | 3 238                      | 17,4                             | 553,5                                  |

A l'échelle des IRIS<sup>2</sup>, la répartition de la population montre que le quartier de la gare de Melun  est densément peuplé, malgré les larges coupures ferroviaires. Le quartier de la plaine du Lys à Dammarie-lès-Lys  présente

<sup>2</sup>L'IRIS constitue la brique de base en matière de diffusion de données infra-communales. Les communes d'au moins 10 000 habitants et une forte proportion des communes de 5 000 à 10 000 habitants sont découpées en IRIS. (Source : insee.fr)

les densités les plus élevées dans un rayon de 2km autour de la gare. La commune de La Rochette n'est pas divisée en IRIS et connaît une densité moyenne sur l'ensemble de son territoire faible. Une proportion importante de la population (3 238 habitants en 2013) se concentre tout de même au nord-ouest du territoire, le reste étant moins urbanisé.



**Figure 21 : Densité de population à l'échelle des IRIS (source des données : INSEE, 2013)**



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

- *Des emplois majoritairement liés aux secteurs tertiaire et administratif*

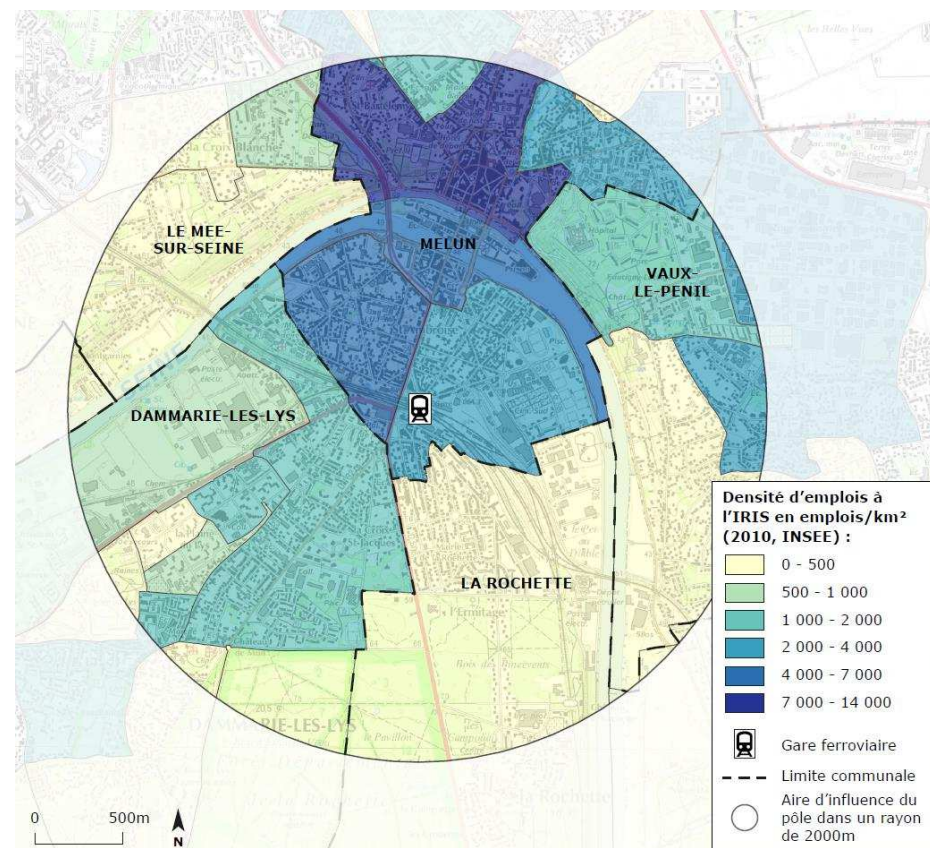
Environ **25 500 emplois** sont recensés sur la commune de Melun en 2013. Leur nombre est en baisse par rapport à 2008 (près de 26 800 emplois). Le nombre d'emplois par habitant en 2013 s'élève à 0,64.

Concernant les communes de Dammarie-lès-Lys et La Rochette, le nombre d'emplois y est beaucoup moins élevé mais reste stable sur la période de 1999 à 2013. De par leur vocation plus résidentielle, le nombre d'emplois par habitant est également plus faible sur ces territoires.

**Tableau 3 : Evolution des emplois sur le territoire (source : INSEE, RP2008 et RP2013 exploitations principales)**

| Commune          | Nombre d'emplois en 2008 | Nombre d'emplois en 2013 | Evolution entre 2008 et 2013 (%) | Nombre d'emplois par habitant en 2013 |
|------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| Melun            | 26 793                   | 25 524                   | -4,7                             | 0,64                                  |
| Dammarie-lès-Lys | 6 946                    | 6 928                    | 0,3                              | 0,33                                  |
| La Rochette      | 915                      | 918                      | 0,3                              | 0,28                                  |

A l'échelle des IRIS, la répartition des emplois met en avant une densité élevée au sein du quartier de la gare. Ce dernier concentre ainsi une part importante des emplois de la rive sud. Cette densité reste tout de même moins importante que dans le centre-ville de Melun.



**Figure 22 : Densité d'emplois à l'échelle des IRIS (source des données : INSEE, 2010)**

**Au sein de la commune de Melun, près de la moitié des emplois concernent l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale** et environ 40% sont liés aux activités de commerce, transports et services divers.

La part des activités liées à l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale est plus faible sur les communes de Dammarie-lès-Lys et La Rochette, ce qui s'explique notamment par la vocation administrative de la ville de Melun, du fait de son statut de préfecture départementale.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITÉ DU PROJET

## ➤ Un quartier peu équipé

Une majeure partie des équipements sont situés dans les centres-villes des communes de Melun, sur la rive droite de la Seine, et de Dammarie-lès-Lys, au sud du pôle. Les **établissements scolaires**, ainsi que les **équipements liés aux loisirs et à la culture** y sont plus nombreux qu'à proximité du pôle.

Le centre de Melun compte également plusieurs structures au rayonnement départemental : le **Tribunal administratif de Melun**, la **Préfecture de Seine-et-Marne**, l'antenne de l'**Université Paris II Panthéon-Assas** sur l'île Saint-Etienne, ainsi que le centre hospitalier Marc Jacquet qui doit être transféré sur le site de Beaugard, au nord de la ville.

Le quartier du pôle de Melun compte peu d'équipements liés à la vie quotidienne des habitants en dehors de la gare ferroviaire elle-même et des équipements sportifs, en particulier avec le complexe sportif situé de part et d'autre de l'avenue de la 7<sup>ème</sup> division Blindée Américaine.

Dans un périmètre de 800m autour du pôle, les équipements structurants à l'échelle départementale sont le **Tribunal de Grande Instance**, situé à moins de 200m de la gare et la Caisse d'**allocations familiales de Seine-et-Marne** (CAF).

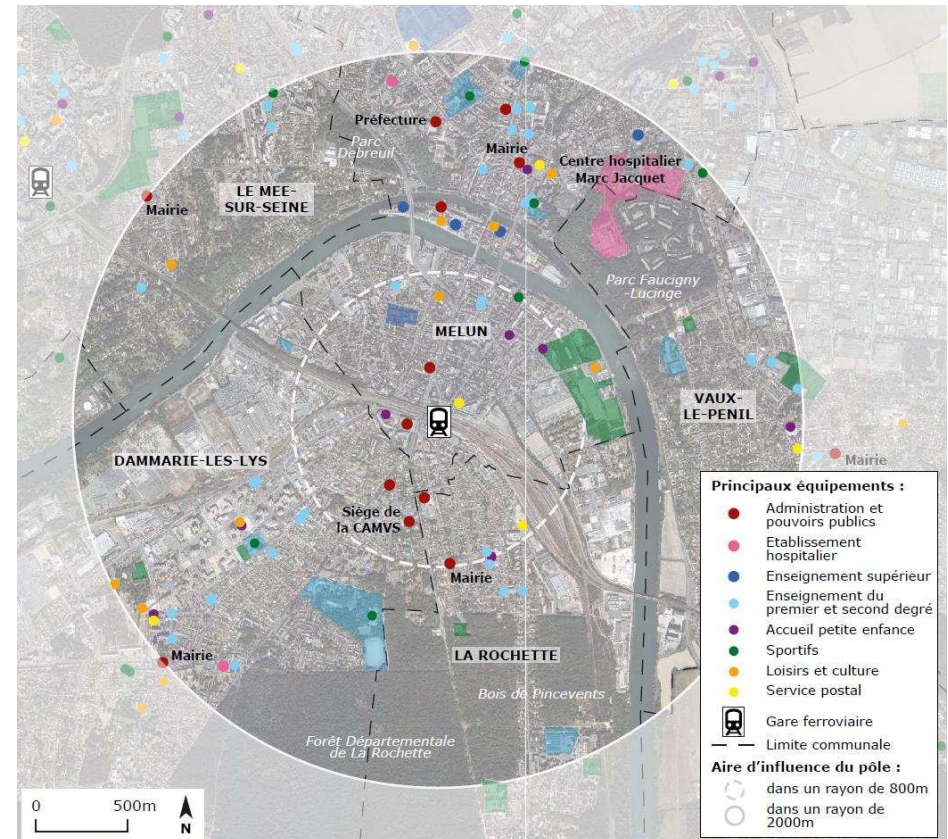


Figure 23 : Les équipements autour du pôle de Melun (source : IAU-BDEQIF 2012 et sites internet des communes)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

Dans ce même périmètre, quatre établissements d'enseignement du premier degré, ainsi que trois structures dédiées à l'accueil de la petite enfance constituent l'offre dédiée aux enfants.

Les équipements sportifs majeurs de la ville de Melun (stade municipal, club de tennis, piscine) sont situés à l'est du périmètre, sur les bords de Seine.

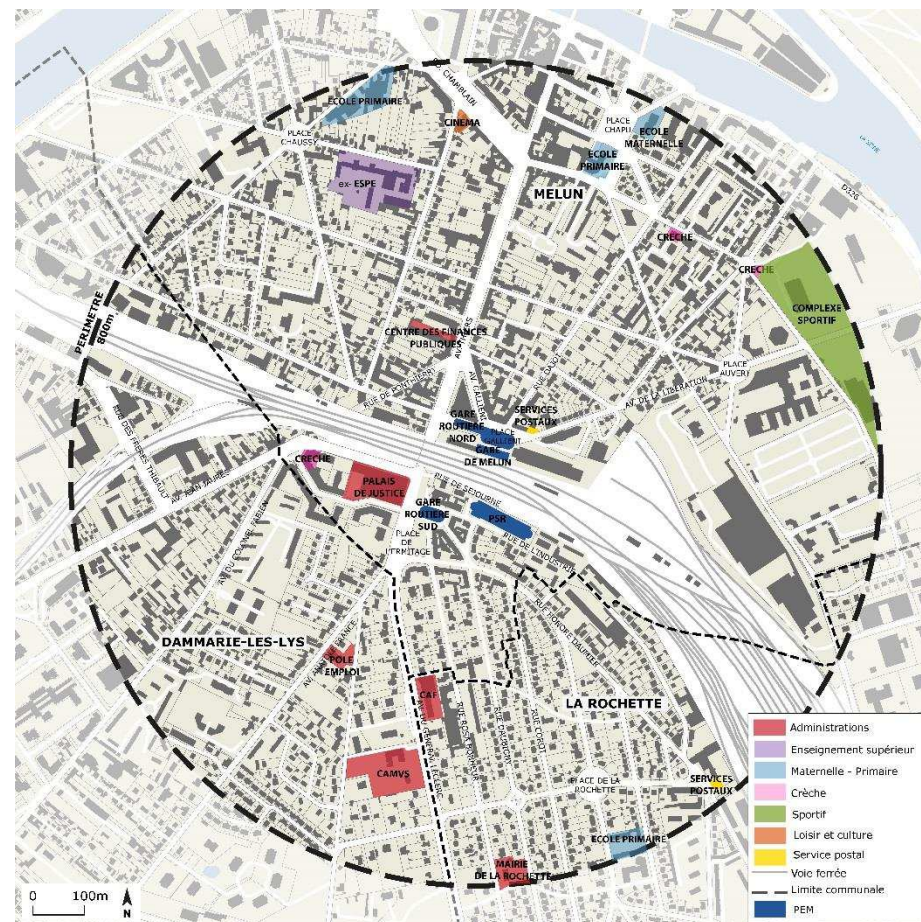


Figure 24 : Les équipements autour du pôle de Melun



## 2.3.3 UN DEVELOPEMENT COMMERCIAL AXE SUR LA LIAISON GARE – CENTRE-VILLE DE MELUN

L'implantation des commerces dans le secteur suit un **axe nord-sud** reliant le centre-ville de Melun au pôle d'échanges. Ce dernier constitue un **pôle commercial** secondaire à l'échelle de l'agglomération offrant des services divers.

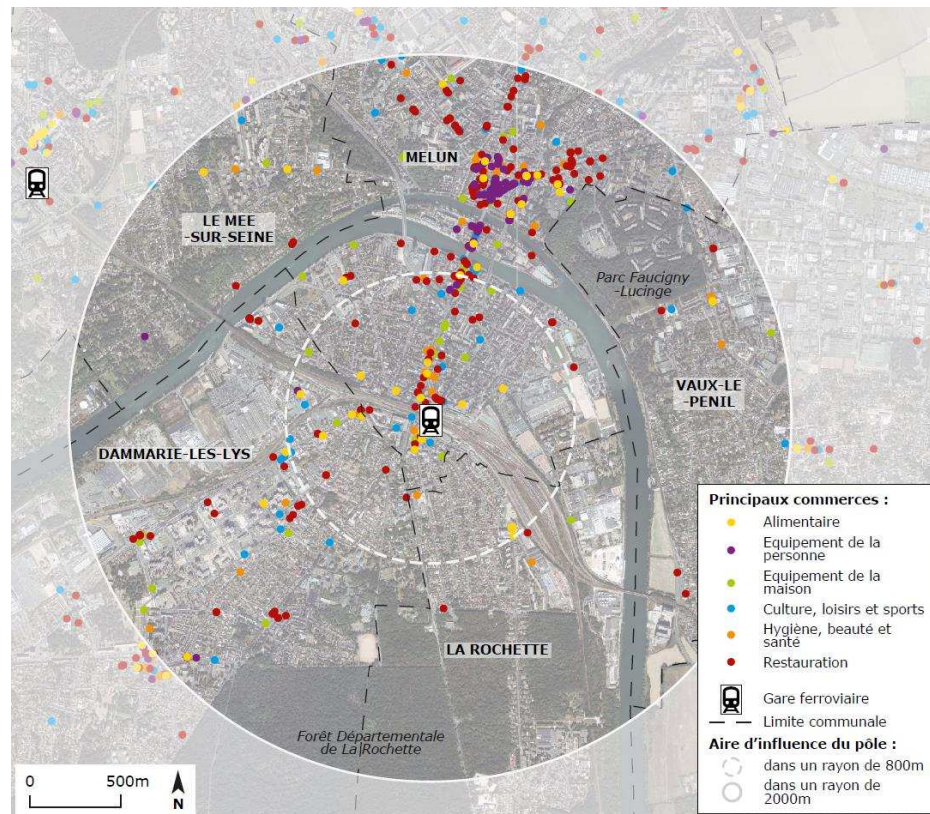


Figure 25 : Les principaux commerces autour du pôle de Melun (source : IAU-BDEQIF 2012)

La majorité des commerces et services situés dans le périmètre d'étude se concentre autour du pôle et le long de l'avenue Thiers. Ces commerces se composent principalement de petits commerces de proximité (boulangeries, supérettes...), de commerces liés à l'hygiène, à la beauté et à la santé (salon de coiffure, pharmacie, parapharmacie...) et de banques. De nombreux lieux de restauration (brasseries, restaurants...) sont également présents autour du pôle et le long de l'avenue Thiers.

Toutefois, il n'existe que peu de commerces liés aux besoins du pôle à proximité et le bâtiment voyageurs n'accueille qu'un point presse et un point de vente alimentaire.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

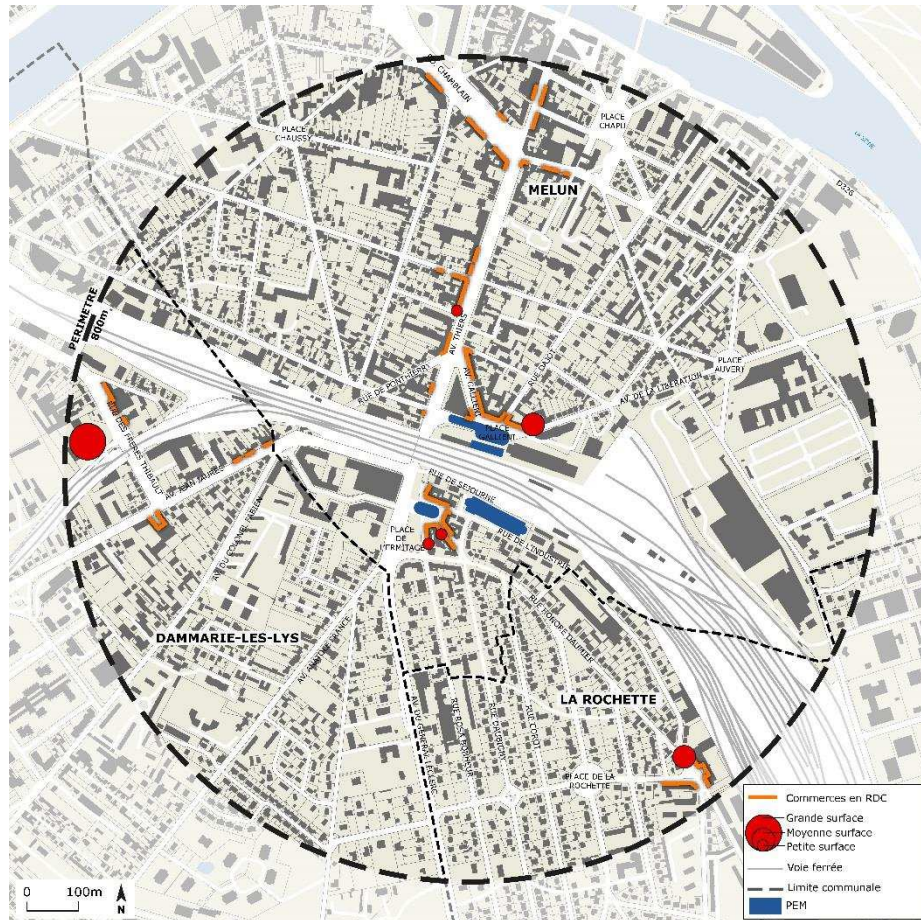


Figure 26 : Les commerces dans le périmètre d'étude

Il existe ainsi une diversité importante de commerces au nord, comme au sud du périmètre d'étude, autour du pôle principalement, ce qui en fait un endroit relativement dynamique en comparaison avec le reste du quartier.

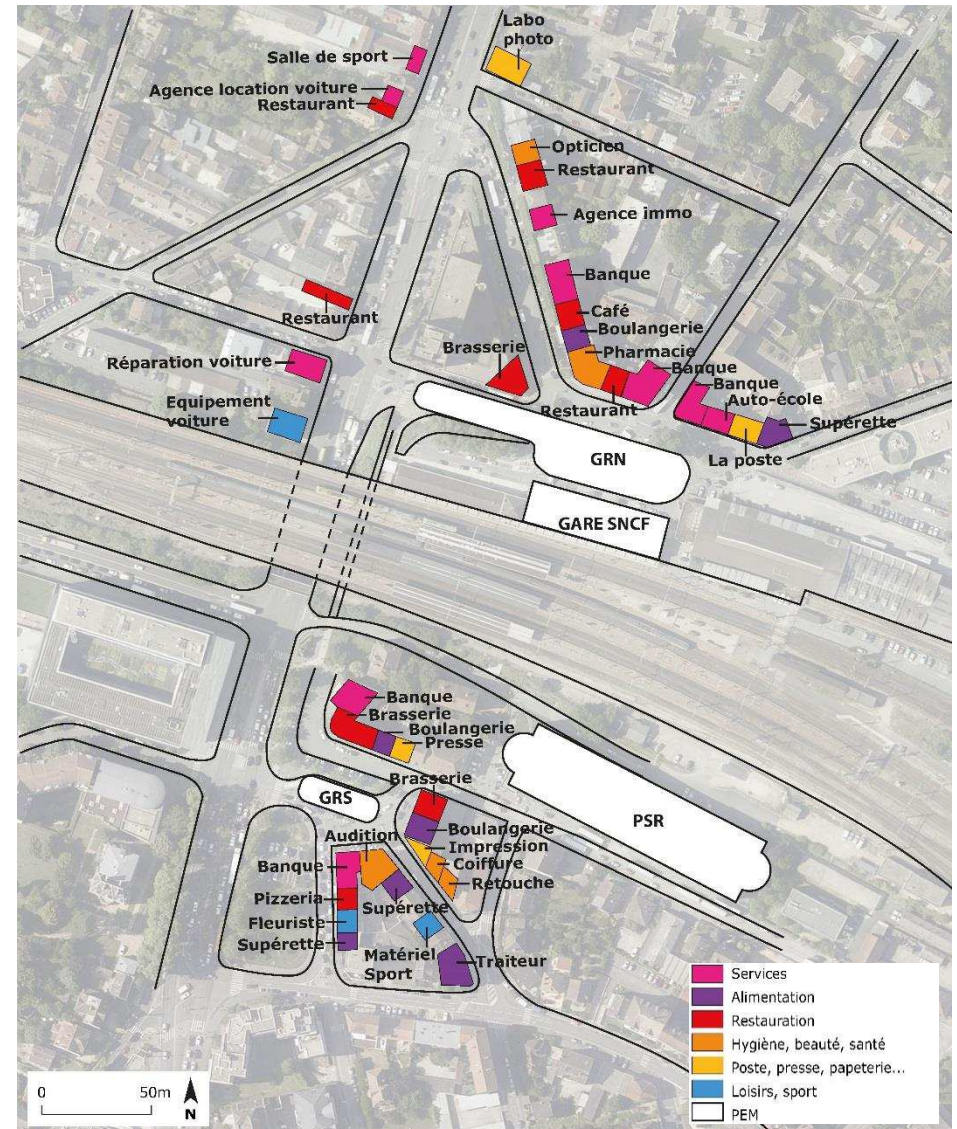


Figure 27 : Les commerces au sein du pôle de Melun



## 2.3.4 PERCEPTION VISUELLE DU POLE AU SEIN DU QUARTIER

Le pôle ne dispose pas de perception d'ensemble et sa **visibilité est faible** au-delà d'un rayon de quelques dizaines de mètres.

En raison de l'orientation des rues et de la topographie, la visibilité du pôle depuis l'avenue Thiers est limitée et l'emplacement de la gare routière nord, place Gallieni, contribue au manque de perceptibilité de la gare de Melun. A l'angle de la rue Barchou et de l'avenue Thiers, le bâtiment de bureaux obstrue la vue, mais il représente néanmoins un repère visuel à l'échelle du quartier marquant l'entrée nord du pôle.

Au sud, le PSR et les accès aux traversées souterraines sont très peu visibles depuis l'avenue du Général Leclerc, mais la gare routière sud dispose d'une bonne visibilité en raison du grand espace non bâti situé à proximité. Son aménagement contribuerait à une amélioration significative de la perception du pôle.

Bien que les voyageurs réguliers s'en accommodent, ce manque de visibilité peut constituer un enjeu pour les visiteurs occasionnels, qu'il s'agisse de touristes ou de personnes en déplacement professionnel.



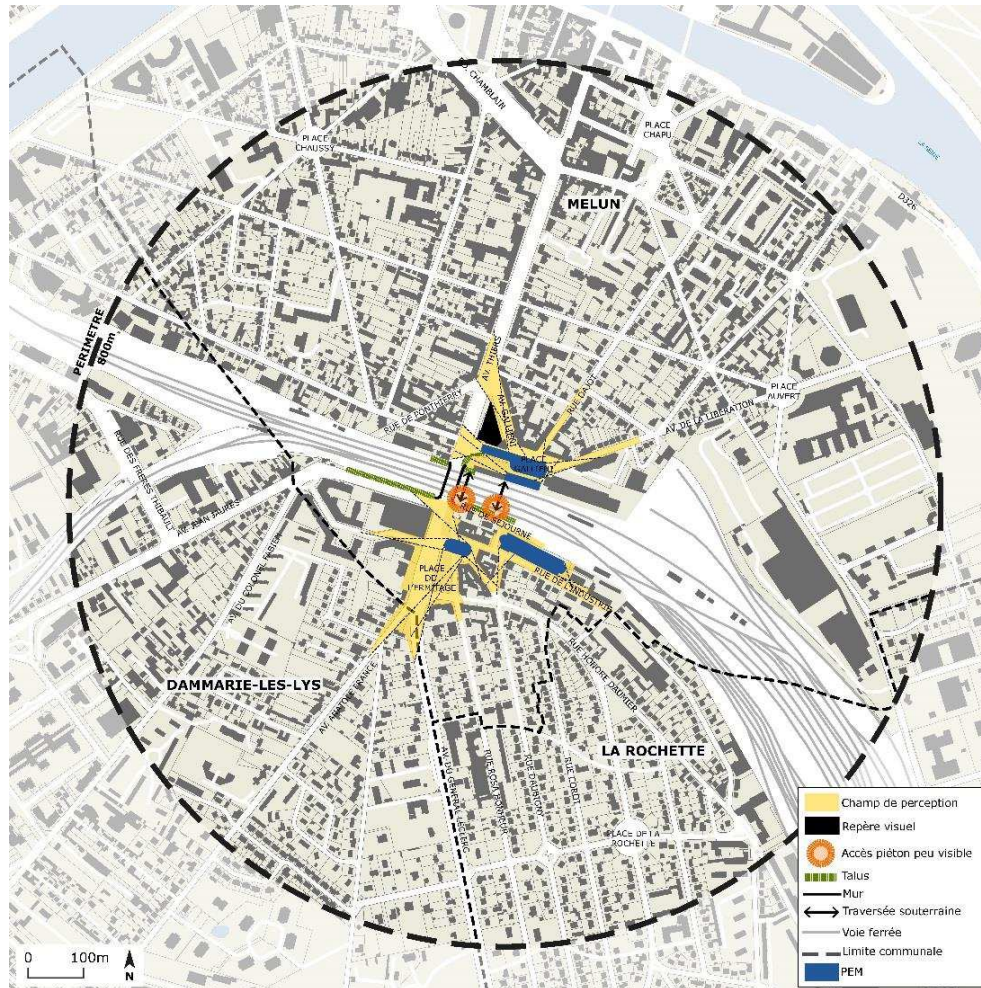
*Vue depuis avenue de Thiers*



*Vue depuis avenue Leclerc*

**Figure 28 : Illustration des difficultés à percevoir le pôle**







## 2.3.5 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

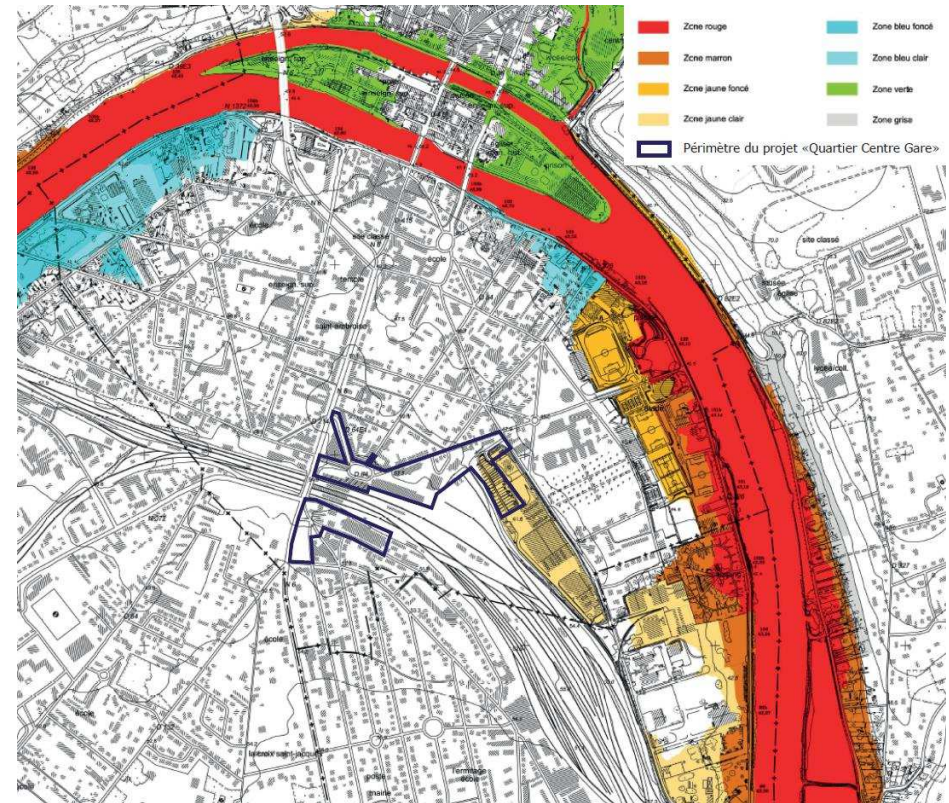
Le périmètre du pôle d'échanges de Melun est confronté à des risques naturels et technologiques.

➤ Le risque d'inondation

Le **Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)** de la **Vallée de la Seine** pour les communes de Samoreau à Nandy a été approuvé le 31 décembre 2002. Les communes de Melun, La Rochette et Dammarie-lès-Lys sont incluses dans ce plan.

La partie est du périmètre, actuellement occupée en partie par les jardins partagés du cheminot, est classée en zone jaune clair. Cette zone correspond à des **secteurs faiblement urbanisés où l'aléa est faible à moyen** dans laquelle la poursuite de l'urbanisation dans sa forme actuelle est autorisée tout en contrôlant autant que possible l'augmentation du nombre de personnes exposées au risque.

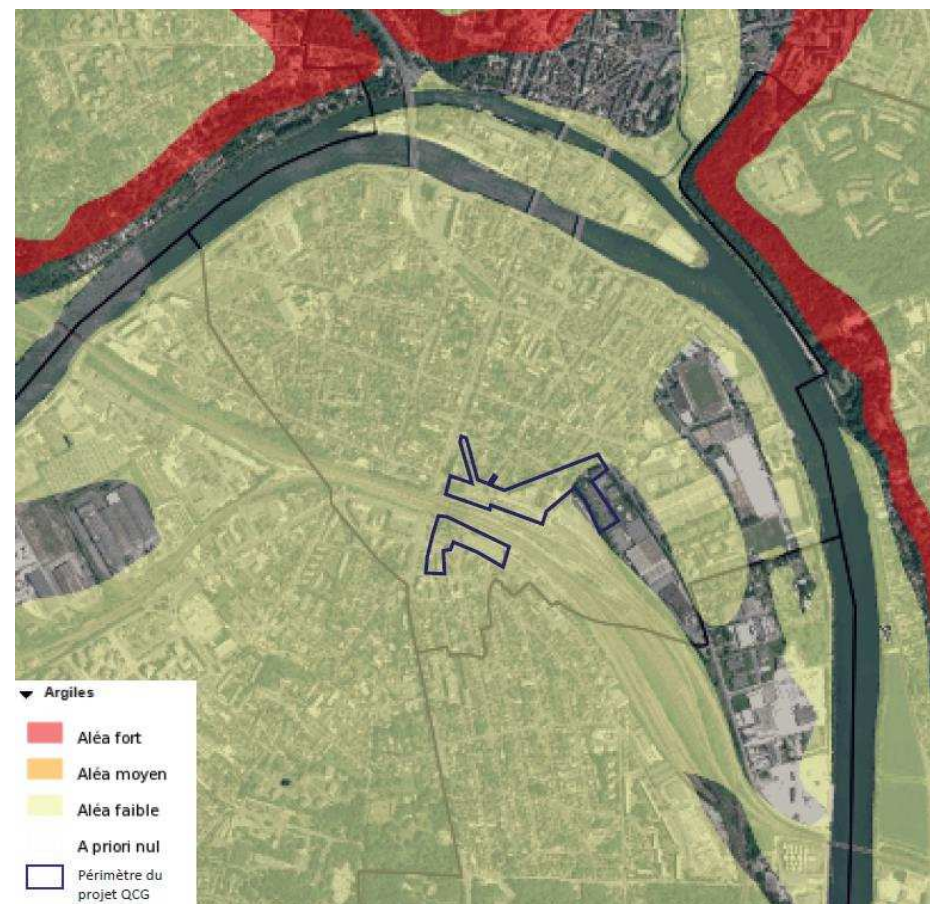
Au sein même du pôle d'échanges, la plaque ferroviaire et ses satellites ne sont pas inclus dans le plan de prévention.





## ➤ *Autres risques naturels*

Le territoire est aussi soumis à des risques de mouvements de terrain, le sol étant composé de nombreuses couches d'argile. D'après la carte de sensibilité des sols à l'aléa « retrait et gonflement des argiles » réalisée par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM), l'aléa est qualifié **de faible** sur le périmètre d'étude du pôle de Melun. Cela signifie que la survenance de sinistres est possible en cas de sécheresse importante, mais ces désordres ne toucheront qu'une faible proportion des bâtiments (en priorité ceux qui présentent des défauts de construction ou un contexte local défavorable, avec par exemple des arbres proches ou une hétérogénéité du sous-sol).



**Figure 31 : Extrait de la cartographie en ligne de l'aléa retrait-gonflement des argiles dans le périmètre d'étude (source : [georisques.gouv.fr](http://georisques.gouv.fr))**



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## > Les risques technologiques

La Base de données d'Anciens Sites Industriels et Activités de Service (BASIAS) recense une activité industrielle importante à proximité de la gare de Melun et des voies ferrées. La Base de données sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif (BASOL) recense quant à elle trois sites dans le périmètre d'étude :

- COOPER, ex-Coopération Pharmaceutique Française, entrepôt de produits pharmaceutiques sur le territoire de Melun, à titre préventif ;
- Le centre EDF GDF à Melun à titre curatif : le site ayant accueilli une usine fabriquant du gaz à partir de la distillation de la houille ;
- Un site SNCF autrefois exploité comme dépôt de carcasses de véhicules automobiles (société SDPA) sur le territoire de Dammarie-lès-Lys.

D'après le PLU de la ville de Melun, le transport de matières dangereuses (TMD) s'effectue aussi bien par la route, la voie ferrée et la voie fluviale sur le territoire. Le pôle d'échanges de Melun est situé à proximité de ces zones de risque et en particulier de la RD606 dont les charges de trafic sont élevées.

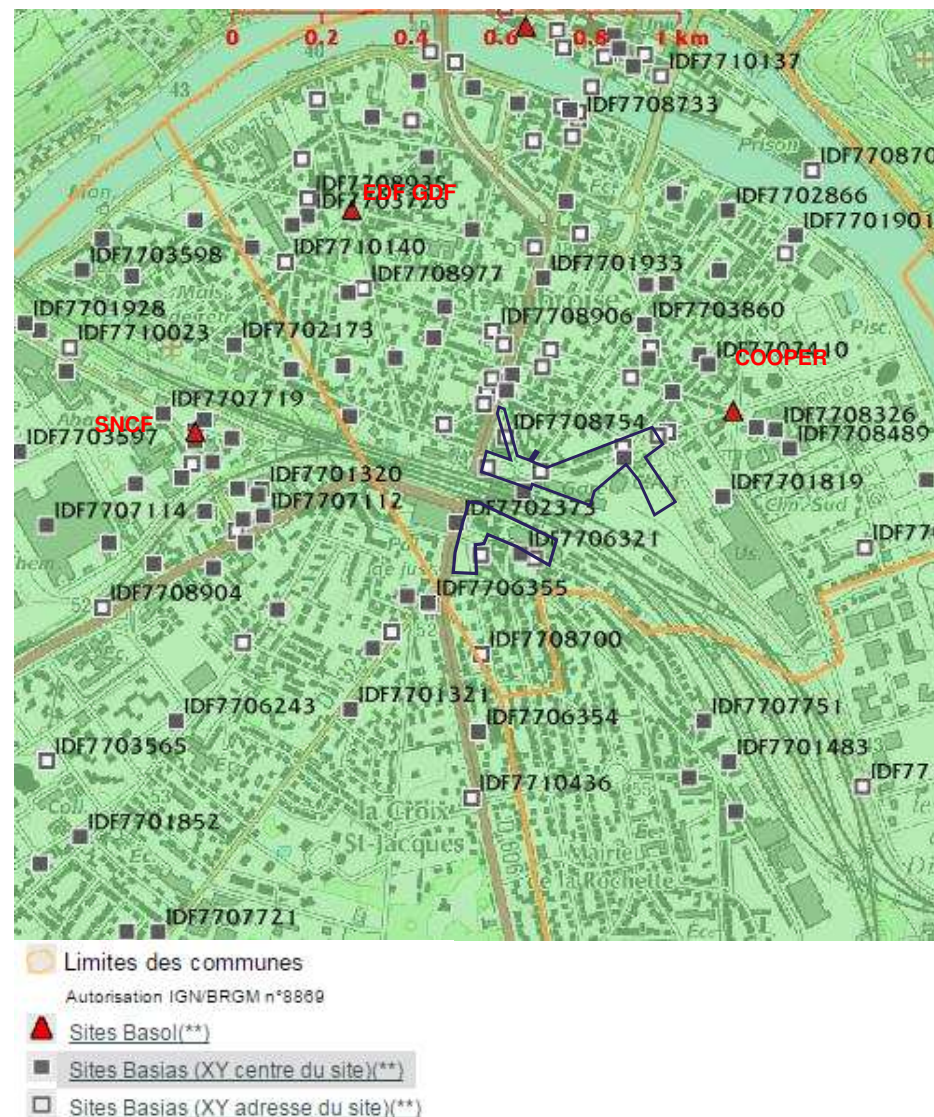


Figure 32 : Extrait de la carte des sites BASIAS et BASOL géoréférencés pour le périmètre d'étude (source : [basias.brgm.fr](http://basias.brgm.fr))



## Synthèse

La ville de Melun est un bassin de vie et d'emploi important. Le quartier de la gare compte plusieurs centres de l'administration publique et de nombreux commerces, mais demeure un pôle secondaire par rapport au centre-ville de Melun.

La gare et ses satellites sont peu visibles à l'échelle du quartier qui est dense et dominé par la voiture, notamment avenue Thiers (RD606).

Le pôle est compris dans le périmètre d'une Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) qui intègre à l'approche patrimoniale et urbaine du quartier, les objectifs du développement durable. Il n'est pas situé dans un secteur où les risques naturels et technologiques sont jugés élevés.

Le projet de pôle devra tenir compte de ces enjeux afin de renforcer la centralité du quartier et la perception du pôle.



## 2.4 PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU SECTEUR

### 2.4.1 LES PROJETS DE TRANSPORT

Plusieurs projets dont les phases d'études sont plus ou moins avancées viendront prochainement renforcer, ou améliorer pour certain, l'offre de transport en commun au sein du pôle de Melun.

#### ➤ *Le T Zen 2*

Avec une mise en service prévue à l'**horizon 2024**, le **T Zen 2** reliera le pôle d'échanges de Melun au centre commercial Carré Sénart à Lieusaint par un tracé de **17km** traversant cinq communes : Lieusaint, Savigny-le-Temple, Cesson, Vert-Saint-Denis et Melun. La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le **département de Seine-et-Marne**.

Le projet a été déclaré d'utilité publique en juillet 2014. Environ **27 000 voyageurs** sont prévus par jour en moyenne<sup>3</sup>. Une **fréquence de passage toutes les six minutes en heure de pointe** est attendue. L'Avant-Projet du T Zen 2 a été approuvé par le Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France en juin 2017.



Figure 33 : Le tracé du T Zen 2 (source : tzen2.com)

Dans le centre de Melun et jusqu'au pôle d'échanges, terminus de la ligne, les emprises restreintes et la circulation importante sur l'avenue Thiers ont conduit à **dissocier les deux sens du T Zen** sur deux axes distants au maximum de 250m : l'**avenue Thiers** et la **rue Dajot**.

<sup>3</sup> Présentation du projet sur le site internet [tzen2.com](http://tzen2.com)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

Les études d'avant-projet (AVP) approfondissent un **itinéraire du T Zen via la rue Barchou** pour atteindre le pôle d'échanges. Ce tracé implique également l'intégration de la **mise en place du terminus sur le parvis de la gare** dans le projet de pôle avec pour le T Zen 2, un quai de dépose et régulation et un quai de reprise.

Le projet T Zen 2 intègre la réalisation d'**aménagements en faveur des pratiques cyclables** sur l'itinéraire du T Zen ou à proximité, ce qui implique notamment de mettre en œuvre de **liaisons confortables et sécurisées entre le centre-ville de Melun et le pôle d'échanges**.

Les aménagements liés au T Zen 2 ayant un impact sur le stationnement des rues Dajot et de la Rochette, ainsi que les avenues Thiers et Gallieni, un protocole entre la Ville de Melun, la CAMVS et le Département signé en novembre 2016 prévoit une restitution à travers le financement de **places de stationnement publiques en structure à proximité du pôle d'échanges de Melun, mais non inclus dans le projet de pôle**. Le besoin d'**étendre le parc de stationnement régional d'au moins 200 à 250 places** est également mis en avant au regard des besoins en rabattement. Concernant le stationnement à destination des cycles, **30 places en consigne sécurisée** devront être réalisées au sein du pôle dans le cadre du projet T Zen.

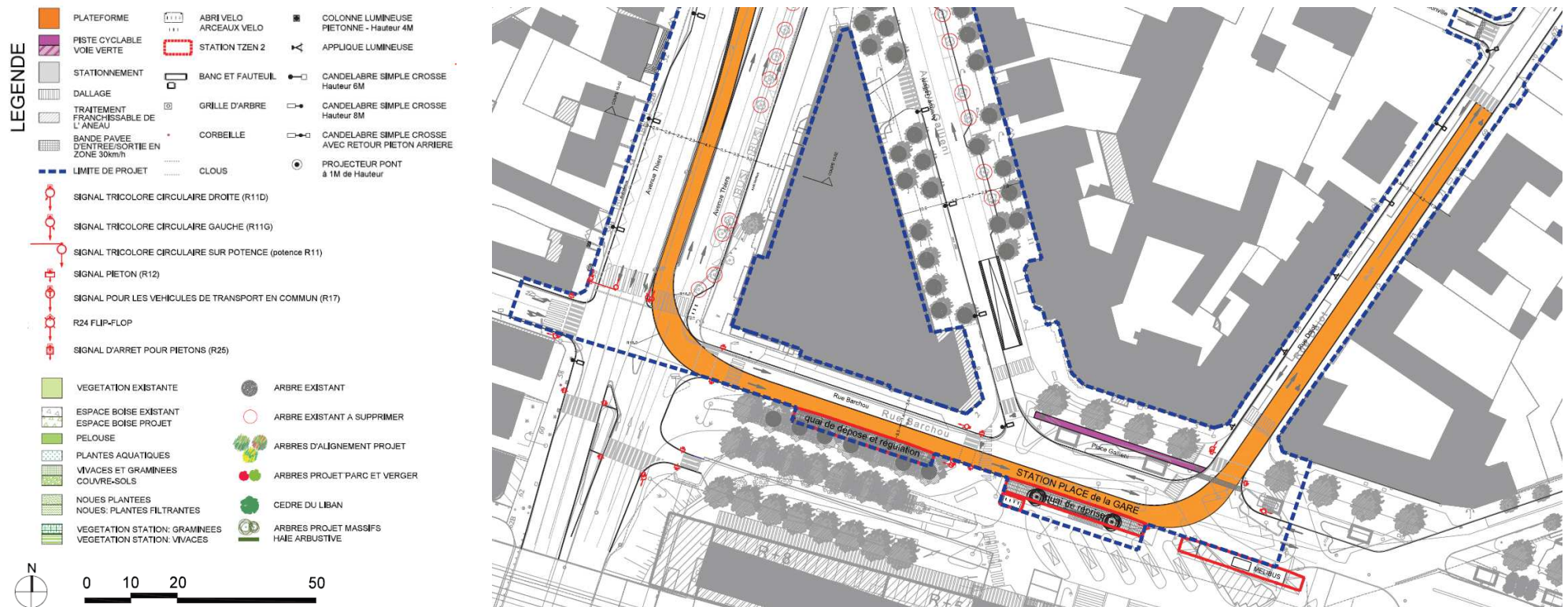







Figure 34 : Extrait du plan d'insertion AVP du T ZEN 2 au terminus de Melun (Source : CD77, 2017)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

En amont de la réalisation du projet de pôle, un tracé « provisoire » du T Zen 2 via l'avenue Gallieni a été présenté dans le dossier du DUP pour rejoindre le pôle d'échanges.

Le plan général des travaux de la DUP prévoyait les aménagements suivants dans le secteur du pôle de Melun<sup>4</sup> :

-  La mise en place d'un **site propre unidirectionnel axial avenue Thiers** en direction de la gare et la réduction des six voies de circulation actuelles à quatre voies.
-  Le prolongement du **site propre unidirectionnel axial avenue Thiers** jusqu'à la rue Barchou pour les autres lignes de bus.
-  La mise en place d'un **site propre unidirectionnel latéral avenue Gallieni** en direction de la place Gallieni moyennant la suppression d'une partie du stationnement et en maintenant deux voies de circulation sur trois pour les véhicules particuliers en direction de l'avenue Thiers.
-  La mise en place d'un **site propre unidirectionnel latéral rue Dajot**, entre la place Gallieni et la rue de Damonville, en direction du centre-ville. Cet aménagement est accompagné du maintien d'un seul sens de circulation pour les véhicules particuliers sur cette section, en direction de la gare.
-  La deuxième partie de la rue Dajot, de la rue de Damonville à la rue de la Rochette, intègre une circulation mixte des véhicules particuliers avec le T Zen en sens unique vers le nord. L'aménagement permet d'intégrer une piste vélos vers la gare et de conserver le stationnement présent actuellement.

L'aménagement de la **place Gallieni**  n'a pas été défini au stade de la DUP « car il dépend du projet de pôle et en particulier de l'emprise globale de la future gare routière sur les actuels terrains de la SNCF »<sup>3</sup>.

Ce principe d'arrivée au pôle pourra être **mis en place de manière provisoire** lors des travaux sur le parvis Nord afin de ne pas compromettre l'exploitation du T Zen.

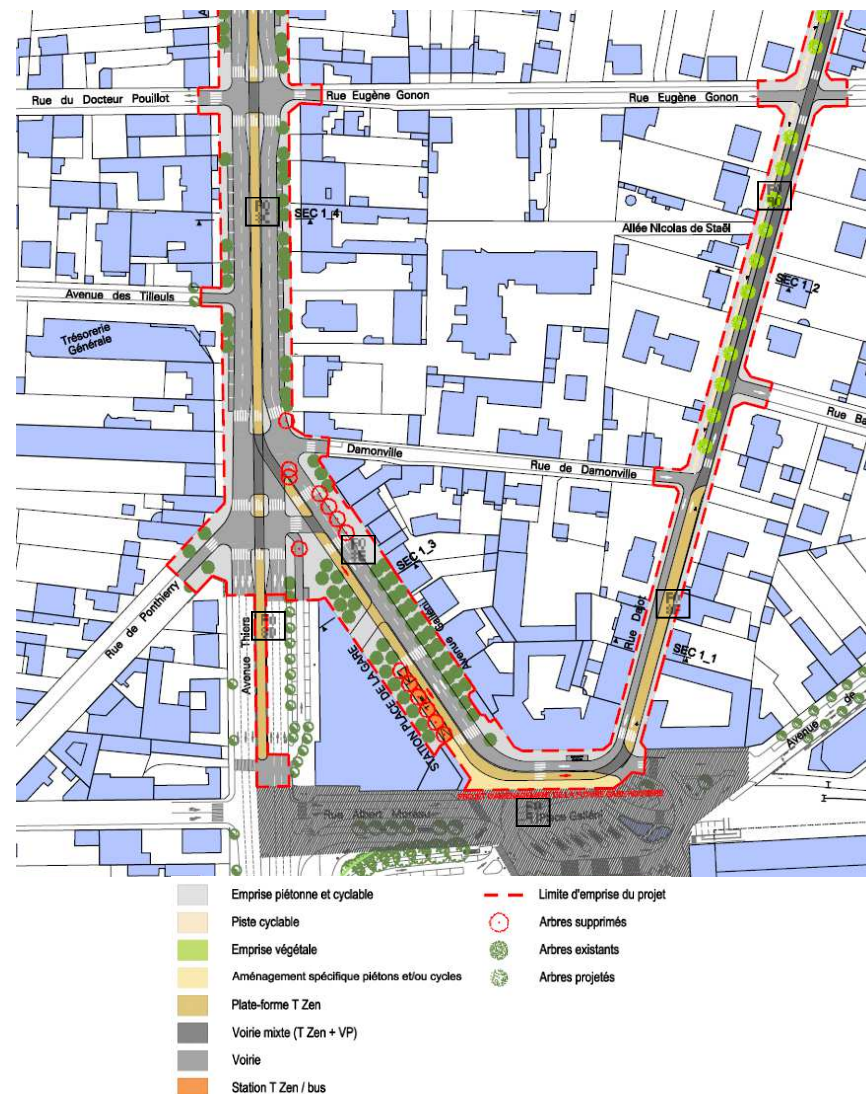


Figure 35 : Plan général des travaux Secteur Gare (source : Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, mai 2012)

<sup>4</sup> Extrait du Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, mai 2012





# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## ➤ La restructuration du réseau de bus

La mise en service de la nouvelle liaison structurante T Zen 2 impactera l'offre de transport en commun et certaines modalités de circulation sur le territoire. Un premier rapport d'analyse de l'effet de la mise en œuvre du T Zen 2 sur les lignes régulières circulant sur le territoire de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et comprenant des propositions de scénarios de restructuration a été remis en 2015 dans le cadre d'une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage menée par SYSTRA.

Le rapport décrit le principe de mutualisation de l'infrastructure du T Zen de part et d'autre du franchissement de la Seine, ainsi que plusieurs **prérequis et enjeux quant à la définition du scénario de restructuration du réseau** qui devra être finalisée pour la mise en service du T Zen à l'horizon 2024.

Un complément de l'étude de restructuration du réseau bus par SYSTRA a été lancé à l'été 2017. Les résultats sont attendus pour 2018 et tiendront compte des nouveaux projets d'urbanisation apparus depuis 2015 et de l'intégration de 7 nouvelles communes au sein de la CAMVS en 2016 et 2017.

Le travail fin de restructuration est engagé par Île-de-France Mobilités avec les partenaires (les opérateurs et les collectivités) environ 3 ans avant la mise en service du nouveau mode de transport structurant.

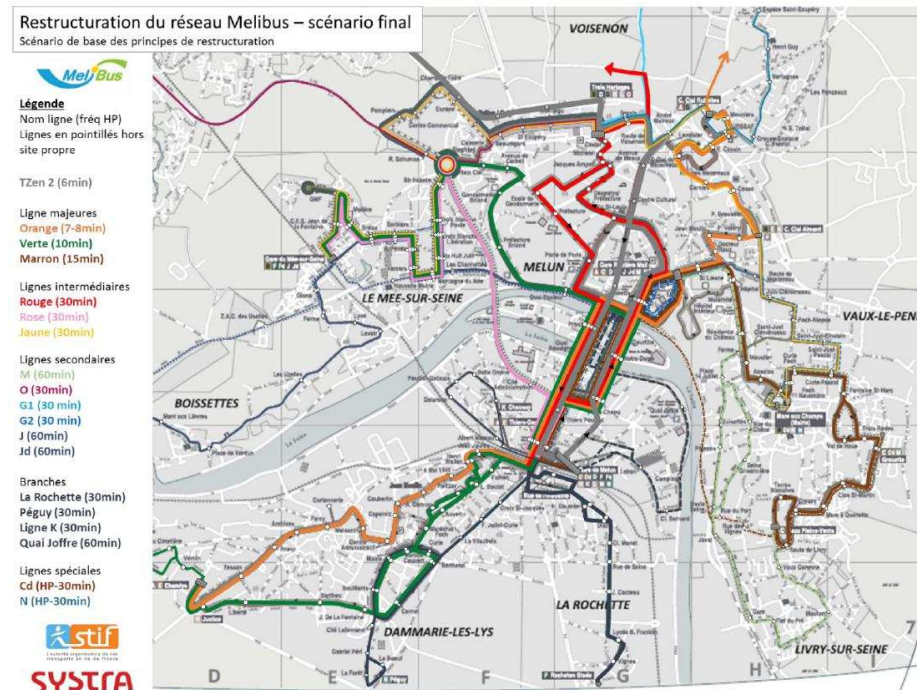


Figure 36 : Proposition de restructuration du réseau Mélibus issue du rapport d'analyse (source : SYSTRA, 2015)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITÉ DU PROJET

## ➤ *Le Service Annuel 2019 du RER D*

Suite à l'approbation des grands principes en conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 11 janvier 2017, le SA 2019 prévoit une refonte de l'offre RER D.

La desserte du secteur serait modifiée sur trois trains en hyper-pointe du matin avec la mise en place de liaisons omnibus de Melun jusqu'à Lieusaint puis directs jusqu'à la Gare de Lyon **surface en terminus (Sénart Express)**. Il n'y a pas de trains supplémentaires en gare mais des trajets raccourcis pour les gares du Mée-sur-Seine, Cesson, Savigny-le-Temple et Lieusaint (environ 40 minutes contre 55 minutes actuellement soit un **gain de 10 à 15 minutes** sur l'ensemble du trajet jusqu'à Paris).

Par ailleurs, le SA2019 se traduirait également par la mise en œuvre de navettes entre Melun et Corbeil en remplacement des trains Melun – Juvisy via Corbeil.

## ➤ *Le renouvellement du matériel roulant*

Un renouvellement du matériel roulant est prévu sur la ligne R du réseau Transilien à partir de fin 2017 et sur le RER D à partir de 2019 pour les navettes Melun-Corbeil et 2021 pour les trains à destination de Paris.

## ➤ *Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des gares en Île-de-France*

Les **études préliminaires** du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) pour la gare de Melun ont démarré en 2012 et sont toujours en cours. L'objectif est de rendre l'ensemble de la gare et des quais accessible à tous. Le SDA prévoit un **rehaussement des quais** et le projet de création d'un **nouveau franchissement accessible des voies ferrées**.

La mise à jour des études sera engagée par SNCF Réseau et Mobilités au premier semestre 2018 sur la base d'un scénario de franchissement validé par l'ensemble des acteurs à l'issue de la concertation sur le projet de pôle.

## ➤ *Le Schéma directeur de la ligne D*

Au sein du périmètre d'étude, le Schéma directeur du RER D prévoit l'installation de marquises complémentaires sur les quais ferroviaires.

### **Synthèse**

La mise en service du T Zen 2 viendra renforcer l'offre actuelle de transport et accroître l'attractivité du pôle. Elle s'accompagnera d'une restructuration du réseau de bus.

En parallèle, l'accessibilité au pôle doit être facilitée pour les personnes mobilité réduite, notamment dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité en cours d'étude. Le projet de pôle s'inscrit dans cette évolution afin de faciliter l'accès et les correspondances pour tous les modes.



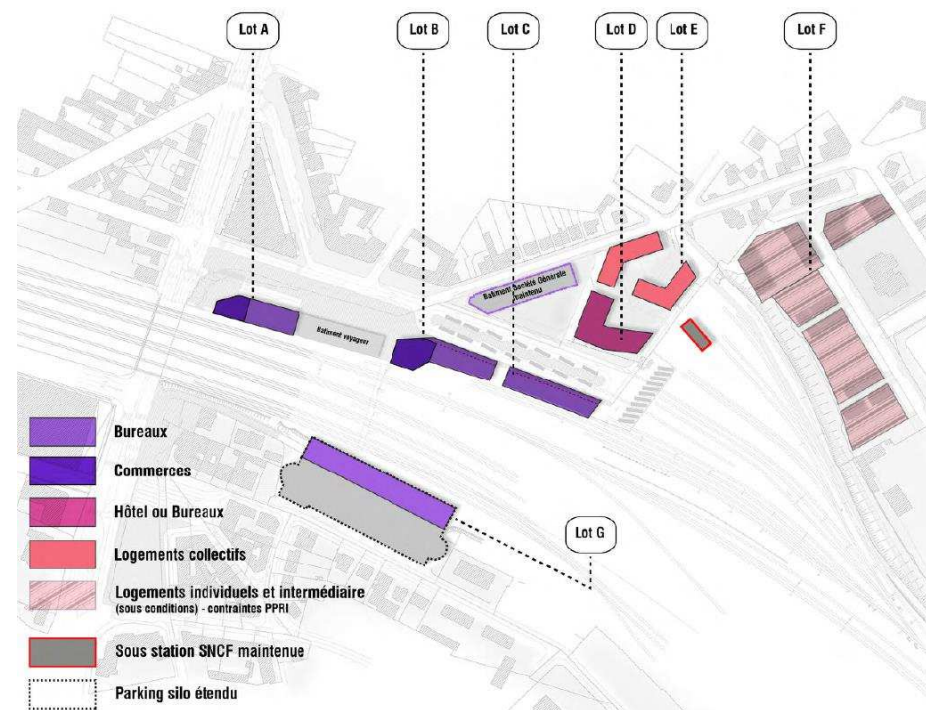
## 2.4.2 LES PROJETS URBAINS

Une dizaine de projets sont répertoriés dans un rayon de 2km autour du pôle de Melun dont la moitié est située sur le territoire de la ville de Melun.

- Les projets au sein du périmètre d'étude restreint

En interface directe avec le projet de pôle, le **projet du Quartier Centre Gare** a pour ambition d'accompagner la réalisation du projet de **pôle d'échanges multimodal** avec la **création d'un quartier mixte habitat et activités** (bureaux, commerces, hôtel). Le projet dépend également de la libération d'emprises par SNCF et RFF aux abords du pôle afin de s'intégrer au tissu urbain déjà constitué.

En termes de mobilité, le projet prévoit la création d'une **nouvelle gare routière au nord**, la création de deux **parvis piétons** de part et d'autre de la gare, l'intégration du terminus du **T Zen 2** et le développement et la valorisation des liaisons douces en gare de Melun. Le projet a également pour objectif de conforter la **vocation tertiaire** de l'agglomération Melun Val de Seine. La programmation initiale prévoyait un pôle d'affaires intégrant bureaux, télé-centre et espace de co-working, des commerces et services au rez-de-chaussée des immeubles mais aussi une offre d'hôtellerie de tourisme et d'affaires avec salle de séminaires<sup>5</sup>.



<sup>5</sup>Description issue du site internet melunvaldeseine.fr.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## ➤ Les projets au sein du périmètre d'étude élargi

Le périmètre d'étude élargi, correspondant à un rayon de 800m autour du pôle gare, compte peu de projet, le tissu urbain étant déjà largement figé.

Au nord-ouest de la gare, un projet de **pôle universitaire** est annoncé. Le site de l'ancien IUFM pourrait accueillir une installation du pôle universitaire de l'Université Paris II Assas (droit / gestion). Environ **300 étudiants** sont attendus.

En limite sud-ouest du périmètre, sur le territoire de Dammarie-lès-Lys, le **Clos Saint-Louis** constitue un projet majeur de l'agglomération Melun Val de Seine. La reconversion des **130 hectares** de friches industrielles en éco-quartier mixte comprend notamment la création de logements diversifiés et d'équipements publics, la réalisation d'un parc d'activités et d'un pôle d'excellence autour de l'innovation alimentaire, et la création d'un port de plaisance. Environ **3 000 logements** et plus de **5 000 emplois** sont prévus.

Dans le cadre du développement d'un tel quartier, la création de **nouvelles liaisons** ville/ville et ville/pôle d'échanges sont étudiées.

## ➤ *Projet de nouveau pont routier à l'Est*

Le Contrat d'Intérêt National (CIN) Melun Val de Seine prévoit de finaliser les études pour la réalisation d'un pont en amont du centre-ville, en cohérence avec les orientations retenues par le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan « anti-bouchon » et pour changer la perception de la route, voté par l'assemblée régionale le 9 mars 2017, la Région et le Département de Seine-et-Marne co-financent ces études de franchissements de la Seine. La réalisation du pont amont (entre La Rochette et Vaux-le-Pénil) pourrait constituer l'un des franchissements permettant de diminuer le trafic dans le cœur d'agglomération

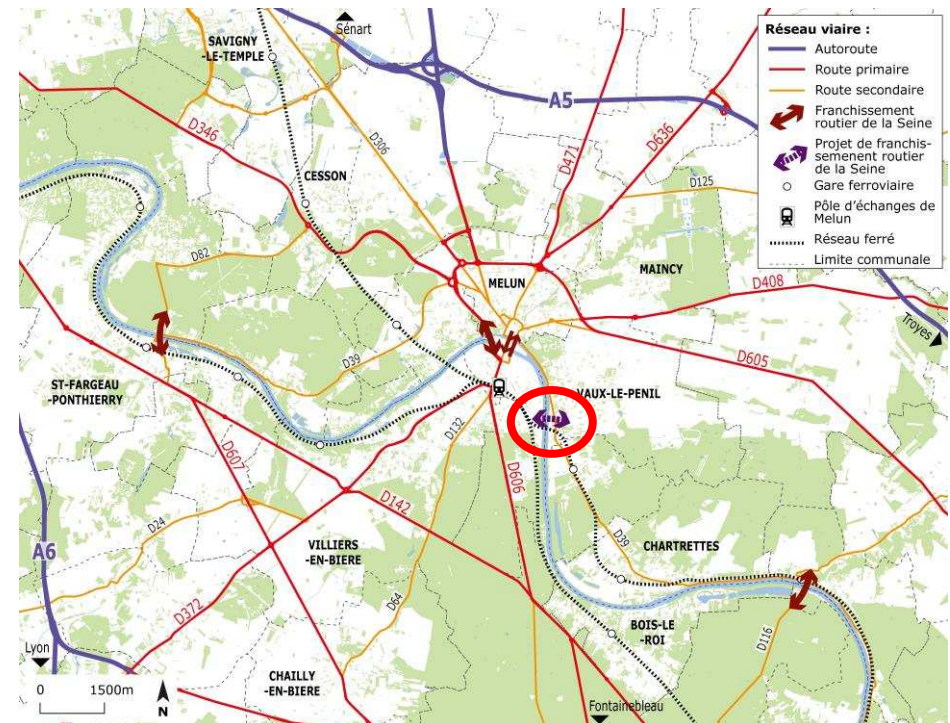


Figure 38 : Position du projet de franchissement de la Seine



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## ➤ Les autres projets urbains

De nombreux projets sont en cours de réalisation ou à l'étude sur le reste du territoire. Le **transfert des activités hospitalières sur le site de Beauregard**, au nord de Melun, prévu en 2017/2018, est l'un des plus importants projets de l'agglomération. La **programmation de nouveaux logements** accompagne également le développement du territoire.

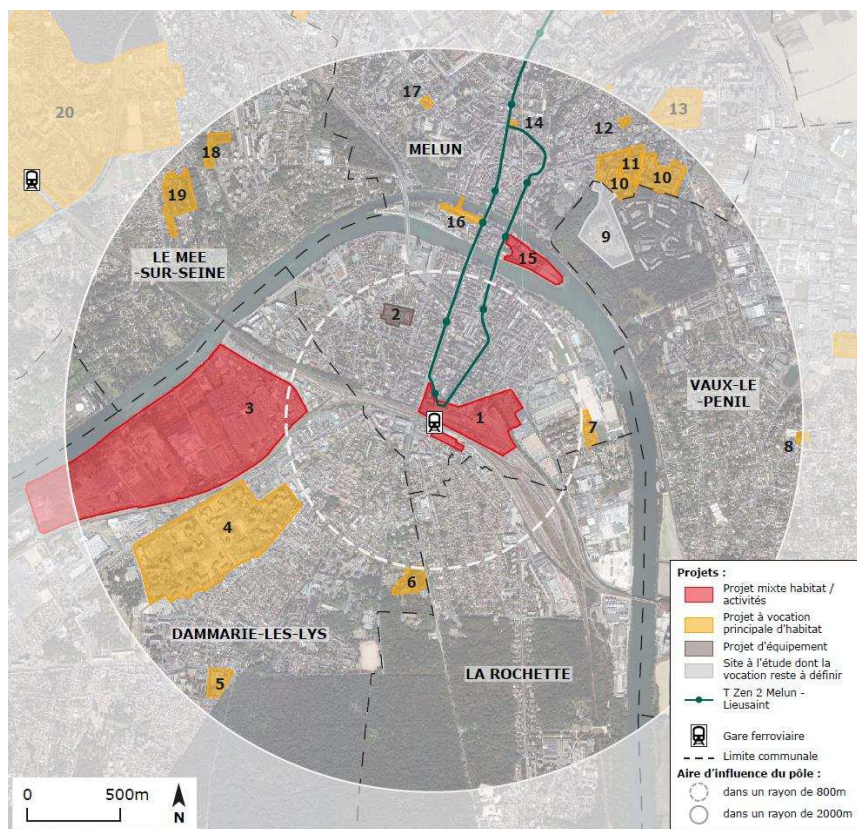


Figure 39 : Les projets urbains autour du pôle de Melun (source : IAU)

L'ensemble des projets décrit ci-dessous aura un impact sur le réseau de transport en commun et notamment le rabattement en bus.

Les projets urbains et leur date de livraison finale annoncée<sup>6</sup> :

1. Quartier Centre Gare
2. Pôle universitaire
3. Clos Saint-Louis (2030)
4. La Plaine du Lys (2017) : 1019 logements prévus
5. Requalification du quartier de la résidence Jean de la Fontaine
6. Croix Saint-Jacques : 60 logements prévus
7. Rue Marcel Houdet : 160 logements prévus
8. Rue Brillard (2020) : 30 logements
9. Site de l'hôpital Marc Jacquet 1 : le transfert de l'hôpital sur le site de Beauregard prévu en 2017/2018 offre plusieurs hectares dont le programme reste à définir
10. Site de l'hôpital Marc Jacquet 2 : la réalisation de 800 logements est envisagée sur ce secteur suite au transfert de l'hôpital sur le site de Beauregard prévu en 2017/2018
11. Site ex-IUFM : environ 350 logements prévus dont une résidence pour personnes âgées de 100 chambres
12. Secteur OP. 3
13. Site Constance Pascal : 500 logements envisagés pour la reconstitution de l'offre PRU
14. Site ex-CCI
15. Pointe de l'île Saint-Etienne : en cas de fermeture de la prison, une requalification de la pointe de l'île est envisagée avec un programme mixte (logements, pôle commercial, restauration et hôtellerie)
16. Place Praslin : enfouissement du parking en surface, création d'une petite place, d'une passerelle piéton-vélos sur la Seine dans le prolongement du Boulevard Victor Hugo, réalisation d'une centaine de logements et de commerces
17. Secteur OP. 2
18. Métairie (2020) : 60 logements prévus
19. Route de Boissise : 90 logements prévus
20. Plan de Renouvellement Urbain Les Courtilleries : démolitions, reconstructions, réhabilitations et résidentialisations

<sup>6</sup> Données de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) de la région Île-de-France



## 2.4.3 DOMANIALITÉ ET MUTABILITÉ DU FONCIER AUX ABORDS DU PÔLE

L'emprise **SNCF** occupe une majeure partie du foncier autour du pôle de Melun.

La ville de Melun et l'Etat disposent de peu de parcelles :

- celles du parc de stationnement régional, du stationnement autour de l'immeuble Société Générale avenue de la Libération et d'une partie de la place de l'Ermitage pour la ville ;
- une parcelle au sud du faisceau ferré, rue de l'Industrie pour l'Etat.

Les autres propriétaires sont multiples et dispersés : Coopérative Pharmaceutique Française (COOPER), Association de gestion d'entreprises pour travailleurs handicapés, ICF La Sablière et particuliers.

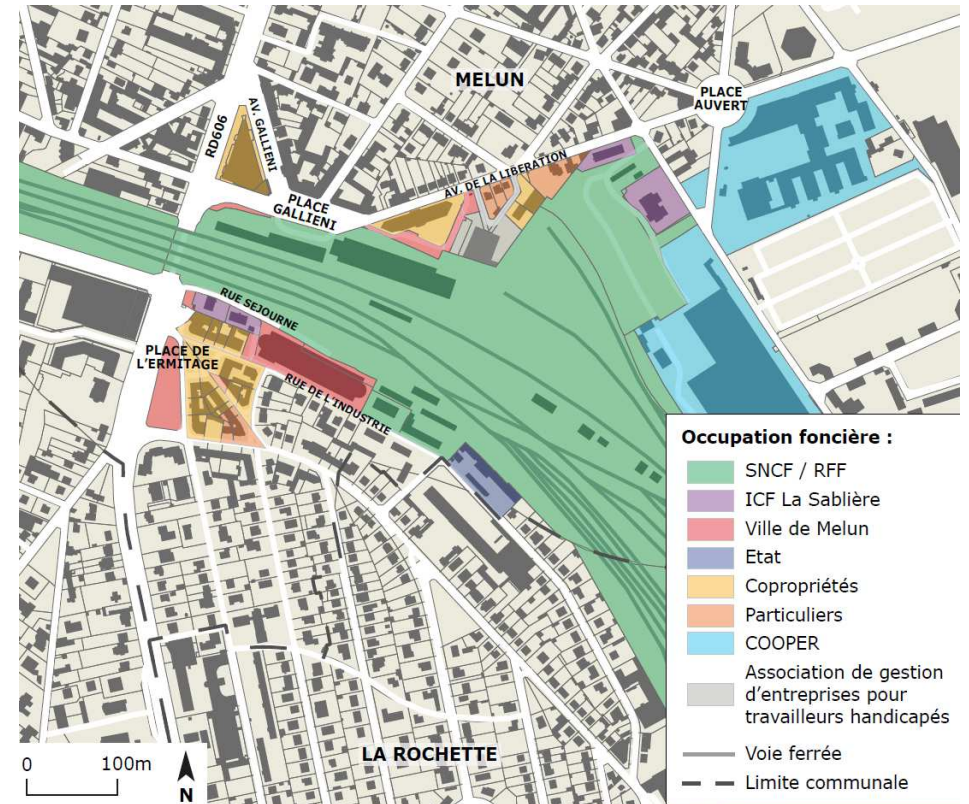


Figure 40 : Description des différentes occupations foncières autour du pôle de Melun (source : Diagnostic urbain pour l'aménagement du Quartier Centre Gare de Melun, 2012)

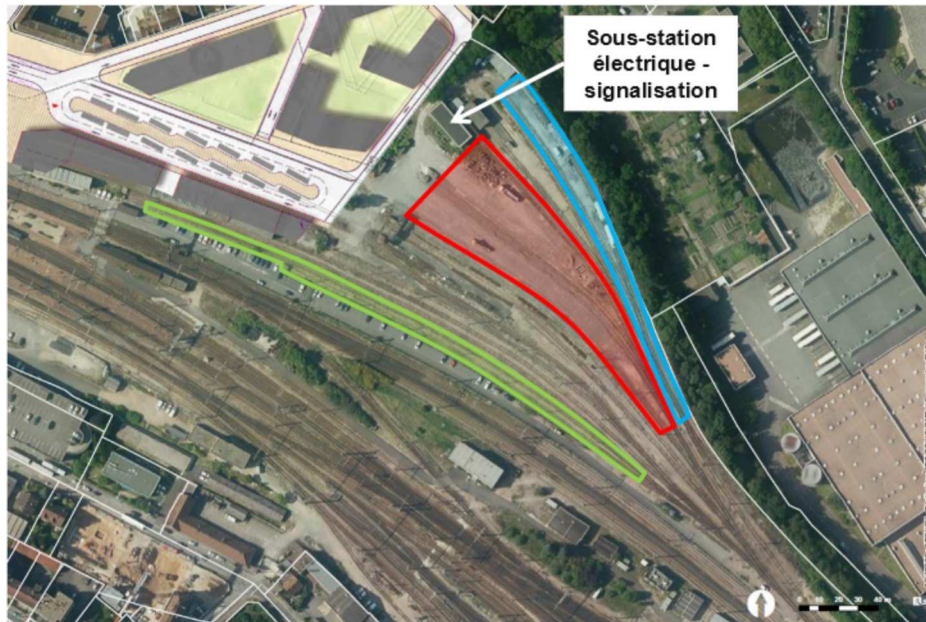


# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITÉ DU PROJET

Des possibilités d'évolution du foncier existant, notamment au nord du faisceau ferré. La libération des emprises décrites ci-dessous pourraient permettre d'étendre le projet de pôle, ainsi que le projet « Quartier Centre Gare » auquel il est lié.

Usage actuel des emprises SNCF :

- Zone 1 (rouge) - voies 39, 41, 43 et cour fret : usage régulier par plusieurs entreprises ferroviaires Fret pour du transport ferroviaire d'enrobé ;
- Zone 2 (bleue) - voies 50 à fin de faisceau : utilisation par les activités de maintenance (réservoir de fuel permettant de faire le plein des engins Infra et stationnement de voitures de cantonnement) ;
- Zone 3 (vert) - voies 23, 25 et 27 : utilisation occasionnelle à vocation de voies de garage pour les trains de travaux liés aux programmes de régénération (trains de SNCF-Infra).



**Figure 41** : Possibilité de libération du foncier ferroviaire à l'Est du projet « Quartier Centre Gare » (source : Île-de-France Mobilités)

Une étude de libération du foncier pour l'intégralité de l'emprise ferroviaire au Nord des voies a été menée à partir de 2011 par la SNCF pour la CAMVS. Cette étude est en cours d'actualisation par SNCF pour une libération partielle de ces emprises, en lien avec le projet du pôle de Melun.

## Synthèse

Les projets urbains sur le territoire, accompagnés par la desserte du T Zen 2, vont renforcer l'attractivité du pôle de Melun. Les projets majeurs tels que le développement des quartiers Centre Gare et Saint-Louis, tant en termes d'habitants que d'emplois, devraient conforter le rôle stratégique du pôle au sein de l'agglomération.

L'évolution du foncier autour de la gare devrait permettre d'accroître l'espace dédié aux modes doux et aux transports en commun afin d'améliorer les accès et les correspondances.



## 2.5 ANALYSE DES DEPLACEMENTS

Environ **43 000 voyageurs par jour**<sup>7</sup> fréquentent la gare de Melun, répartis pour 45% d'entrants, 45% de sortants, et 10% de correspondants entre les lignes D et R.

Le pôle fait ainsi parti des « **grands pôles de correspondance** » de l'Île-de-France décrits dans le Plan de déplacements urbains de la région.

### 2.5.1 LES USAGERS DE LA GARE – ORIGINE ET DESTINATION

#### > *Origine des usagers de la gare*

La gare de Melun est desservie par le réseau ferré régional via le RER D et le Transilien et par le réseau ferré interrégional via le TER Bourgogne - Franche-Comté. On recense environ 20 000 entrant à la journée, auxquels s'ajoutent 4 000 correspondants entre les lignes ou les branches d'une même ligne.

Au global, pour 60% des rabattants en gare de Melun, **Melun est la commune d'origine** du déplacement. Viennent ensuite Dammarie-les-Lys (14%), Vaux-le-Pénit (6%) et Le Mée (5%). Les autres communes ne représentent chacune pas plus d'1%. La zone de chalandise de la gare reste donc limitée à Melun et aux communes limitrophes.

#### > *Destination des usagers de la gare*

Entre 6h et 10h, **une majeure partie des voyageurs se rendent à Paris** : 90% des usagers de la ligne R et 26% des usagers du RER D, soit environ 7 200 voyageurs.

Parmi les usagers du RER D, près de la moitié (47%) descendent dans l'une des gares de l'Essonne entre Melun et Montgeron et 11% descendent dans une gare du Val-de-Marne. Ils sont 16% à emprunter la ligne en direction de Corbeil-Essonnes et Juvisy par la vallée.

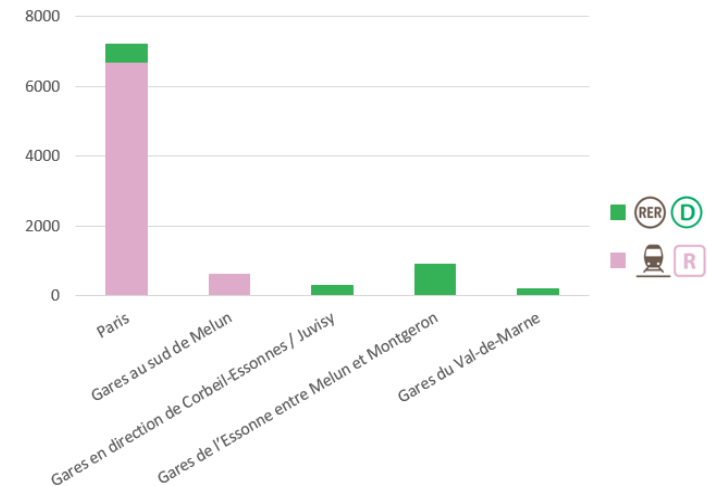


Figure 42 : Répartition des usagers des lignes Transilien R et RER D selon leur destination (enquêtes SNCF 2015 et 2016)

<sup>7</sup>Enquête Origine-Destination, SNCF (2015, 2016)





## 2.5.2 REPARTITION DE LA FREQUENTATION PAR MODE ET PAR ACCES

### ➤ La marche et le bus privilégiés pour le rabattement

Les enquêtes menées par la SNCF en 2015 et en 2016 indiquent un total de **9 200 entrants entre 6h et 10h** un jour de trafic plein pour la gare de Melun. Près de **8 voyageurs sur 10 sont en rabattement vers la ligne R** avec 7 300 entrants contre 1 900 pour le RER D.

Concernant l'ensemble des usagers, **le bus est le premier mode de rabattement** (39%), devant les modes doux (34%) et la voiture ou les deux-roues motorisé (27%). Une étude sera menée afin de pouvoir dimensionner le flux piéton nord-sud actuel.

Les usagers de la ligne D semblent être plus nombreux à habiter à proximité du pôle car ils sont 68% à se rendre à pied ou en vélo à la gare et seulement 3% à emprunter une voiture ou un deux-roues motorisé. **La proportion de rabattement en voiture ou deux-roues motorisé est beaucoup plus importante chez les usagers de la ligne R (42%)**, ce qui suppose un éloignement plus important de leur domicile par rapport à la gare de Melun.

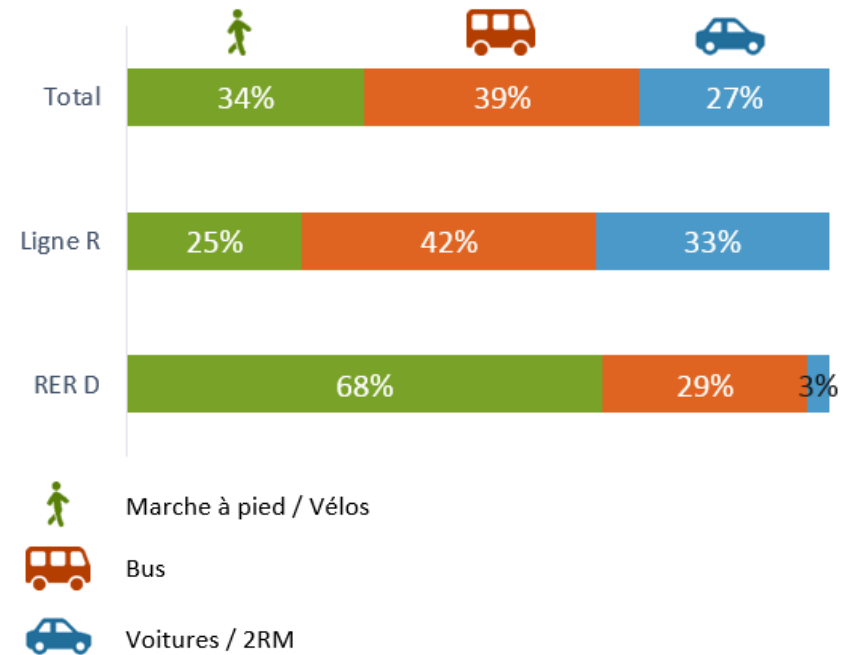


Figure 43 : Mode de rabattement des usagers du Transilien R et du RER D en gare de Melun (enquêtes SNCF 2015 et 2016)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## > Un accès privilégié depuis le nord du pôle

Le pôle de Melun offre quatre accès à la gare ferroviaire :

- au nord, un **accès principal dans le bâtiment voyageurs** permettant de se rendre sur le quai n°1 ;
- une **ligne de contrôle en entrée/sortie** donnant accès au quai n°1 et au passage souterrain desservant les quais n°2 à 4 ;
- une **ligne de contrôle dédiée aux sorties** à l'ouest du bâtiment voyageurs ;
- et au sud, une **ligne de contrôle en entrée/sortie rue Séjourné** donnant accès au passage souterrain desservant les quais n°2 à 4.

L'affectation des quais est la suivante, à noter qu'en cas de situation perturbée, les affectations peuvent être adaptées.

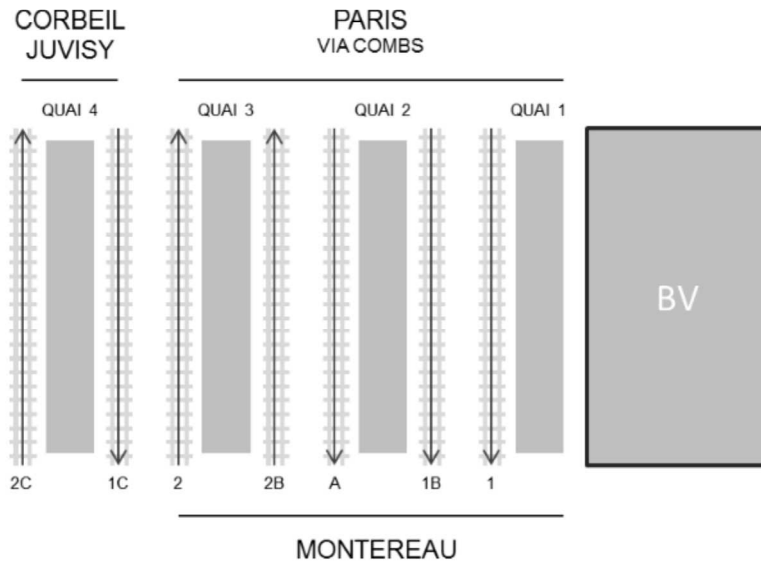


Figure 44 : Affectation des quais et des voies (en nominal)

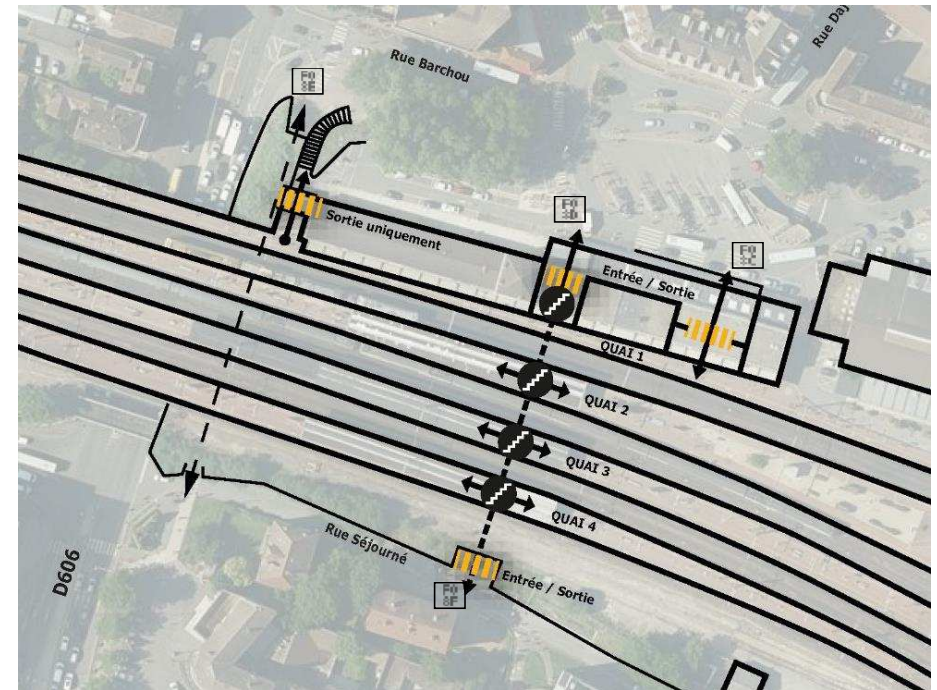
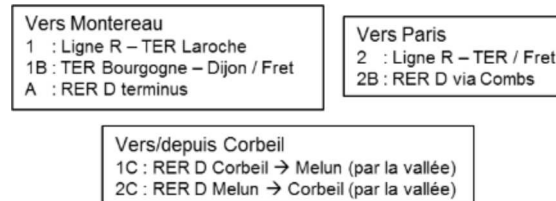


Figure 45 : Description des différents accès à la gare ferroviaire





# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

Lors de comptages effectués en septembre 2016, un flux d'environ 15 000 **voyageurs** a été relevé entre 6h et 10h puis entre 16h et 20h. Le pic de fréquentation est observé entre 7h et 8h le matin avec environ 5 500 **voyageurs**.

L'accès via la **ligne de contrôle nord** est le plus emprunté par les entrants (59%), comme les sortants (41%). La ligne de contrôle de la rue Séjourné concentre également des flux importants car il s'agit du seul accès au sud du pôle. Les deux derniers accès, limités au quai n°1 sont par conséquent moins fréquentés.

La répartition des flux entrants en heure de pointe du soir est similaire à celle en heure de pointe du matin. Les arrivées et départs sont plus étalés dans le temps entre 16h et 20h.

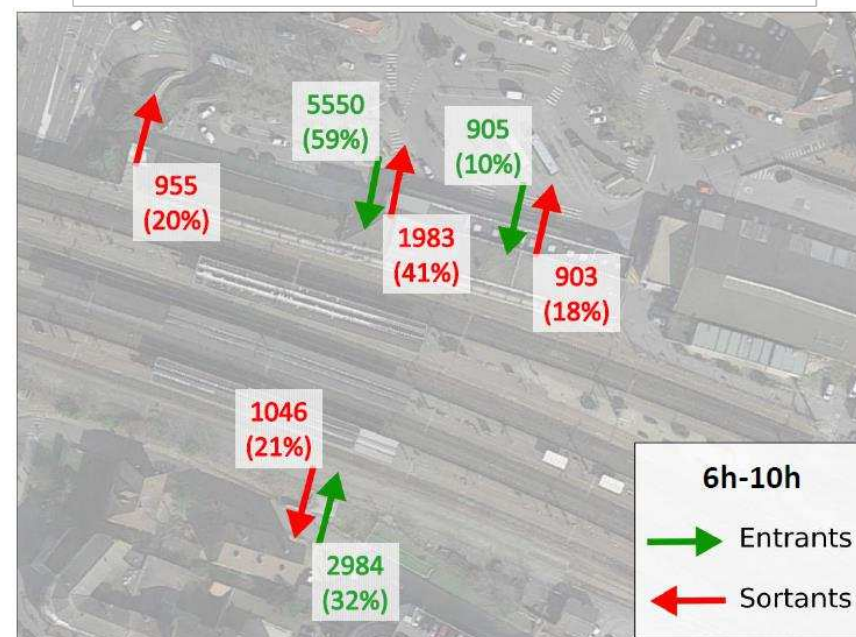
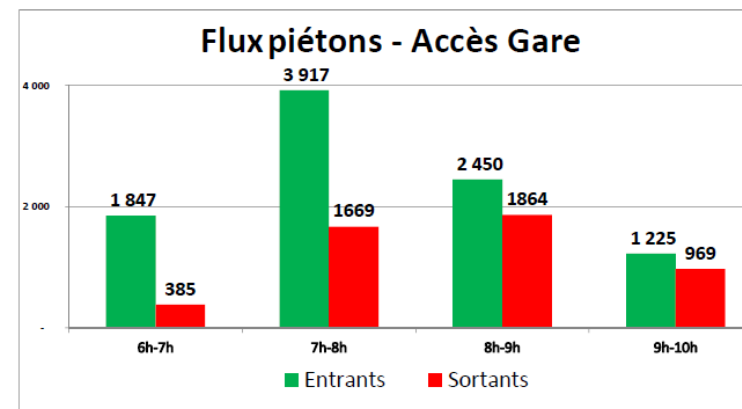


Figure 46 : Flux piétons en heure de pointe du matin (source : Dynalogic, Rapport de l'étude stationnement du 10/11/2016)



## 2.5.3 L'ACCES A LA GARE

### ➤ *Un accès aux quais limité*

Le **bâtiment voyageurs** (BV) de la gare de Melun a fait l'objet d'une **rénovation en 2010**, dans le cadre d'un financement projet gare. Il est entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) et dispose d'un guichet adapté.

### Synthèse

En tant que grand pôle de correspondance, le pôle de Melun doit assimiler le flux quotidien de milliers de voyageurs. Ils se destinent principalement à la ligne R du Transilien qui offre une liaison directe avec la capitale. Les transports en commun et les modes doux (marche à pied et vélo) sont les premiers modes de rabattement privilégiés par les usagers du train.

L'accès au pôle se fait majoritairement par le nord, place Gallieni, où a lieu la desserte du réseau de bus urbain (Mélibus). La desserte de l'ensemble des quais n'étant possible que par le passage souterrain de la SNCF, une majeure partie des flux s'y concentre.

Le projet de pôle devra tenir compte des flux observés et de leur provenance (gare routière, parc de stationnement régional) pour faciliter l'accès à l'ensemble des voyageurs et renforcer l'attractivité des modes doux pour le rabattement vers la gare.



**Figure 47 : Rampe d'accès au bâtiment voyageurs**

Cependant l'**accessibilité aux quais est limitée**. Seul le quai n°1 est accessible aux PMR (de plain-pied depuis le BV), l'accès aux quais n°2 et 4 se fait via des escaliers fixes uniquement.

L'entrée secondaire située au sud, plus confidentielle, n'est de même pas accessible aux PMR.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

L'accès aux quais n°2, 3 et 4 n'est possible que par le passage souterrain de la SNCF où la plupart des flux se croisent.

Ce passage souterrain, d'une largeur d'environ 4m et d'une faible hauteur sous plafond n'offre pas un cadre accueillant aux usagers. A l'heure de **pointe, le passage souterrain se trouve rapidement saturé** et devient oppressant, avec des effets de saturation par les voyageurs qui se croisent et qui sont en correspondance.

La circulation des voyageurs y est difficile et le confort n'est plus assuré.

**Les quais, souvent doubles, offrent un confort acceptable** (assis-débout, assises) et permettent un croisement sécurisé des flux. Cependant, leur couverture n'est que partielle.

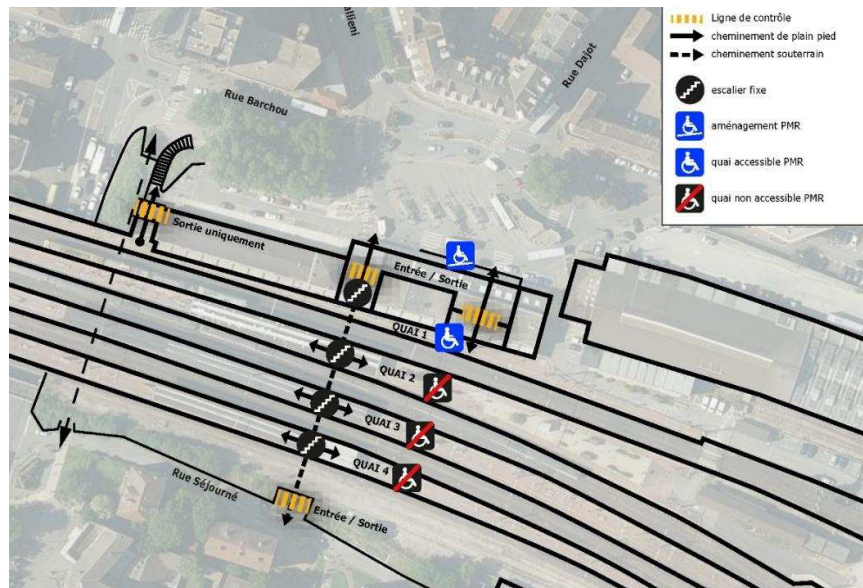


Figure 48 : Accessibilité au pôle

## Synthèse

La gare de Melun dispose d'une offre ferroviaire attractive avec une fréquence d'environ 30 trains par heure de pointe et une liaison en moins de 30 minutes avec la gare de Lyon à Paris.

La gare dans sa globalité n'est pas accessible. Le quai n°1 est accessible aux PMR via le BV. Seul le BV a des équipements accessibles aux PMR.

La mise en accessibilité de la gare et plus largement du pôle constitue un enjeu majeur pour le projet de pôle.



## 2.5.4 L'ACCES EN BUS

### ➤ La fréquentation du réseau urbain

D'après les **données de validations du réseau Mélibus** pour l'année 2016, les **lignes D et L** (arrivant au Nord du pôle), dont les itinéraires sont combinés, sont les lignes les plus fréquentées en gare de Melun avec plus de 1 000 validations en heure de pointe et près de 3 000 à la journée pour l'ensemble, pour un jour fort. Les **lignes A et E** (transversales) sont également très empruntées avec plus de 800 validations en heure de pointe pour un jour fort. Les **lignes F et C/Cd** (arrivant au Nord du pôle) sont fréquentées dans une moindre mesure avec respectivement un peu moins de 700 et 600 validations en heure de pointe pour un jour fort.

Ces données mettent en avant une utilisation hétérogène des lignes du réseau et la **nécessité de faciliter et sécuriser certaines correspondances bus-train** au vu des flux de voyageurs concernés.

### ➤ Un trafic particulièrement élevé sur l'avenue Thiers

Un nombre important de lignes, tous réseaux confondus, assure la liaison entre la gare de Melun et le centre-ville, au nord. Cette desserte induit un trafic élevé des bus sur l'avenue Thiers, l'axe structurant le plus direct pour effectuer cette liaison. Des problèmes de sécurité sont constatés sur des arrêts de bus de l'avenue Thiers, qui impliquent des traversées piétonnes diffuses et parfois accidentogènes.

Jusqu'à 19 lignes de bus et cars circulent sur l'axe les jours de semaine, avec un intervalle moyen de passage compris entre 1 et 2 minutes.

L'itinéraire permettant de rejoindre la rue de l'Industrie via les rues Armand de la Rochette, Honoré Daumier et Pissaro connaît également un trafic chargé en heure de pointe, avec la circulation de 12 lignes au total. Les autres axes qui encadrent le pôle d'échanges sont circulés par un nombre plus faible de bus (1 à 4 lignes).

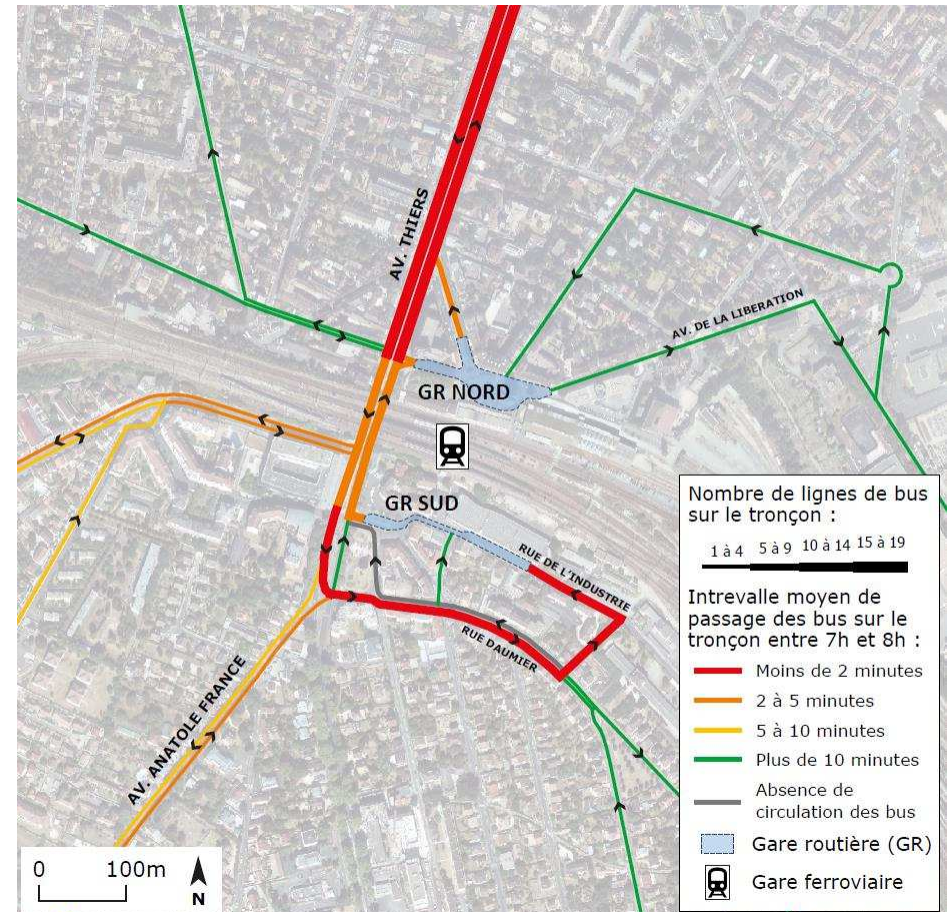


Figure 49 : Analyse du trafic des transports en commun routiers en heure de pointe du matin à proximité de la gare de Melun

### ➤ Des caractéristiques de desserte hétérogènes

Le tableau ci-après met en avant la diversité des lignes et réseaux desservant le pôle de Melun.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

| Réseau                                      | Ligne  | Exploitant                         | Situation de l'arrêt                                    | Intervalle des départs par sens en heure de pointe   |
|---|--|------------------------------------|---|--|
| Méliabus                                    | A E  | Transdev IDF Vaux-le-Pénil         | Avenue Thiers   | 10 min   |
|   | C Cd D F Fd<br>H K L M N<br><i>La ligne H circule uniquement le dimanche</i> |                                    | Place Gallieni  | 5 à 15 min pour la ligne D<br>10 à 15 min pour la ligne C et D<br>15 min pour les lignes F et L<br>25 min pour la ligne K<br>30 min pour la ligne N (5 min entre 7h40 et 7h52)<br>50 min pour la ligne M |
|   | G S4 S5  |                                    | Rue de l'Industrie<br><i>Terminus ligne S5</i>          | 120 min pour la ligne G<br>1 seul départ pour les lignes S4 et S5  |
| Melun - Centre Commercial Villiers-en-Bière |  | Transdev IDF St-Fargeau-Ponthierry | Place Gallieni  | 1 départ par après-midi  |
|   |  |                                    |   | Intervalle des arrivées en heure de pointe   |
| Seine-et-Marne Express                      | Ligne 1  | Darche Gros                        |   | 10 min   |
|   | Ligne 18   | Autocars Marne-la-Vallée           |   | 5 à 20 min   |
|   | Ligne 34   | Transdev IDF Nemours               | Rue de l'Industrie (dépose et régulation) et            | 5 à 10 min   |
|   | Ligne 46   | Transdev IDF Vulaines              | Place de l'Ermitage (prise des passagers)               | 10 à 15 min  |
|   | Ligne 47   | Procars                            |   | 5 à 15 min   |
| Arlequin                                    | 30   | Transdev Darche Gros               |   | 1 seule arrivée  |
| Yerres Brie Centrale                        | 24 37  | Transdev Darche Gros               | <i>Terminus lignes 1, 18, 34, 46, 47, 30, 24, 37, 9</i> | 30 min pour la ligne 24<br>60 min pour la ligne 37   |
| Canton de Perthes-en-Gâtinais               | 9 11A  | Transdev IDF St-Fargeau-Ponthierry |   | 5 à 15 min pour la ligne 9<br>30 min pour la ligne 11A   |
| Le Chatelet en Brie - Pays de Seine         | 41   | Transdev IDF Vulaines              |   | -  |
| Noctilien                                   | N132   | SNCF                               | Place Gallieni<br><i>Terminus</i>                       | -  |

Tableau 4 : Description des lignes de bus et cars en correspondance au pôle d'échanges de Melun



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## ➤ Un éclatement de la desserte des bus et cars

Les contraintes urbaines ont conduit à l'éclatement de la desserte routière du pôle en **deux gares routières**, au nord et au sud du faisceau ferré. Les aménagements au sein de ces deux gares sont eux-mêmes fortement dispersés, peu fonctionnels et sous-dimensionnés.

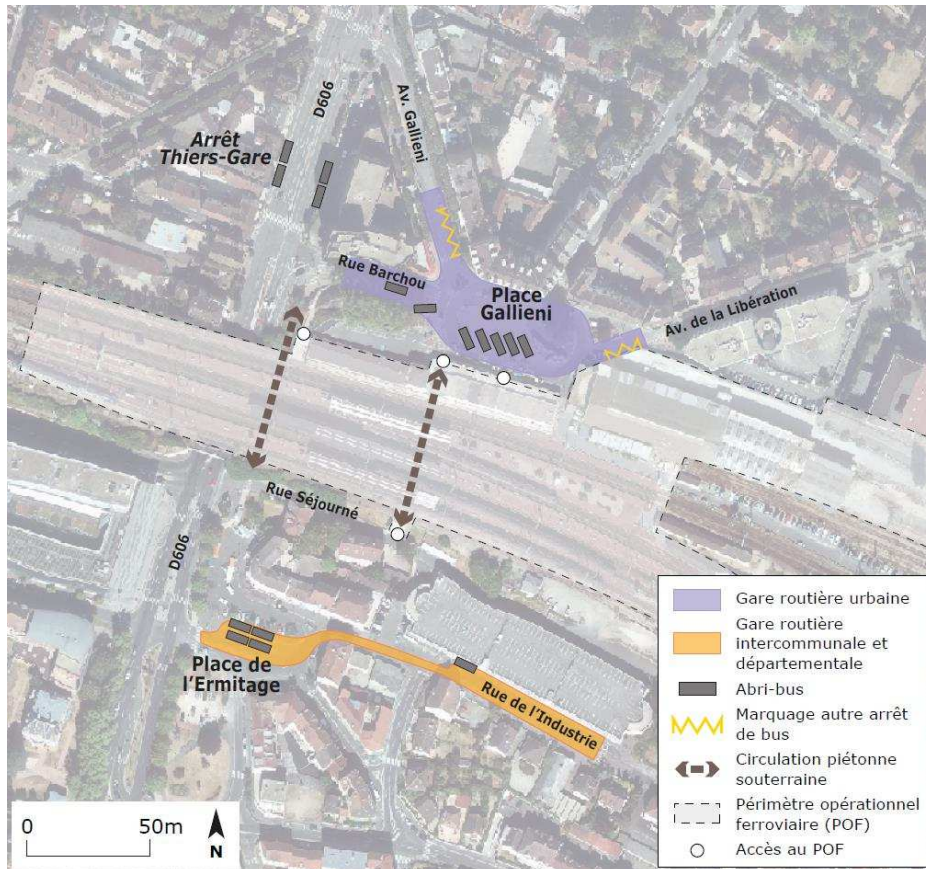


Figure 50 : Les gares routières nord et sud du pôle d'échanges de Melun

### • La gare routière nord

Une première gare routière rassemble les lignes urbaines (ensemble du réseau Mélibus hors ligne A, E et G) sur le parvis de la gare, **place Gallieni**, et les rues environnantes.

La gare routière nord s'organise autour de :

- 5 quais au centre de la place Gallieni, à la sortie du bâtiment voyageurs, pour les lignes fortes ;
- 1 quai et 1 contre-allée rue André Barchou où peuvent stationner jusqu'à 4 ou 5 bus ;
- 1 quai avenue Gallieni pour la ligne de desserte locale K ;
- 1 quai à l'extrémité ouest de l'avenue de la Libération pour la ligne de desserte locale M.

En périphérie de la place Gallieni, mais toujours à une distance inférieure à 200m de la gare, se trouve l'**arrêt « Thiers-Gare »** situé sur l'avenue Thiers, au pied de l'immeuble Thiers-Gallieni (lignes A et E).

Le plan de circulation du secteur oblige les bus à effectuer **plusieurs girations importantes** pour se stationner aux arrêts et repartir par l'avenue Gallieni pour une majorité de lignes. La sortie des bus place Gallieni, longeant le bâtiment voyageurs, peut s'avérer **conflictuelle avec les nombreux piétons** et les véhicules particuliers qui viennent déposer des voyageurs.

La **régulation des lignes de bus** s'effectue de façon décentralisée :

- en partie rue Barchou en stationnement latéral gauche ;
- sur les emprises SNCF à proximité de la halle SERNAM ;
- ou encore avenue Gallieni en stationnement latéral gauche.

L'agence commerciale Mélibus se trouve également sur la place Gallieni et s'ajoute aux nombreuses fonctions qui se trouvent déjà sur l'espace contraint du secteur.

Il est à noter que l'absence de rampe ou d'abaissé pour l'accès à la plupart des quais ne permet pas d'assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.





# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

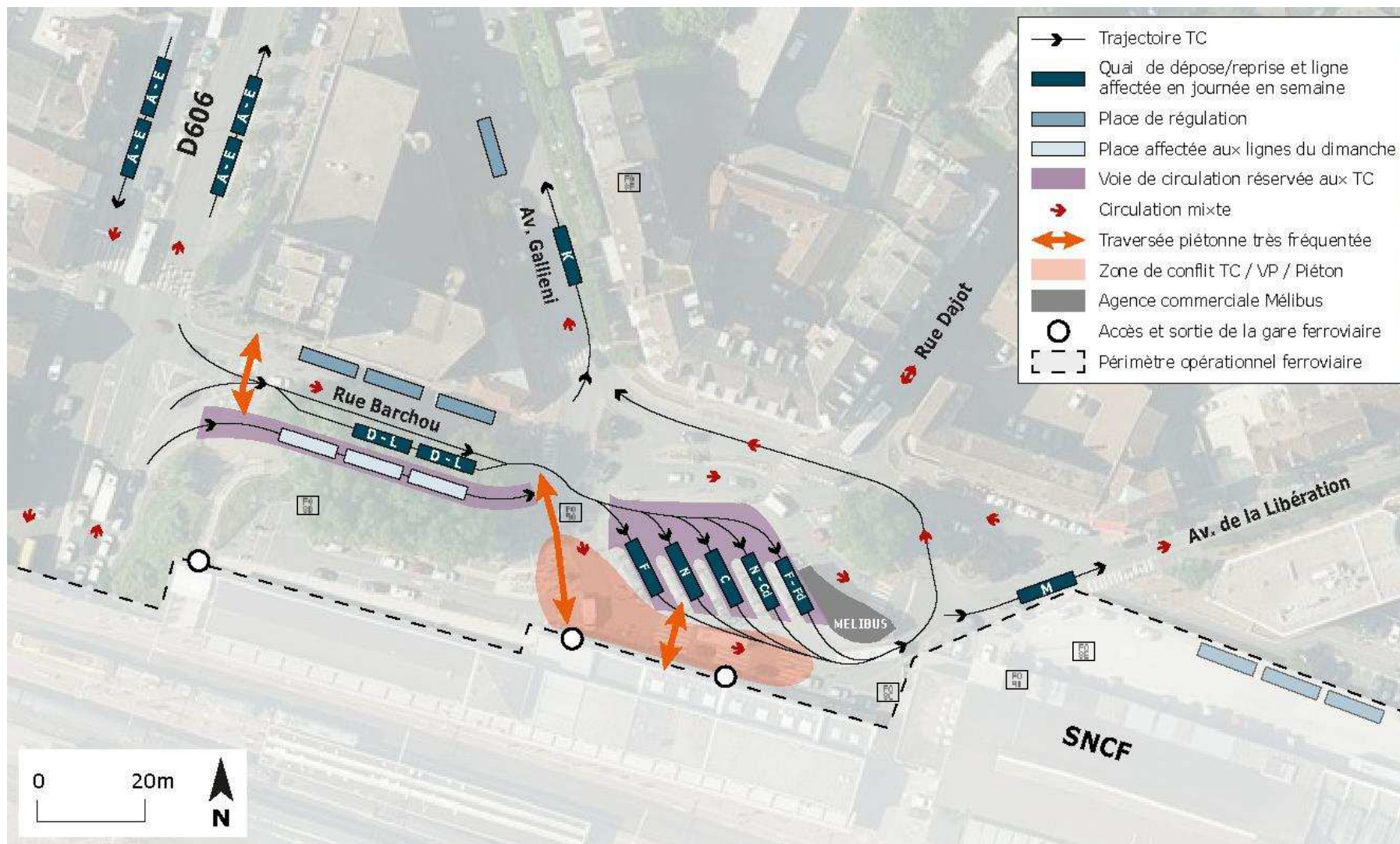


Figure 51 : Schéma de fonctionnement de la gare routière nord



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



Quais des lignes fortes sur la place Gallieni



Quai rue Barchou pour les lignes D et L



Quai trottoir de la ligne M av. de la Libération



Quai trottoir de la ligne K av. Gallieni



Régulation des bus en stationnement latéral gauche rue Barchou



Régulation sur le parking de la halle SERNAM

Figure 52 : Illustration du fonctionnement de la gare routière nord



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## ▪ **La gare routière sud**

Une seconde gare routière s'étend de la place de l'Ermitage à la rue de l'Industrie (le long du parc de stationnement régional). Elle est dédiée aux lignes scolaires, intercommunales et départementales.

L'espace est organisé avec :

- 4 quais de prise des passagers sur la place de l'Ermitage et un feu tricolore dédié aux transports en commun facilitant ensuite leur insertion sur la RD606 ;
- 1 arrêt marqué par un abri-bus rue de l'Industrie, réservé aux lignes du réseau Mèlibus et aux lignes scolaires, pour la prise et la dépose des passagers ;
- un linéaire de stationnement conséquent pour la dépose et la régulation de plusieurs véhicules à la fois le long du PSR.

L'espace global de cette gare routière sud est insuffisant, ce qui entraîne des nuisances pour les riverains.

L'accès à la gare routière, et notamment à la rue de l'Industrie, nécessite pour les bus et les cars un **détour important** via l'avenue de la Rochette, la rue Daumier et enfin la rue Pissarro, d'environ **750 m** ce qui génère l'allongement des temps de parcours pour les usagers et des surcoûts d'exploitation pour chaque ligne.

L'espace offert pour la desserte des transports en commun semble insuffisant en heure de pointe lorsque les arrivées de nouveaux véhicules, notamment ceux du réseau Seine-et-Marne Express, se succèdent à quelques minutes d'intervalle.

Sur la place de l'Ermitage, les deux quais, pouvant accueillir jusqu'à deux véhicules chacun, ne sont pas toujours suffisants. Les véhicules ainsi en attente pour accéder aux arrêts peuvent parfois bloquer la circulation des véhicules particuliers en direction de la place.

Rue de l'Industrie, l'accès au parc de stationnement régional (PSR), principalement depuis le passage de la Gare, constitue un flux transversal

important par rapport à la circulation des transports en commun. **Le secteur est également conflictuel vis-à-vis des nombreux piétons qui circulent et vis-à-vis des scolaires attendant à l'arrêt sur un trottoir étroit.**

Les transports en commun peuvent réguler rue de l'Industrie où le marquage le long du PSR permet le stationnement d'environ 4 à 5 véhicules. Le marquage permet également un **stationnement en double file**, ce qui semble privilégié par les conducteurs. Le dépassement des véhicules entre eux est à l'origine de conflits en heure de pointe lorsqu'ils sont nombreux.

Il est également à noter qu'en l'absence de véritable quai, **la dépose et la prise de passagers rue de l'Industrie n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite.**



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

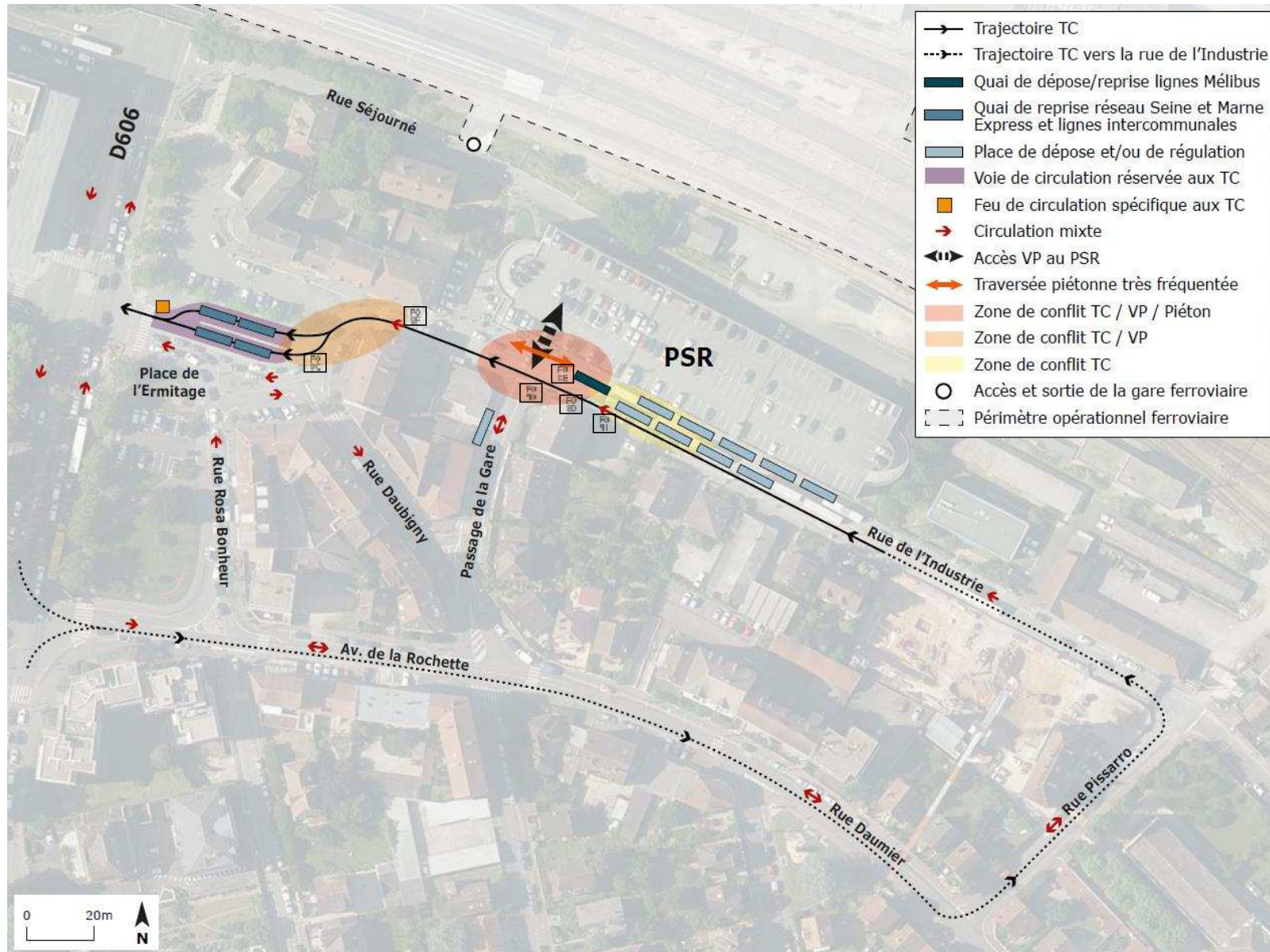


Figure 53 : Schéma de fonctionnement de la gare routière sud



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



Prise des passagers place de l'Ermitage



Arrêt des lignes Mélibus rue de l'Industrie



Régulation rue de l'Industrie



File d'attente des cars pour la prise des passagers place de l'Ermitage



Attente des passagers bus devant le PSR



Montée des passagers de la ligne F devant le PSR

Figure 54 : Illustration du fonctionnement de la gare routière sud



## ➤ *Des aménagements projetés pour la circulation des bus*

Le périmètre d'étude du pôle de Melun ne compte pas d'aménagement pour la circulation des bus (couloir d'approche, voie en site propre par exemple). Les bus circulent en banalisé et sont soumis aux mêmes conditions de circulation que les véhicules particuliers.

Les aménagements en cours d'étude dans le cadre du projet T Zen 2 sur l'avenue Thiers et la rue Dajot viendront renforcer les priorités offertes aux transports en commun et faciliter leurs conditions de circulation pour une meilleure régularité sur le réseau.

## **Synthèse**

L'offre de desserte en bus et cars est importante au pôle de Melun avec un total de 28 lignes dont les 2/3 sont en terminus. La desserte est répartie sur deux gares routières, l'une principalement dédiée aux lignes urbaines du réseau Mélibus et la seconde aux lignes départementales et interurbaines des réseaux périphériques. La fréquentation aux différents arrêts du pôle est importante et compte plusieurs milliers de voyageurs par jour pour le réseau Mélibus.

Certains arrêts de bus sont mal positionnés et faiblement dotés en information voyageurs. Les espaces réservés aux deux gares sont contraints et il existe des zones de conflits avec les piétons et les véhicules particuliers, provoquant des situations d'insécurité routière.

Le plan de circulation du secteur impose également des détours importants en gare routière sud notamment.

L'organisation de la desserte par les transports routiers doit être intégralement repensée dans le cadre du projet de pôle pour améliorer les correspondances, l'accessibilité PMR et le fonctionnement du réseau, tout en tenant compte de la desserte future du T Zen 2, avec notamment des études complémentaires sur les carrefours, en lien avec les questionnaires de voirie.



## 2.5.5 L'ACCES A PIED

Les voies ferrées représentent une coupure urbaine franche entre le nord et le sud du pôle.

Il n'existe pourtant qu'un seul franchissement piéton ville/ville permettant de relier le nord et le sud des voies ferrées dans un périmètre de 800m.

Un second passage souterrain sous-contrôle d'accès SNCF et avec une fréquentation importante, parfois en saturation, permet le débouché de la gare ferroviaire au nord et au sud des voies, reliant ainsi le pôle à la ville

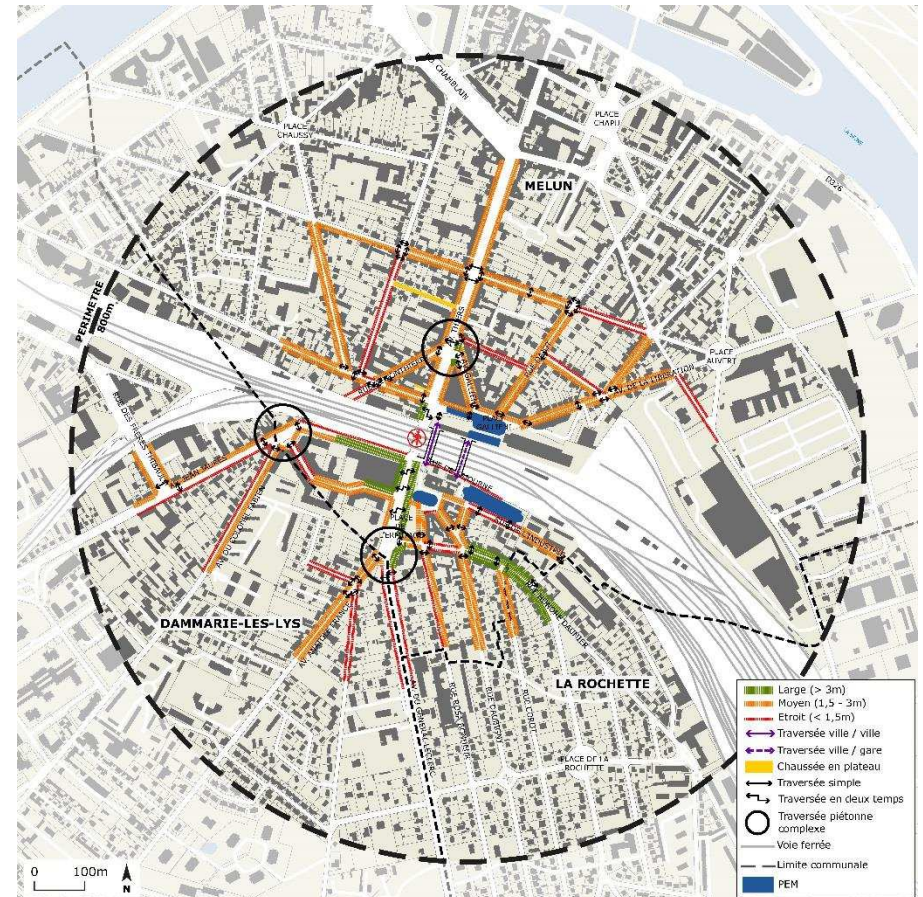


Figure 55 : Accès au pôle pour les piétons

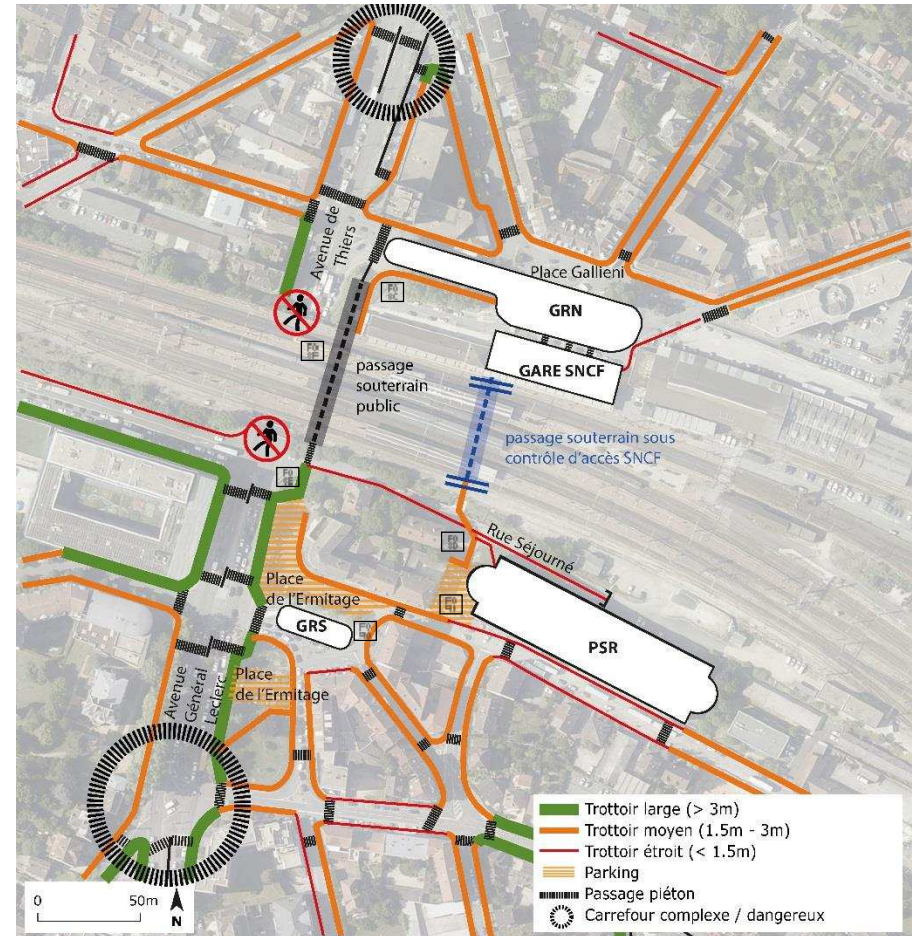


## DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

Ces franchissements sont étroits et peu adaptés aux besoins actuels, ils ne permettent pas de relier l'ensemble des composantes du pôle.

Le débouché du passage souterrain côté Sud (dans la rue Séjourné, plutôt étroite et en impasse) ne favorise pas la visibilité de cet accès au pôle. Celui-ci reste donc très intimiste et isolé. Cette configuration permet difficilement l'installation d'équipements intermodaux, le recueil d'informations, et l'achat de billets.

Les itinéraires d'accès depuis le nord et le sud sont peu qualitatifs malgré des largeurs de trottoirs convenables. L'accessibilité est entravée par la présence de parkings place de l'Ermitage et place Gallieni, le caractère routier des voiries, ainsi que les carrefours complexes et dangereux aux abords du pôle.








# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



 Passage souterrain public depuis rue Barchou



 Passage souterrain public depuis rue Séjourné



 Passage souterrain soumis à contrôle



 Passage souterrain public (intérieur)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



Place de l'Ermitage



Passage de la gare

**Figure 57 : Illustration des accès piétons**

## Synthèse

Le pôle de Melun est dominé par la voiture, son environnement est très routier et peu qualitatif (carrefours complexes, parkings..). Les deux seuls passages sous les voies ferrées sont peu adaptés aux besoins actuels des piétons.

Les flux piétons sont amenés à fortement augmenter aux abords et au sein du pôle, la question des cheminements et des liaisons nord-sud est donc importante à traiter.



## 2.5.6 L'ACCES POUR LES CYCLES

Malgré plusieurs aménagements cyclables existants, notamment au sud des voies ferrées, il n'existe pas d'itinéraire cyclable nord-sud **permettant de connecter les différentes composantes du pôle** (lien effectué par le tunnel ville-ville piéton que les cyclistes peuvent emprunter à pied).

Les abords de la gare sont en outre particulièrement peu adaptés aux cycles : **carrefours dangereux, mauvaise signalisation**, etc. De fait, l'accès au pôle pour les cycles n'est pas optimal.

Il existe aujourd'hui **deux zones de stationnement pour les vélos au nord**, mais aucun emplacement n'est réservé aux cycles au sud. D'après une enquête menée par Île-de-France Mobilités en 2016, on recense **26 places avec arceaux non abrités** sur le pôle.

Le stationnement apparaît ainsi inadéquat, ce qui n'encourage pas le recours au vélo pour rejoindre le pôle.

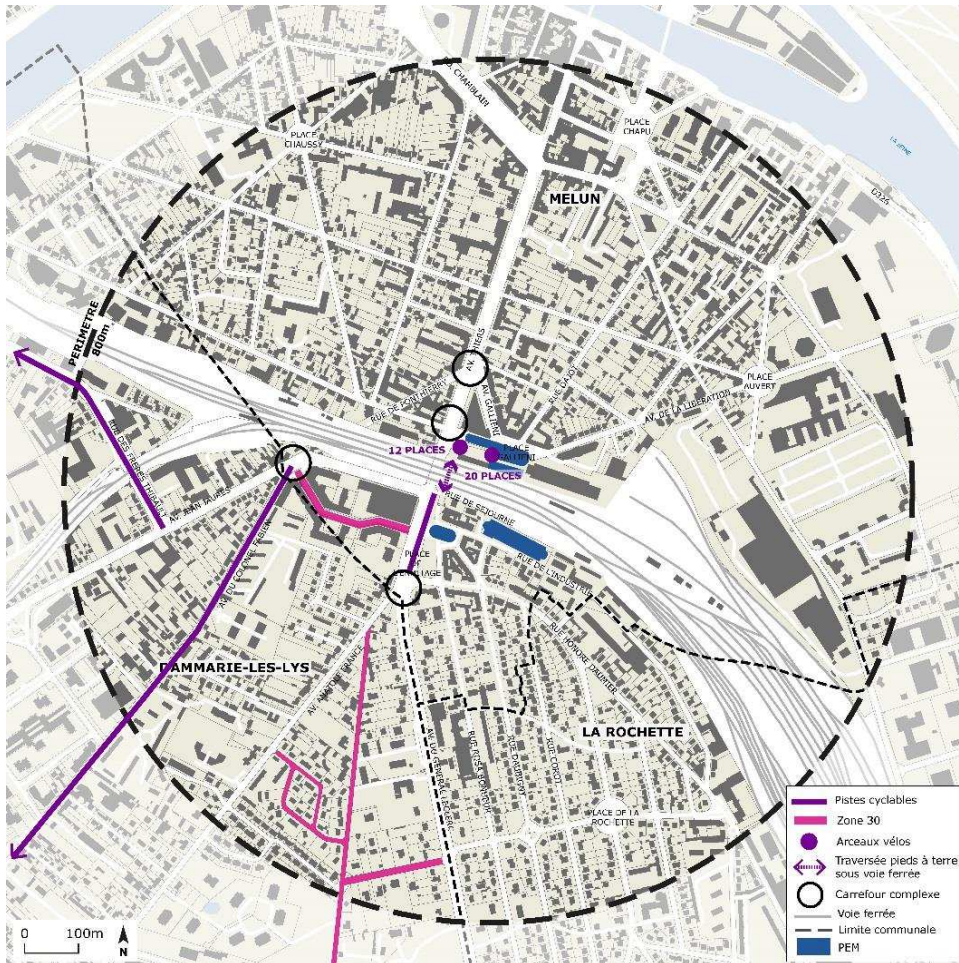
Le **stationnement vélo existant** (au nord de la Gare) a un **taux de remplissage élevé**. La poche de stationnement à proximité de l'entrée principale du bâtiment voyageurs est souvent saturée et du **stationnement sauvage** est constaté à proximité immédiate, même lorsque des arceaux sont libres au droit de la sortie plus à l'ouest. Du stationnement sauvage est constaté également de manière dispersée aux alentours mais semble avoir un lien avec les commerces avoisinants plutôt qu'avec le pôle d'échanges.



Figure 58 : Arceaux pour le stationnement des vélos place Gallieni



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



## Synthèse

Actuellement, l'usage du vélo pour l'accès au pôle est faible, pouvant être expliqué par un manque d'aménagements autour du pôle et une offre de stationnement inadaptée.

Plusieurs projets d'aménagements cyclables sont envisagés par les partenaires dans le cadre de certains projets structurants (T Zen 2) ou de projets cyclables spécifiques des collectivités (dont le Plan Local de Déplacement).

Les aménagements cyclables en projet auront pour effet d'augmenter les flux de cycles autour du pôle rendant indispensable l'amélioration des aménagements et les connexions nord-sud.

L'analyse plus fine des pratiques et du stationnement vélo dans le périmètre du pôle de Melun sera traitée dans les études de Schéma de Principe



## 2.5.7 L'ACCES EN VOITURE

- *Un accès facilité par la convergence de plusieurs routes départementales*

L'accès principal en voiture au pôle de Melun est permis par la **RD606**, à l'ouest du pôle. Il s'agit d'un axe majeur qui dessert l'agglomération du nord au sud et concentre une part importante des flux issus des franchissements de Seine au nord du pôle. D'autres routes départementales telles que la **RD372** et la **RD132** offrent un accès au pôle depuis le sud de l'agglomération.

La **RD606** est l'un des axes les plus fréquentés de l'agglomération avec **plus de 40 000 véhicules par jour** sur la section qui dessert le pôle de Melun. Malgré des charges de trafic élevé, la capacité importante de l'axe, de 2 à 3x2 voies, permet de maintenir des conditions de circulation acceptables à proximité du pôle.

Cet axe très circulé génère un phénomène de coupure urbaine qui est dommageable au fonctionnement du pôle, notamment pour les circulations douces (piétons et vélos) et pour les circulations bus (entrées et sorties des gares routières).

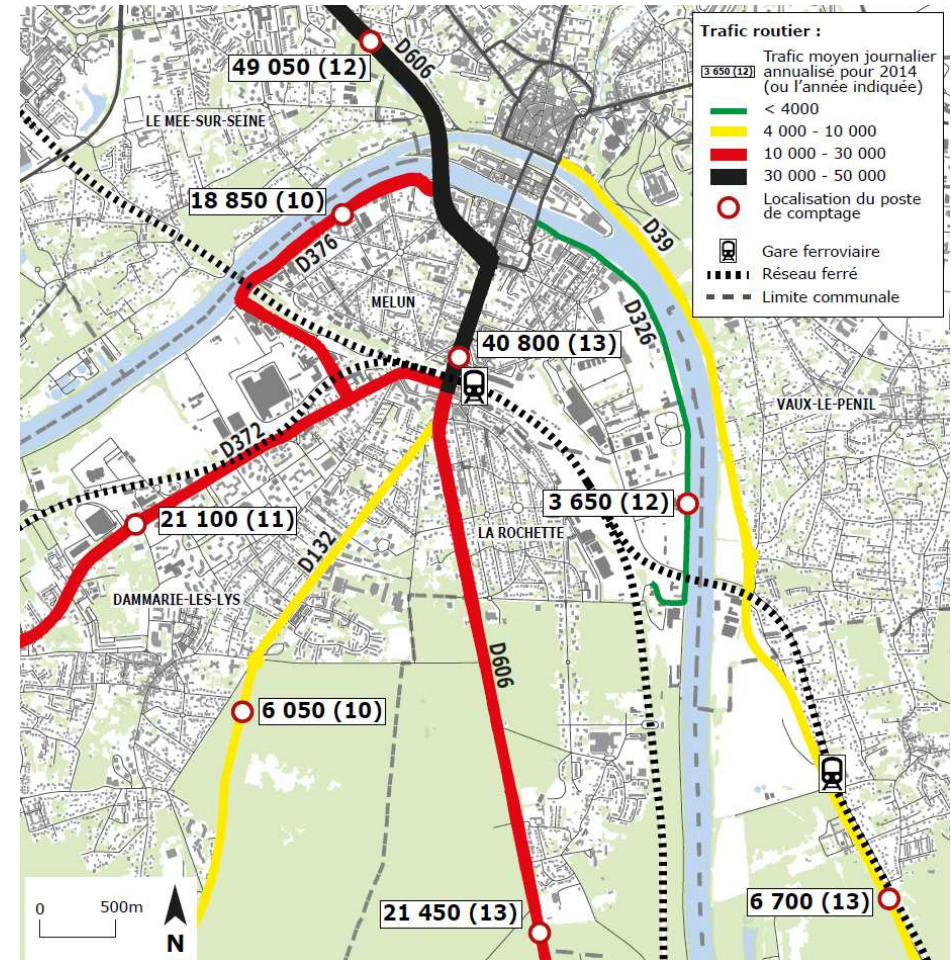


Figure 60 : Carte des trafics routiers dans le périmètre d'étude (source des comptages : CD77)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITÉ DU PROJET

## ➤ Des itinéraires de rabattement contraints

A l'échelle du pôle, l'accès à la gare et ses satellites est contraint par :

- un franchissement unique des voies ferrées au niveau de la RD606 ;
- et un plan de circulation comprenant de **nombreux sens unique**.

La **place Gallieni** qui permet l'accès au nord du pôle d'échanges est accessible depuis les rues Barchou et Dajot. Son plan de circulation, composé uniquement de sens unique, oblige à rejoindre la RD606 par l'**avenue Gallieni** ou à quitter la place par la rue Dajot ou l'avenue de la Libération.

L'entrée sud du périmètre ferroviaire est desservie par une **impasse**, la **rue Séjourné**. L'accès à la partie sud du pôle se fait par l'**avenue de la Rochette**, au sud de la place de l'Ermitage dont la circulation est également organisée en sens unique. L'entrée du parc de stationnement régional (PSR) est située rue l'Industrie, à sens unique en direction de la place de l'Ermitage.

Les **itinéraires contraints** par le plan de circulation sont par exemple :

- l'accès au PSR depuis le nord des voies ferrées : après le franchissement des voies, les automobilistes doivent rejoindre dans un premier l'avenue de la Rochette afin d'emprunter le passage de la gare dont l'extrémité nord est face à l'entrée du PSR ;
- la dépose ou reprise place Gallieni depuis le sud des voies ferrées : après le franchissement des voies, les automobilistes peuvent rejoindre directement la place par la rue Barchou ; ils doivent cependant emprunter l'avenue Gallieni pour rejoindre l'avenue Thiers plus au nord.

Si les conditions de circulation ne sont pas totalement saturées, l'**engorgement des voiries** est tout de même notable en heure de pointe, notamment sur le RD606 et ses débouchés.

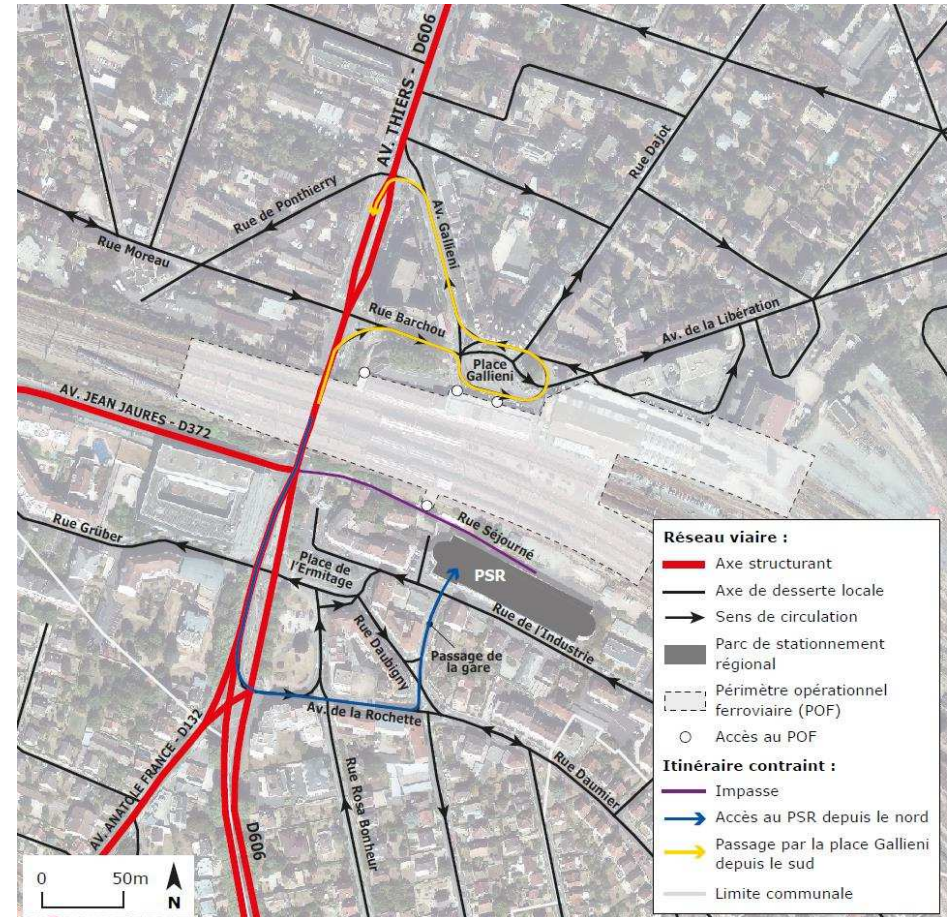


Figure 61 : Carte du réseau viaire permettant l'accès au pôle d'échanges de Melun

## ➤ Un secteur accidentogène

Les accidents sur les routes départementales du secteur sont concentrés sur la **RD606** et plus particulièrement **au sud du faisceau ferré**, à proximité de la place de l'Ermitage. Entre 2010 et 2014, 12 accidents se sont produits sur cet axe. Ils comptent tous au moins un blessé hospitalisé mais aucun tué.



accidents sur RD autour de Melun gare

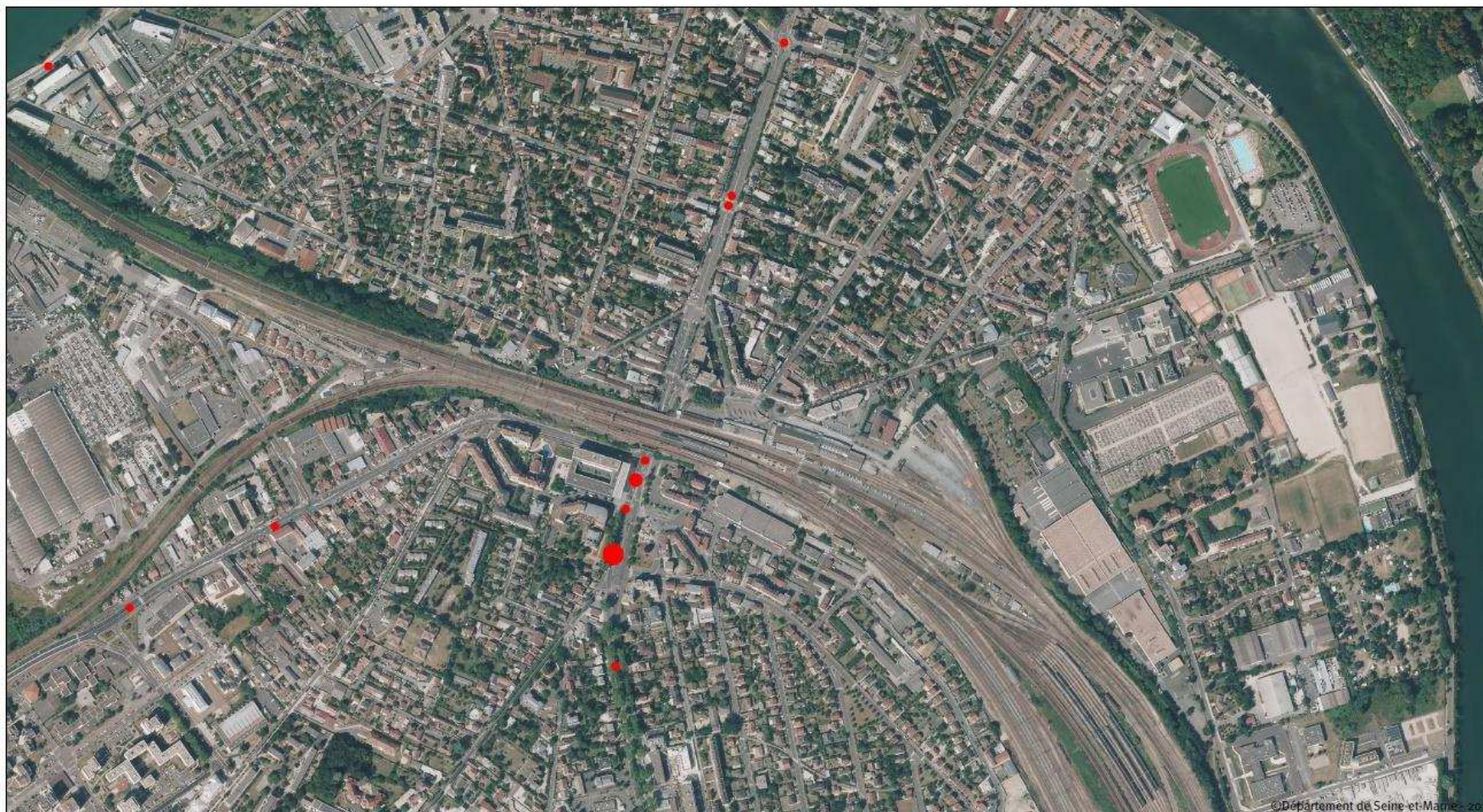


Figure 62 : Recensement des accidents sur les routes départementales autour du pôle de Melun (source : Département de Seine-et-Marne)



## > Une offre de stationnement très étendue sur la voirie

L'offre de stationnement dans un rayon d'environ 500m autour pôle de Melun comprend un peu **plus de 1 000 places sur voirie** et **664 places au sein du parc de stationnement régional (PSR)**.

Sur la voirie, le stationnement est réglementé selon 4 catégories (cf. Figure 63) :

- la zone Orange (265 places) : payant avec une durée limitée à 2h30 ;
- la zone Verte (609 places) : payant avec une durée limitée à une semaine ;
- la zone Bleue (181 places) : gratuit avec une durée limitée,
- la zone de stationnement gratuit non réglementé (15 places).

Il est important de noter que la tarification est plus avantageuse en zone verte que pour le PSR. La semaine de stationnement en zone verte coûte 9 euros. L'abonnement mensuel au PSR varie entre 39 et 59 euros (selon le mode de paiement et l'option d'une place attribuée). Cette différence dénote d'un manque de cohérence de la politique de stationnement entre le Nord, le Sud et le PSR.

Une enquête stationnement a été réalisée afin d'analyser les usages de l'offre actuelle et d'évaluer les besoins liés au pôle de Melun.

## Méthodologie de l'enquête stationnement

*Dynalogic a été mandaté pour une étude de stationnement autour du PEM de Melun. L'enquête, ainsi que les relevés, ont été réalisés le mardi 20 septembre 2016.*

### ▪ Occupation et rotation

*Le stationnement sur voirie a été étudié de 6h à 20h selon la méthode préconisée par le Certu via des relevés effectués toutes les deux heures.*

*Le stationnement en parc a été étudié de 6h à 10h, avec d'une part les flux entrants et sortants, et d'autre part des relevés d'occupation effectués toutes les deux heures (6h, 8h, 10h).*

### ▪ Enquête Interview

*Les enquêtes-interview ont été réalisées entre 6h et 10h auprès des usagers du stationnement sur voirie et en parc. Le questionnaire visait à définir : l'origine du déplacement, la destination du déplacement, le motif du déplacement et la fréquence d'utilisation du parking. Une question supplémentaire sur la raison du choix du parking a été intégrée à l'enquête interview des usagers du parking de la Piscine.*

*421 personnes ont été interrogées sur l'ensemble du périmètre d'enquête entre 6h et 10h (150 sur voirie et 271 en parc).*

### ▪ Dépose-minute

*Les flux de dépose-minute ont été relevés de 6h à 10h, distinction faite entre véhicules déposants et personnes déposées.*

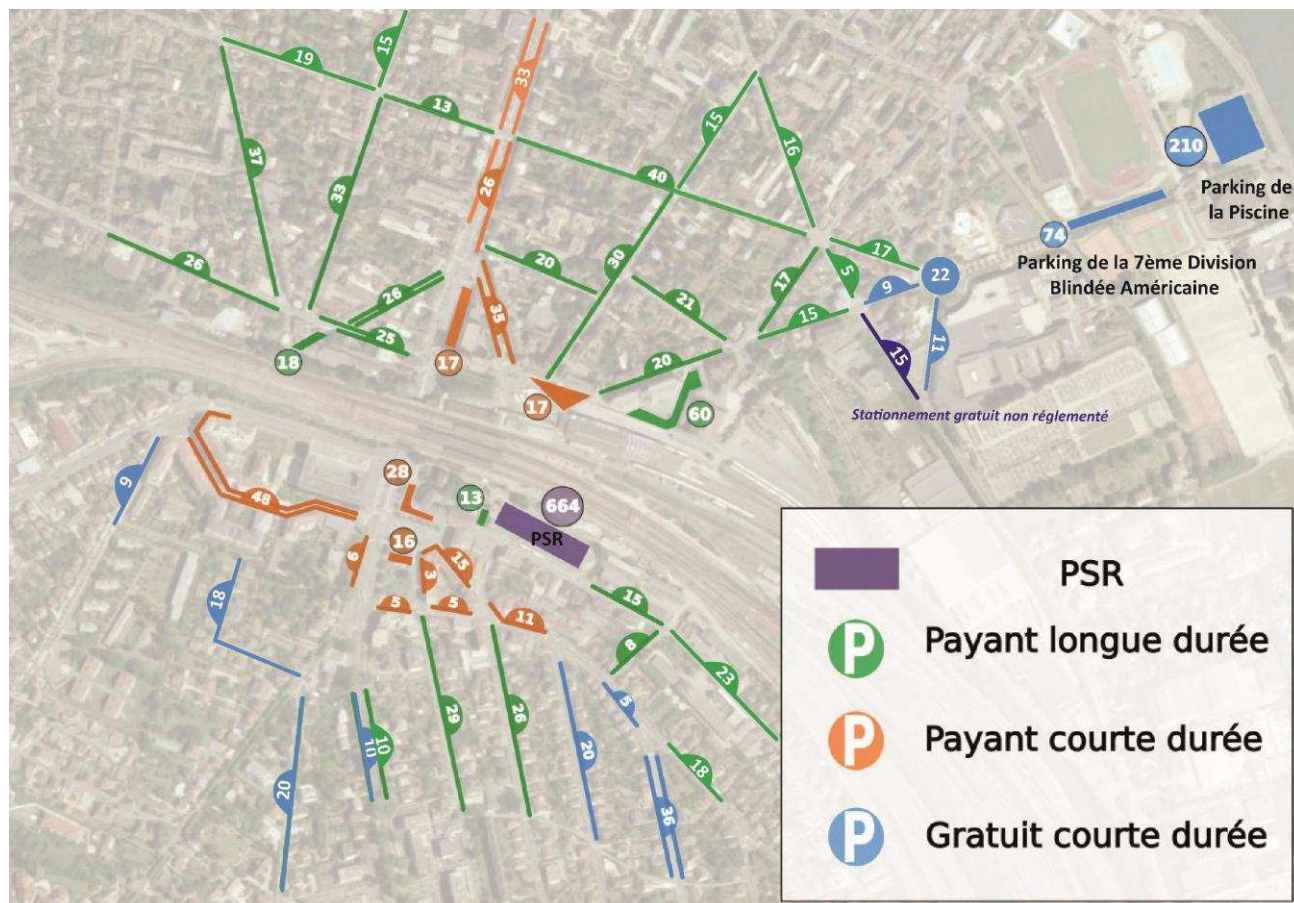
### ▪ Voyageurs

*Les flux voyageurs ont été relevés aux différents accès du PEM de 6h à 10h et de 16h à 20h.*





# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



| Zone                  | Orange                | Verte              | Bleue   | PSR               |
|-----------------------|-----------------------|--------------------|---------|-------------------|
| Type                  | Payant                | Payant             | Gratuit | Payant            |
| Jours réglementés     | Du Lundi au Samedi    |                    |         | Tous les jours    |
| Horaires réglementées | 9h - 12h<br>14h - 19h |                    |         | 24h/24h           |
| Limite de durée       | 2h30                  | 1 mois             | 1h30    | N/A               |
| Tarif Minimum         | 0,20 €<br>(6min)      | 0,20 €<br>(15min)  | N/A     | 0,50 €<br>(15min) |
| Tarif Maximum         | 3 €<br>(2h30)         | 9 €<br>(1 semaine) |         | N/A               |
| Tarif 1h              | 1,20 €                | 1 €                |         | 1,40 €            |
| Tarif 2h              | 2,30 €                | 1,80 €             |         | 2,80 €            |
| Tarif 4h              | N/A                   | 2,50               |         | 5,20 €            |
| Journée               | N/A                   | 3,50 €             |         | 7,60 €            |

Figure 63 : Répartition de l'offre de stationnement intégrée à l'enquête et description des tarifications selon les zones



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## • **Le parc de stationnement régional proche de la saturation**

Trois parcs de stationnement ont été intégrés au périmètre d'étude :

- le Parc de Stationnement Régional dit PSR (664 places) ;
- le parking de la Piscine (210 places) ;
- le parking de la 7ème Division Blindée Américaine (74 places).

Seul le PSR est à moins 500m du pôle, les parkings de la Piscine et de la 7ème Division Blindée Américaine sont situés respectivement à environ 650 et 850m de la gare ferroviaire.

Le **taux d'occupation du PSR atteint près de 92%** à 10h. Les résultats de l'enquête indiquent notamment que :

- plus de 90% des usagers sont en rabattement vers la gare ;
- les usagers du PSR se déplacent très majoritairement pour le **travail** (99%) ;
- l'usage du PSR est **quotidien** pour ¾ des enquêtés.

D'après les données fournies par Indigo, l'exploitant du PSR, environ 90% des usagers du parking sont des abonnés. De plus, les données communiquées pour la semaine du 7 au 13 mars 2016 par l'exploitant mettent en avant une occupation totale du PSR dès 9h le mardi et le jeudi.

Le parking de la piscine est presque inoccupé entre 6h et 10h. Le parking Avenue de la 7ème DBA est peu utilisé jusqu'à 8h. Il atteint ensuite 73% d'occupation à 10h. **Seul 31% des usagers se rendent à la gare.** Le parking est principalement fréquenté pour sa gratuité (92% des personnes interrogées).

**Le PSR constitue donc le principal parc de rabattement des usagers de la gare de Melun.**

## • **Un stationnement sur voirie très plébiscité**

L'analyse de l'occupation des parkings, relevée toutes les deux heures, met en avant un taux d'occupation élevé dès 8h sur les secteurs au nord du pôle. A partir de 10h, le stationnement est difficile sur l'ensemble de la zone et c'est à 14h que le périmètre est le plus saturé avec un taux d'occupation global de 90% et un taux de congestion global de 99%. Les taux d'occupation diminuent à partir de 18h.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



**Figure 64 :** Evolution de l'occupation du stationnement sur voirie dans la journée

## Des usages différenciés selon les secteurs

Le stationnement en zone verte à l'est de la RD606 est très sollicité par les usagers de la gare. Les résultats de l'enquête de stationnement indiquent un usage de rabattement encore plus important que pour le PSR :

- 97% des enquêtés sont en rabattement vers la gare ;
- les usagers se déplacent pour le **travail** (94%) ou les loisirs ;
- le stationnement sur ce secteur est **quotidien** pour 86% des enquêtés.

Il s'agit également du secteur avec la durée moyenne de stationnement la plus élevée (8h04).

**Les usagers de la zone verte sud sont 70% à être en rabattement vers le pôle de Melun** et 87% stationnent quotidiennement dans le secteur.

En revanche, les usagers du stationnement en zone verte nord, à l'ouest de la RD606 sont seulement 22% en rabattement vers le pôle. L'éloignement de la gare et caractère résidentiel du secteur peuvent expliquer cette faible proportion.

Les **secteurs en zone orange** ont la proportion la plus importante de stationnement courte durée, soit moins de deux heures (14% au nord, 25% au sud), étant donné la présence de commerces et services à proximité. La proportion du stationnement longue durée, supérieur à deux heures, est tout de même élevée (40% au nord, 34% au sud) et souligne le non-respect de la réglementation dans ces secteurs. Les enquêtés des secteurs de stationnement en zone orange sont 86% à déclarer se déplacer pour le travail et **43% ont la gare pour destination**.

Le secteur en zone bleue a le taux d'occupation le plus faible de la zone d'étude, ce qui s'explique notamment par la réglementation en place. Seuls 8% des usagers interrogés sont en rabattement vers la gare.

A l'échelle de l'ensemble du stationnement sur voirie, une majorité, **65%, sont en rabattement vers la gare**. Le taux d'occupation des véhicules observé est faible et n'excède pas 1,13 en zone verte et 1,29 en zone orange.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

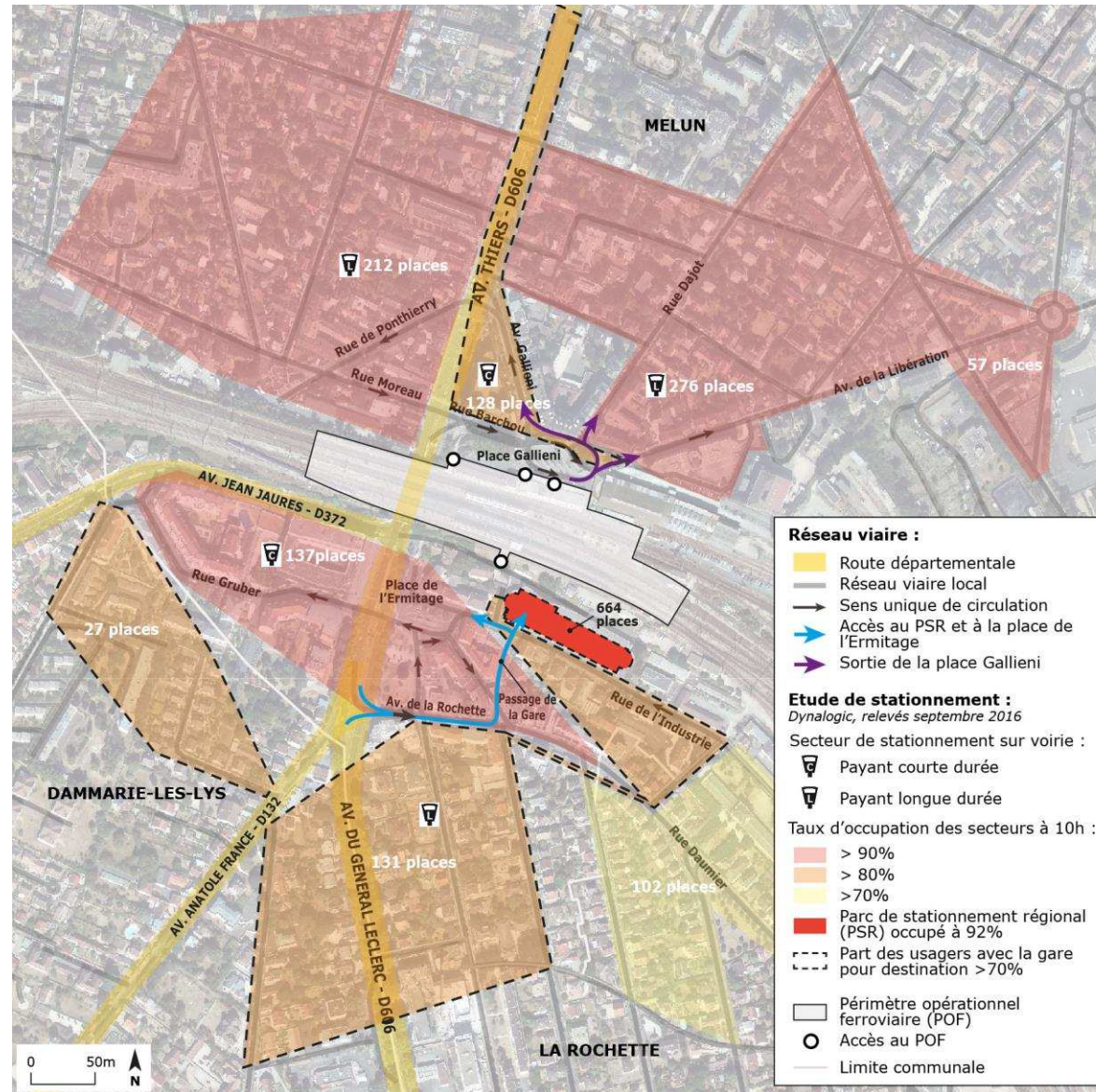


Figure 65 : Synthèse des principaux usages du stationnement sur voirie

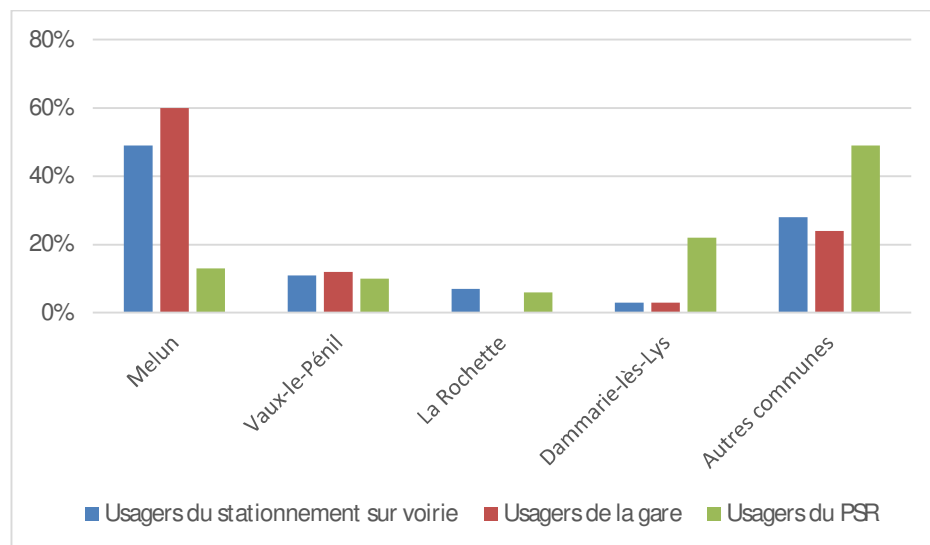


# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

- L'origine des usagers

Les usagers du stationnement sur voirie sont principalement originaires de Melun (49%), tout comme les usagers de la gare (60%). Les habitants des communes de Vaux-le-Pénil (11%) et la Rochette (7%) sont ensuite les plus représentés parmi les usagers du stationnement sur voirie.

Les usagers du PSR sont principalement originaires de Dammarie-lès-Lys (22%), Melun (13%) et Vaux-le-Pénil (10%). Les autres usagers, plus de la moitié de la fréquentation du PSR, sont des habitants de plus petites communes de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine ou de communes plus éloignées encore (Fontainebleau, Perthes-en-Gâtinais par exemple).



**Figure 66** : Description de l'origine des usagers du stationnement à proximité du pôle de Melun (source des données : Dynalogic, Rapport de l'étude stationnement du 10/11/2016)

- Les conclusions de l'enquête stationnement

D'après l'étude de stationnement réalisée en 2016, le besoin total de stationnement en rabattement vers le PEM est estimé actuellement à **au moins 1 044 véhicules entre 6h et 10h**. Les modifications du réseau de bus, l'arrivée du T Zen et l'amélioration des cheminements modes doux modifieront la répartition modale à l'horizon de la mise en service du pôle.

A l'heure de pointe (7h-8h), le **flux en rabattement** représente environ 360 conducteurs, soit **9,5% du flux voyageurs entrants**. Le **flux accompagnant** représente 290 passagers (250 en dépose, et 40 en rabattement), soit **7,5% du flux voyageurs entrant**.

Le changement de législation en janvier 2018 pourra entraîner un durcissement du contrôle et ainsi un meilleur respect de la réglementation.

L'estimation des besoins d'extension du PSR est à ce stade estimée à environ 350 places et sera affinée dans les études de Schéma de Principe.

|   |                  |     |
|---|------------------|-----|
| 1 | Dammarie-lès-Lys | 22% |
| 2 | Melun            | 13% |
| 3 | Vaux le Pénil    | 10% |
| 4 | La Rochette      | 6%  |
| 5 | Boissise-le-Roi  | 5%  |
| 6 | Chailly-en-Bière | 4%  |
| 7 | Le Mée-sur-Seine | 3%  |
| 8 | Fontainebleau    | 3%  |
| 9 | Rubelles         | 3%  |

**Tableau 5** : Origines des usagers du PSR interviewés le 20/09/2016 (source des données : Dynalogic, Rapport de l'étude stationnement du 10/11/2016)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## > Une offre limitée pour les PMR

Deux places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) sont positionnées devant le bâtiment voyageurs de la gare, lui-même accessible aux PMR.

D'autres places réservées aux PMR sont disponibles place Gallieni et place de l'Ermitage mais l'accessibilité du cheminement jusqu'au pôle n'est pas totalement assurée.



**Figure 67 : Places de stationnement PMR devant le bâtiment voyageurs de la gare**

Le projet d'aménagement du pôle de Melun devra tenir compte de l'enjeu d'accessibilité à la gare ferroviaire et ses satellites (gare routière, T Zen par exemple) en offrant suffisamment de places de stationnement adaptées et des itinéraires accessibles vers ces stationnements.

## > Un stationnement pour les deux-roues motorisés quasi-inexistant

Un unique emplacement pour deux véhicules est réservé au stationnement des deux-roues motorisés. Il est situé place Gallieni, à proximité de la halle SERNAM. Une majorité de deux-roues motorisés stationne donc sur les différents îlots de la place Gallieni, sur l'espace normalement dédiés aux piétons.



**Figure 68 : A gauche, l'emplacement réservé aux deux-roues motorisés près de la halle SERNAM ; à droite, exemple de stationnement non réglementé sur la place Gallieni**

Les besoins liés au stationnement des deux-roues motorisés n'ont pas été analysés dans le cadre de l'étude de stationnement. Lors de visites de terrain, **entre dix et vingt véhicules stationnés** ont été observés place Gallieni.

Ces besoins devront être intégrés au projet d'aménagement du pôle.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

## ➤ Une offre de dépose et reprise minute peu fonctionnelle

L'étude de stationnement a permis de relever les flux de dépose et reprise-minute entre 6h et 10h. Les résultats présentés montrent que **ce mode de rabattement représente un flux de véhicules non négligeable** aux abords de la gare et notamment sur la place Gallieni.

La dépose se fait très majoritairement sur la **voie de circulation qui longe le bâtiment voyageurs** de la gare de Melun. Les résultats indiquent également un nombre significatif de déposes à **l'entrée de la rue Dajot et de l'avenue Gallieni** et **rue de l'Industrie**, au sud du pôle. Cette pratique s'explique en partie par l'encombrement de la place Gallieni en heure de pointe le matin.

Il est à noter que dans le cadre du plan Vigipirate, le stationnement est interdit devant le bâtiment voyageurs. Des barrières ont été placées à cet effet, empêchant le stationnement en double file le long du bâtiment. Quelques places de **stationnement pour une durée maximum de 15 minutes** ont été mises en place :

- au nord du pôle : cinq sur la place Gallieni, deux avenue Gallieni ;
- et au sud : deux place de l'Ermitage et deux rue Daubigny.

Cependant, l'éloignement de ces places et la possibilité qu'elles soient mobilisées pour plus d'une à deux minutes font que la dépose et reprise-minute s'effectuent sur la voirie, sans possibilité de dépassement, au plus près des accès au pôle. Cette pratique peut être à l'origine de **conflits** :

- **avec les piétons** qui souhaitent accéder à la gare ;
- et **avec les bus** qui quittent les quais centraux de la place Gallieni et empruntent la voie de circulation devant le bâtiment voyageurs.

L'intégration d'un espace dédié à la **dépose et reprise-minute est donc un élément important à prendre en compte** dans l'aménagement du pôle.

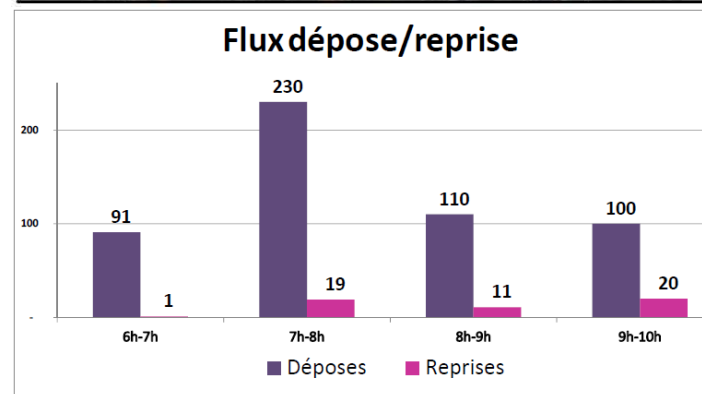
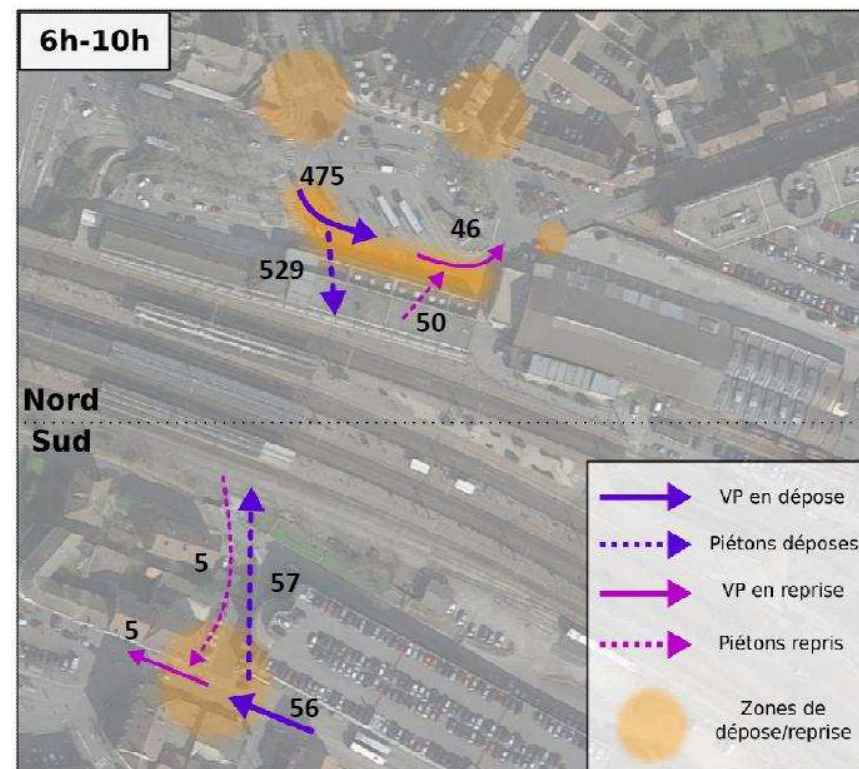


Figure 69 : Description des flux de dépose et reprise-minute (source : Dynalogic, Rapport de l'étude stationnement du 10/11/2016)



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET

- *Une aire de prise en charge pour les taxis peu adaptée au contexte du pôle*

A l'ouest de la place Gallieni, un espace sous contrôle d'accès comprenant environ 16 places de stationnement est réservé aux taxis et aux agents de la SNCF. Un abri est implanté pour les voyageurs en attente.

Lors des visites de terrain, le stationnement était peu utilisé (pas même la moitié). L'espace réservé actuellement semble donc surdimensionné par rapport aux besoins observés.

**Le projet de pôle devra prendre en compte les besoins effectifs pour le stationnement des agents SNCF et dimensionner l'espace de prise en charge des taxis en tenant compte du développement de l'offre tertiaire dans le cadre du projet de Quartier Centre Gare.**

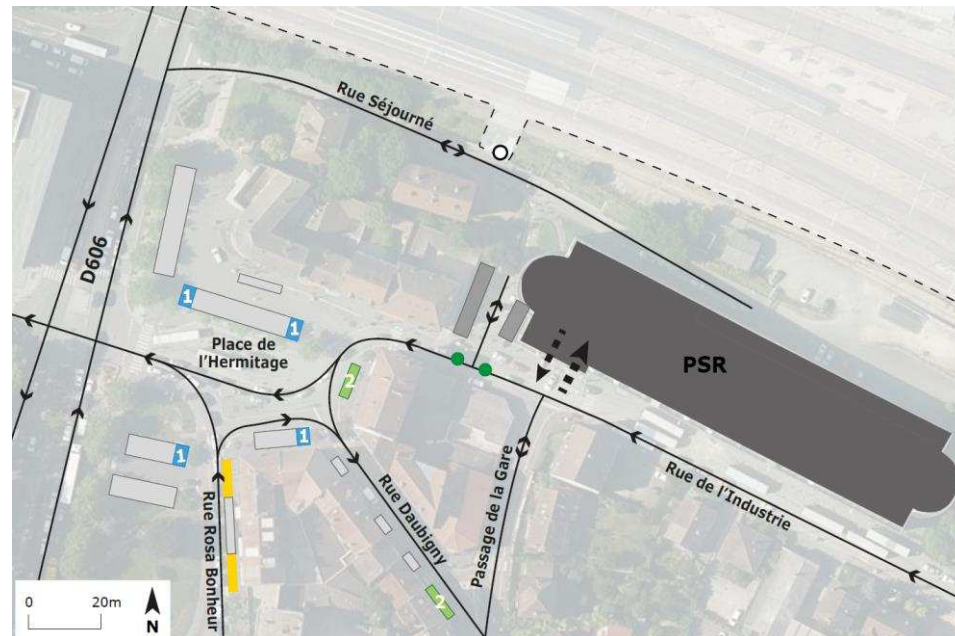
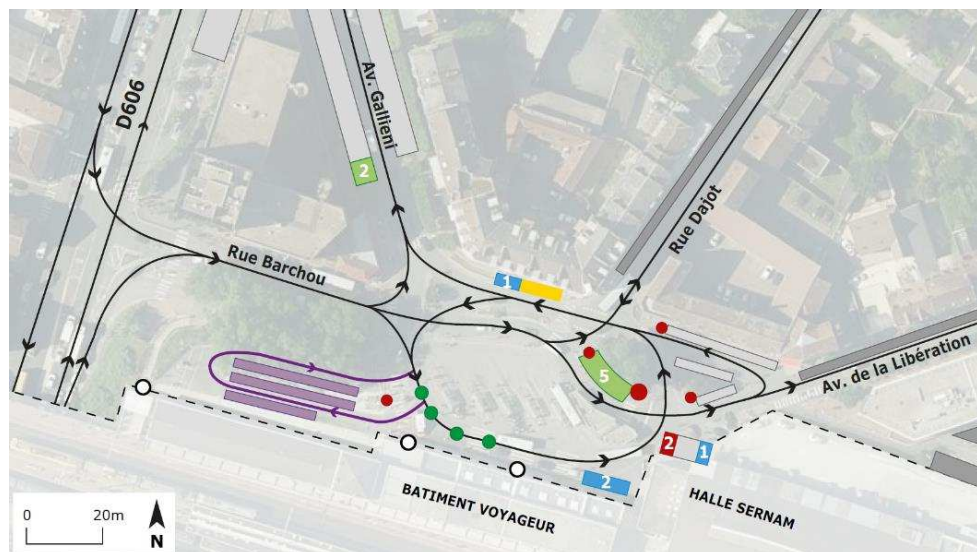


Figure 70 : L'aire de stationnement réservée aux taxis et agents SNCF





# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



|  |  |
|--|--|
|  | Circulation VP   |
|  | Circulation taxis et agents SNCF                               |
|  | Parc de stationnement régional (PSR)                           |
|  | Stationnement payant longue durée                              |
|  | Stationnement payant courte durée                              |
|  | Stationnement PMR  |
|  | Stationnement deux roues motorisés réglementé / non réglementé |
|  | Livraison  |
|  | Arrêt 15 minutes réglementé                                    |
|  | Dépose ou reprise minute non réglementé                        |
|  | Accès VP au PSR  |
|  | Accès et sortie gare ferroviaire                               |
|  | Périmètre opérationnel ferroviaire                             |

Figure 71 : Fonctionnement actuel des circulations VP et taxis au Nord et au Sud



## Synthèse

L'accès pour les véhicules particuliers est facilité par la proximité de la RD606 à l'ouest du pôle. Il n'y a pas de difficultés de circulation majeures associées au secteur.

L'offre de stationnement est conséquente, sur la voirie et au sein du parc de stationnement régional (664 places).

Le projet de pôle devra notamment répondre aux enjeux de diversification de l'offre en tenant compte des deux-roues motorisés et des flux liés à la dépose et reprise minute, tout en maîtrisant les conflits d'usages.



## 2.5.8 LES CORRESPONDANCES AU SEIN DU POLE

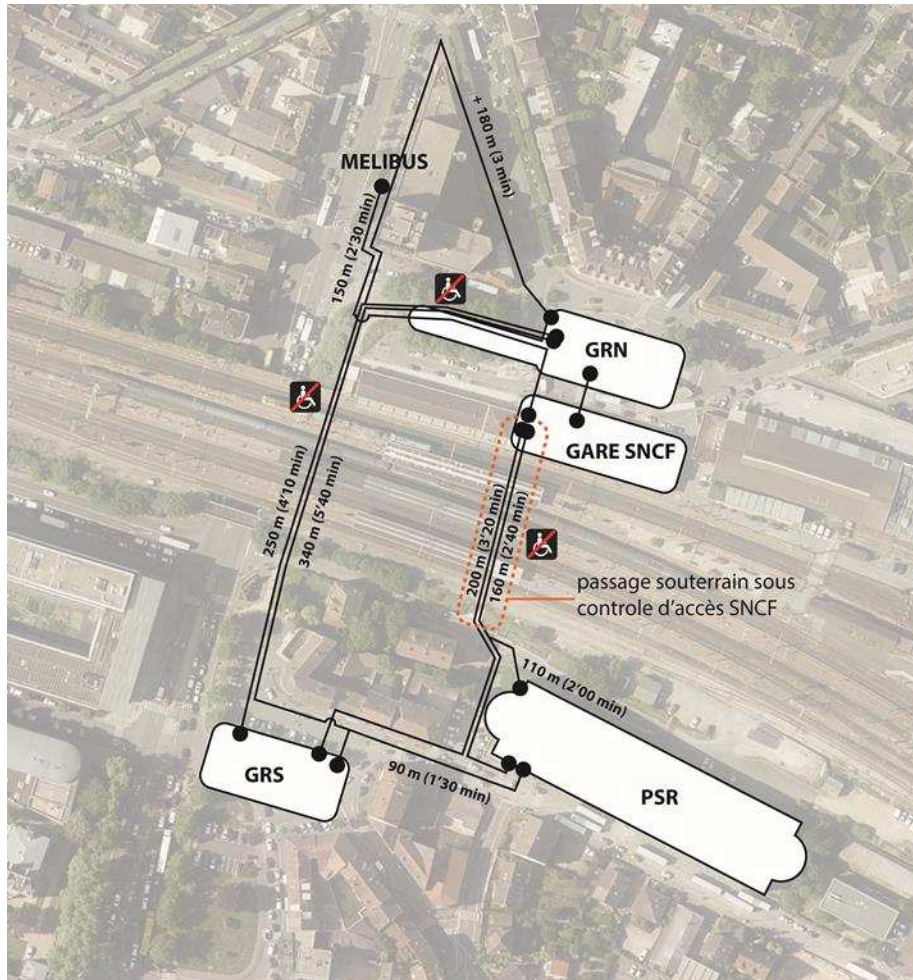


Figure 72 : Temps des correspondances au sein du pôle (estimation basée sur une vitesse de marche moyenne de 3,6Km/h)

### > Correspondances entre le PSR et la gare routière sud

La correspondance entre la gare routière sud et le PSR s'effectue par la rue de l'Industrie (1'30 min).

### > Correspondances entre les gares routières nord et sud

La correspondance entre la gare routière sud et la gare routière nord s'effectue soit par le passage souterrain public (4'10 min), soit par le passage souterrain soumis à contrôle de la SNCF puis par la gare SNCF (3'40 min).

**Ces deux passages sont peu qualitatifs, de largeurs insuffisantes et n'offrent pas un confort optimal aux usagers. De plus, ils ne sont pas accessibles aux PMR.** Le passage souterrain public ayant une pente de l'ordre de 7% sur une portion réduite de son débouché nord et le souterrain SNCF étant accessible par un emmarchement à son extrémité nord.

D'autre part, bien que le trajet empruntant le souterrain SNCF ait l'avantage d'éviter un détour, il est mal indiqué et l'entrée du passage n'est visible qu'au dernier moment aux piétons.

### > Correspondances entre le PSR et la gare routière nord

La correspondance entre la gare routière nord et le PSR s'effectue soit par le passage souterrain public (4'10 min), soit via le passage souterrain soumis à contrôle de la SNCF, puis par la gare SNCF (2'40 min).

**Les temps de correspondances au sein du pôle tendent à accroître considérablement en heure de pointe.** Les deux passages souterrains sont rapidement saturés, la circulation y est moins fluide et le confort n'est plus assuré en raison du flux important de personnes.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITÉ DU PROJET

## ➤ Signalétique

En lien avec les enjeux d'intermodalité, la question de la signalétique est importante. Or on note un **déficit général** et un **manque** d'harmonisation de **la signalétique sur le pôle**.

Au sein du pôle, les liaisons entre la gare et ses satellites sont rendues malaisées par le manque de panneaux d'indication, leur hétérogénéité et leur positionnement parfois non optimal.

C'est surtout de satellite à satellite (notamment entre les gares routières) que les liaisons sont le moins bien signalées. Les informations sont peu visibles et parfois confuses.

Pour les usagers en véhicule particulier, quelques panneaux le long de l'avenue Thiers et de l'avenue du Général Leclerc indiquent l'emplacement de la gare, celle-ci reste tout de même peu visible hors de ses abords immédiats. Les autres entités du pôle tels que les gares routières et les dépose et reprise minute ne sont pas indiquées. Le parc de stationnement régional est quant à lui indiqué au sud du pôle, dans les deux sens, avant le croisement avec l'avenue de la Rochette.

**Un travail sur la signalisation pourrait ainsi apporter une amélioration non négligeable à la perception générale de l'ensemble de l'offre de transports du pôle.**

Ce travail d'uniformisation sera effectué en conformité avec la charte signalétique d'**Île-de-France Mobilités**.

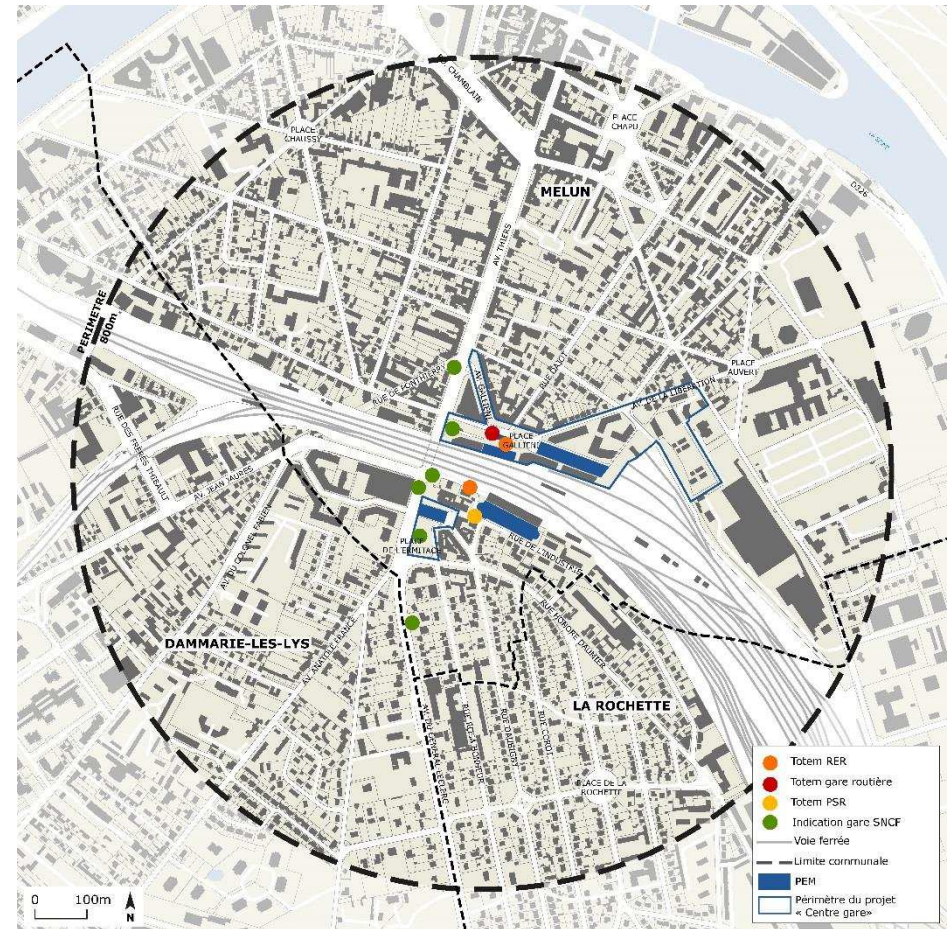


Figure 73 : Repérage des éléments de signalétique



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



Totem RER

Totem RER

Plaque PSR



Plaque gare routière

Indication gare SNCF

Indication gare SNCF

Figure 74 : Illustration des éléments de signalétique

## Synthèse

Bien que les temps de correspondance entre les composantes du pôle soient globalement acceptables, la qualité des cheminements pourrait être améliorée.

La signalétique souffre d'un manque de visibilité, mais surtout d'un manque de logique globale et d'harmonisation.



# DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET



## **PARTIE 3 : ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE POLE**

|  |           |  |            |
|--|-----------|--|------------|
| <b>4.1 LES ATOUTS DU POLE DE MELUN</b>                             | <b>96</b> | <b>4.2.3 Les solutions restant à apporter par le projet de pôle</b>    | <b>99</b>  |
| 4.1.1 Un pôle attractif à l'échelle du département et de la région | 96        | <b>4.3 LES OBJECTIFS DU POLE DE MELUN</b>                              | <b>100</b> |
| 4.1.2 Une gare urbaine au sein d'un tissu constitué                | 96        | 4.3.1 Conforter l'attractivité du pôle de Melun et l'intermodalité     | 100        |
| 4.1.3 Une perception améliorée par des aménagements récents        | 96        | 4.3.2 Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs          | 100        |
| <b>4.2 SYNTHESE DES DYSFONCTIONNEMENTS</b>                         | <b>97</b> | 4.3.3 Participer à la dynamique du quartier au cœur de l'agglomération | 100        |
| 4.2.1 Les dysfonctionnements recensés                              | 97        |  |            |
| 4.2.2 Les améliorations apportées par les projets à venir          | 98        |  |            |



## 3.1 LES ATOUTS DU POLE DE MELUN

### 3.1.1 UN POLE ATTRACTIF A L'ECHELLE DU DEPARTEMENT ET DE LA REGION

- Une offre ferroviaire conséquente vers Paris, l'Essonne et le Val-de-Marne : fréquence élevée et temps de parcours compétitif ;
- Une desserte facilitée par les nombreuses lignes de bus et cars aux deux gares routières nord et sud ;
- Proximité de plusieurs établissements publics de portée départementale (Tribunal de Grande Instance, Centre des Finances Publiques).

### 3.1.2 UNE GARE URBAINE AU SEIN D'UN TISSU CONSTITUE

- Concentration de commerces de rez-de-chaussée et de services autour du pôle et le long de l'avenue Thiers ;
- Un potentiel de développement du quartier (équipements, commerces, cadre de vie) via les projets Quartier Centre Gare et du T Zen 2 ;
- Des accès en bus et cars et à pied déjà majoritaires.

### 3.1.3 UNE PERCEPTION AMELIOREE PAR DES AMENAGEMENTS RECENTS

- Rénovation et mise en accessibilité du bâtiment voyageurs ;
- Réaménagement de la sortie sud de la gare ;
- Mise en place d'une signalétique multimodale.





## 3.2 SYNTHÈSE DES DYSFONCTIONNEMENTS

### 3.2.1 LES DYSFONCTIONNEMENTS RECENSES

Les principaux dysfonctionnements du pôle d'échanges concernent les thématiques suivantes : l'**accessibilité pour les modes doux**, la **perception visuelle** du pôle, l'aménagement des **gares routières**.

#### 3.2.1.1 L'accessibilité restreinte

- Une accessibilité depuis le nord et le sud du pôle pénalisée par des **carrefours complexes et plutôt dangereux**, avec un fort trafic routier ;
- Des **cheminements piétons entravés par les voitures** place de l'Ermitage, rue Séjourné et rue de l'Industrie (accès PSR) ;
- Un **fort dénivelé** (non accessible PMR) : rue Barchou (> 4 %), traversée souterraine public (> 7 %) ;
- Quais de la gare non accessibles PMR par l'absence d'ascenseurs (escaliers fixes uniquement). Seul le quai n°1 est accessible car de plain-pied ;
- Faible linéaire d'itinéraire cycle dédié à proximité du pôle ;
- Stationnement réservé aux cycles insuffisant et absence de consignes sécurisées.

#### 3.2.1.2 La faiblesse des liaisons nord/sud

- Un **unique franchissement piéton ville/ville** des voies ferrées dans un périmètre de 800m : passage **inadapté pour les cycles et PMR** ;
- Un passage sous contrôle d'accès SNCF dans l'enceinte de la gare (non accessible aux PMR).

#### 3.2.1.3 Une perception du pôle peu aisée

- **Visibilité faible** au-delà d'un rayon de quelques dizaines de **mètres** (topographie du site, disposition des rues) ;
- Visibilité très limitée de la gare en raison **du positionnement de la gare routière nord sur la place Gallieni** ;
- Au sud, **accès au PSR et aux traversées piétonnes souterraines très peu visibles**.

#### 3.2.1.4 Une signalétique peu développée et des correspondances peu lisibles

- **Défaut de signalisation** sur le fonctionnement du pôle notamment avec un manque d'indications sur la desserte des bus et cars selon les sorties de la gare ;
- **Manque de cohérence graphique** entre les différentes catégories de panneaux (localisation, orientation) ;
- Positionnement des panneaux d'indication non optimal.



# ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE POLE

## 3.2.1.5 Des gares routières trop contraintes et peu fonctionnelles

- **Eclatement en deux gares routières** entraînant des difficultés de lisibilité du pôle et des correspondances plus ou moins longues : place Gallieni au nord et place de l'Ermitage/Rue de l'Industrie au sud du faisceau ferré ;
- Gare routière nord : **étalement sur plusieurs rues** (rue Barchou, av. Gallieni et av. de la Libération), **nombreuses girations** pour les bus, conditions de régulation peu adaptée, **conflits avec les piétons** qui accèdent au bâtiment voyageurs, conflits avec les VL ;
- Gare routière sud : **étalement important** du PSR à la place de l'Ermitage, nombreux conflits rue de l'Industrie en heure de pointe (piétons en attente, accès VP au PSR, encombrement au niveau de la régulation), saturation des quais en heure de pointe.

## 3.2.1.6 Un partage de l'espace *public déséquilibré et une qualité des espaces publics limitée*

- **Omniprésence de la voiture** autour du pôle (RD606, stationnement) ;
- Offre de stationnement conséquente mais peu diversifiée, usage à rationaliser ;
- Majeure partie de l'espace de la **place Gallieni dédiée au bus et aux taxis** ;
- Les espaces verts publics et les plantations le long des rues sont peu nombreux.

## 3.2.2 LES AMELIORATIONS APPORTEES PAR LES PROJETS A VENIR

- Les projets connexes au projet de pôle prennent déjà en compte l'amélioration de certains dysfonctionnements décrits précédemment. La mise en accessibilité (SDA) de gare participera à la désaturation de certains espaces.

### 3.2.2.1 Les aménagements liés au T Zen 2

- Aménagement de **site propre** mutualisé pour les différentes lignes de bus à proximité de la gare (avenue Thiers, rue Dajot) ;
- Intégration d'**itinéraires cyclables** entre la gare et le centre-ville de Melun.

### 3.2.2.2 Le projet Quartier Centre Gare

- Libération d'emprises SNCF permettant des **aménagements plus spacieux**, notamment pour la gare routière nord ;
- Des **espaces prévus aux qualités urbaines et paysagères** contribuant à la mise en valeur du pôle : place Gallieni spacieuse et pavée, place de l'Ermitage spacieuse et plantée ;
- Meilleure visibilité de la gare de Melun à travers le déplacement de la gare routière nord et la création d'un parvis place Gallieni ;
- Meilleure visibilité de la gare routière sud à travers l'aménagement de la place de l'Ermitage ;
- Des trottoirs généreux autour du pôle.

### 3.2.2.3 Programme de déploiement Véligo

- Intégration au pôle de deux stations Véligo : environ 110 places au nord de la voie ferrée et 60 places au sud.



## 3.2.3 LES SOLUTIONS RESTANT A APPORTER PAR LE PROJET DE POLE

Le projet de pôle devra approfondir les thématiques suivantes qui n'ont pas ou peu été traitées dans les projets connexes :

- Absence de visibilité d'ensemble du pôle, notamment depuis l'avenue Thiers ;
- PSR et accès aux traversées piétonnes très peu visibles depuis l'avenue du Général Leclerc ;
- Traitement de la liaison nord-sud : passage ville/ville sous les voies-ferrées peu adapté aux piétons et aux cycles ;
- Accessibilité à l'ensemble des quais ferroviaires pour les PMR ;
- Le cheminement piéton entravé par les voitures rue Séjourné ;
- L'absence d'itinéraire cyclable nord-sud.



## 3.3 LES OBJECTIFS DU POLE DE MELUN

Les problématiques évoquées à travers les dysfonctionnements du pôle de Melun conduisent à proposer les objectifs suivants pour y répondre.

### 3.3.1 CONFORTER L'ATTRACTIVITE DU POLE DE MELUN ET L'INTERMODALITE

- Améliorer la perception du pôle ;
- Organiser les espaces bus et l'arrivée du T Zen ;
- Améliorer la gestion des flux en gare ;
- Faciliter les correspondances au sein du pôle (confort et lisibilité) ;
- Rendre accessible le pôle et la gare pour les personnes à mobilité réduite ;
- Sécuriser les accès modes doux ;
- Développer une offre de stationnement adaptée pour les rabattements (VP, 2RM et vélos).

### 3.3.2 AMELIORER LA QUALITE DE SERVICE POUR TOUS LES VOYAGEURS

- Améliorer l'information en temps réel, le confort d'attente ;
- Créer les conditions d'une ambiance sécurisée ;
- Développer des services connexes (atelier de réparation pour vélos par exemple).

### 3.3.3 PARTICIPER A LA DYNAMIQUE DU QUARTIER AU CŒUR DE L'AGGLOMERATION

- Faciliter les liaisons nord-sud (piétons, vélos, PMR) ;
- Travailler dans la continuité des projets de renouvellement du quartier et de développement économique.

# PARTIE 4 : SCENARIOS D'AMENAGEMENT

|   |            |  |            |
|---|------------|--|------------|
| <b>4.1 PRINCIPE D'ELABORATION DES SCENARIOS</b>                                 | <b>102</b> | <b>4.3 ANALYSE MULTICRITERES COMPAREE DES SCENARIOS</b>      | <b>122</b> |
| 4.1.1 Construction des scénarios  | 102        | <b>4.4 VARIANTES D'AMENAGEMENT</b>                           | <b>124</b> |
| 4.1.2 Principes d'analyse des scénarios   | 104        | 4.4.1 Hypothèses de dimensionnement des gares routières      | 124        |
| <b>4.2 PRESENTATION DES SCENARIOS D'AMENAGEMENTS</b>                            | <b>105</b> | 4.4.2 Référentiel de qualité de service des éco-stations bus | 125        |
| 4.2.1 Le Socle d'aménagements : Aménagements communs à l'ensemble des scénarios | 105        | 4.4.3 Régulation en gare routière nord                       | 126        |
| 4.2.2 Scénario A : passerelle à l'est   | 110        | 4.4.4 Reconfiguration de la gare routière sud                | 128        |
| 4.2.3 Scénario B : passage souterrain à l'ouest                                 | 114        | 4.4.5 Extension du Parc de Stationnement Régional (PSR)      | 130        |
| 4.2.4 Scénario C : Mixte - passages dissociés                                   | 118        |  |            |



## 4.1 PRINCIPE D'ELABORATION DES SCENARIOS

Les différents scénarios présentés cherchent tous à répondre le plus justement possible aux objectifs fixés à l'issu du diagnostic.

Pour rappel, les 3 thématiques sont :

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 au cœur de l'agglomération.

### 4.1.1 CONSTRUCTION DES SCENARIOS

Les **scénarios** déclinent les aménagements nécessaires pour répondre aux objectifs du pôle. Ils se caractérisent par la nature et l'implantation du nouveau franchissement des voies ferrées, franchissement réalisé pour la mise en accessibilité de la gare dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

Ils reposent tous sur une série d'aménagements de base, qui constituent le **socle**, et qui ne dépendent pas du positionnement du nouveau franchissement.

- **Le Socle d'aménagements** : c'est le point de départ des scénarios. Le Socle regroupe les aménagements de base **communs à tous les scénarios**.
- **Scénario A Passerelle Est** : le franchissement des voies ferrées se fait par une passerelle implantée à l'Est des quais de la gare. Cette passerelle permet la liaison piétonne ville-ville nord-sud et l'accès aux quais.
- **Scénario B Passage souterrain Ouest** : le franchissement des voies ferrées se fait par un **passage souterrain (PasSo)** à l'Ouest, le long de la RD606, parallèle au passage souterrain piéton existant. Tout comme le scénario A, ce franchissement permet la liaison piétonne ville-ville et l'accès aux quais. Ce scénario prévoit de dédier le tunnel ville-ville existant aux cheminements cycles.

- **Scénario C Mixte – Passages dissociés** : ce scénario mixe deux franchissements distincts. Il s'agit d'un PasSo implanté à l'Ouest (similaire à celui du scénario B mais plus étroit) entièrement sous contrôle d'accès (il faut être muni d'un titre de transport pour l'emprunter) et d'une passerelle implantée à l'Est (même implantation que pour le scénario A) qui ne permet pas d'accéder aux quais de la gare. Cette passerelle est donc exclusivement un lien ville-ville PMR.

En complément des scénarios, quelques **variantes** des aménagements du Socle sont proposées.

Les **variantes** concernent :

- la géométrie de la gare routière Sud,
- la régulation de la gare routière Nord,
- la desserte des parcelles ferroviaires à l'Est du PSR dont l'extension impacte le fonctionnement.

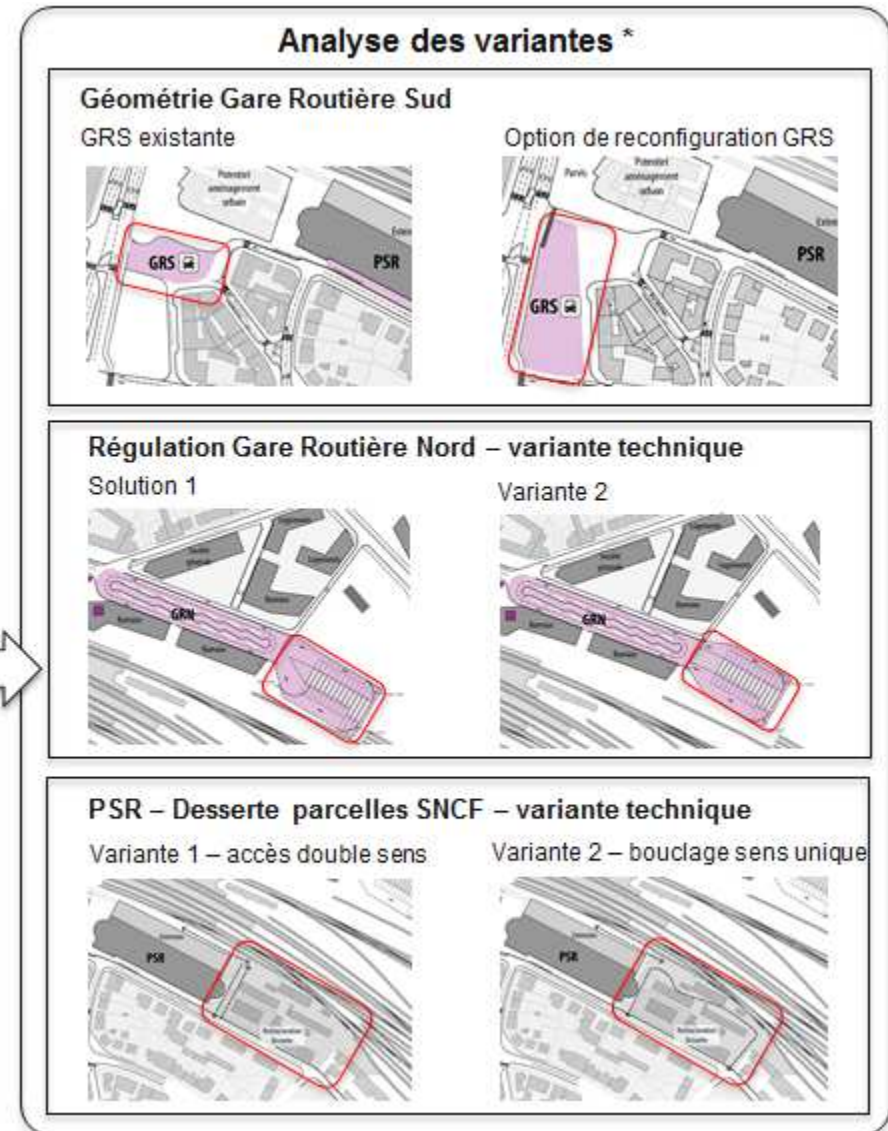
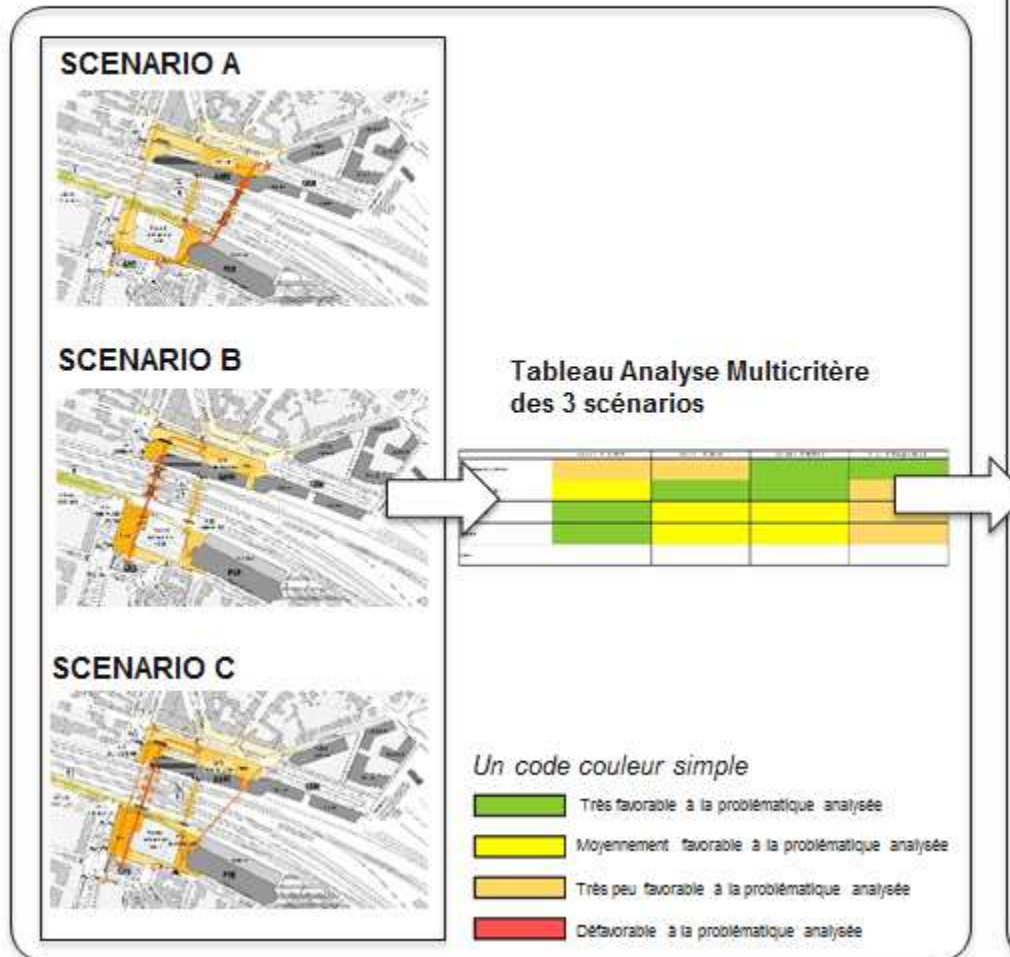
Les deux dernières variantes étant d'ordre purement techniques, seule la géométrie de la gare routière sud sera soumise à concertation.

L'impact de l'arrivée du terminus du T Zen 2 (MOA CD77) est intégré à la réflexion de pôle dès le socle d'aménagements, de même que le principe de l'implantation du parking nord du projet urbain de la CAMVS.



## SOCLE D'AMENAGEMENTS

Le socle est constitué des invariants programmatiques et des aménagements de base:  
il correspond aux aménagements communs à tous les scénarios



\* Seule la variante concernant l'option de reconfiguration de la gare routière sud sera présentée à la concertation, les deux autres variantes relevant de contraintes techniques.



## 4.1.2 PRINCIPES D'ANALYSE DES SCENARIOS

Une analyse multicritère synthétise les forces et faiblesses des différentes propositions. Elle est présentée de manière synthétique dans cette partie, avec le détail en annexe.

Les critères et sous-critères sur lesquels s'appuie cette comparaison sont décrits ci-après :

- **Fonctionnalités à terme du pôle** : ce critère vise à évaluer les fonctionnalités transport du projet à la réalisation de chaque scénario. Il se compose de plusieurs sous critères :
  - **Fonctionnalités ferroviaires** : évaluer l'impact sur l'exploitation de la gare RER : incidence du nouveau franchissement sur le fonctionnement de la gare, en considérant le positionnement des trémies sur les quais mais également la gestion du contrôle d'accès ;
  - **Fonctionnalités urbaines** : évaluer le confort du voyageur par la lisibilité, la fluidité des différents espaces et comparer l'attractivité et l'efficacité des itinéraires proposés, en particulier pour les piétons et les cycles ;
  - **Intermodalité** : évaluer la lisibilité et la qualité des cheminements internes au pôle et entre les différents modes en présence.
  
- **Intégration urbaine du pôle** : ce critère vise à évaluer la qualité urbaine du pôle et son intégration dans l'environnement urbain existant et projeté. Il se compose de plusieurs sous-critères :
  - **Visibilité et attractivité** : évaluer la perception des différents accès du pôle depuis ses abords et la qualité du lien ville-ville ;
  - **Impact sur le fonctionnement actuel et sur le futur projet urbain** : évaluer les impacts sur le fonctionnement actuel des quartiers au Nord et au Sud des voies ferrées et la compatibilité avec le projet urbain Quartier Centre Gare.

- **Travaux du pôle**

*Ce sujet est abordé dans la partie 5.*

- **Impacts en phase travaux** : évaluer la complexité de mise en œuvre et les impacts sur le fonctionnement SNCF ;
- **Phasage des projets** : évaluer la compatibilité du projet avec les projets connexes en termes de phasage.

- **Coûts du pôle**

*Ce sujet est abordé dans la partie 6.*

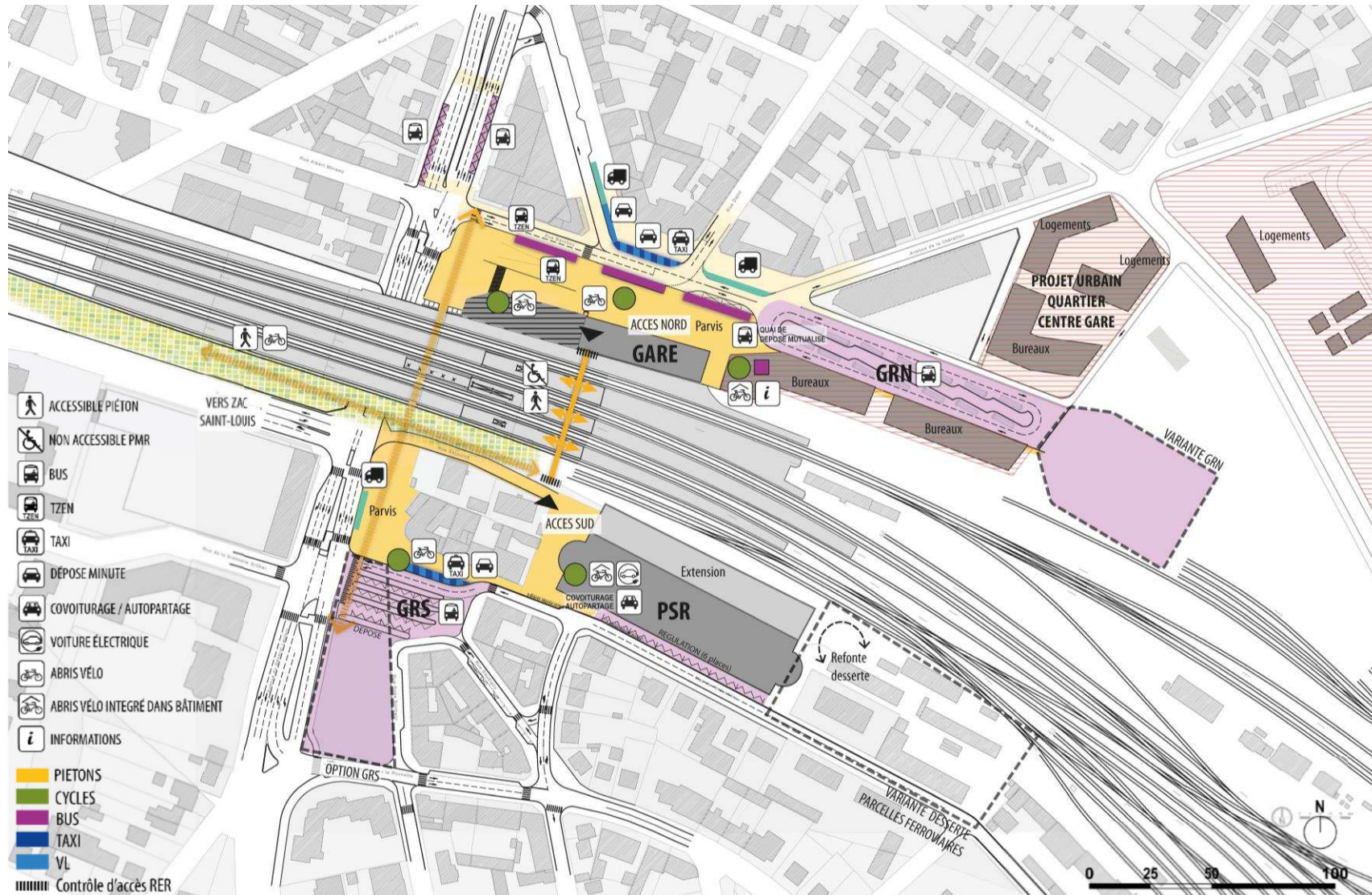
- **Coûts d'investissement** : estimer les coûts globaux de chaque scénario ;
- **Coûts de maintenance** : comparer les coûts de maintenance des franchissements SDA, en particulier au regard de la motorisation des dénivelés.





## 4.2 PRESENTATION DES SCENARIOS D'AMENAGEMENTS

### 4.2.1 LE SOCLE D'AMENAGEMENTS : AMENAGEMENTS COMMUNS A L'ENSEMBLE DES SCENARIOS





**Le socle d'aménagements** correspond aux aménagements communs à l'ensemble des scénarios du pôle de Melun établis sur la base des enjeux du diagnostic et des objectifs attendus du projet.

Les trois scénarios sont des variations de cette base suivant le positionnement et la nature du franchissement des voies ferrées.

Le socle comprend des aménagements nécessaires pour renforcer l'attractivité du pôle et en faciliter/sécuriser l'accès. Il se caractérise par un ensemble d'interventions au nord et au sud des voies ferrées.

## ➤ Piétons

Dans le secteur **Nord**, le socle consiste à aménager le parvis, principale porte d'accès à la gare depuis le nord, pour en faire un support du terminus du T Zen 2, et un accès à la **gare routière Nord reconfigurée**.

Les parcours piétons sont facilités notamment grâce à la mise en **accessibilité du parvis nord** et à l'élargissement des trottoirs qui améliore notablement le confort.

La perception du parvis est améliorée par la relocalisation de la gare routière hors des espaces piétons et l'espace pacifié généreux permet d'en faire un signal visible depuis les rues adjacentes et depuis l'avenue Thiers.

Au **Sud** des voies ferrées, le parvis, support de la **gare routière sud**, est aménagé, permettant de lier PSR et RER, tout en contribuant à l'amélioration de la perception du pôle depuis le sud.

La **perception des accès Nord et Sud** du pôle et de la gare est significativement améliorée notamment depuis l'axe structurant de l'avenue de Thiers et du Général Leclerc.

Une **signalétique** commune à l'ensemble du pôle sera déployée sur l'ensemble du périmètre d'aménagement.

Une **liaison piétonne**, éventuellement mutualisée avec les cycles, vers l'ouest en direction du Clos Saint-Louis est imaginée à l'emplacement de la voie ferrée non exploitée existante, plutôt positionnée sur le haut du talus, mais n'est pas intégrée dans le périmètre du pôle.

Le projet global devra être porté par les collectivités, mais son accroche et son équipement (stationnement vélo, signalétique, ...) à proximité de la gare seront

pris en charge dans le cadre du pôle, qui veillera que le débouché soit cohérent et sécuritaire avec les espaces publics du pôle.

Dans la suite des études, en fonction du scénario à la suite de la concertation, une réflexion complémentaire devra être menée sur les débouchés, notamment sur le scénario B (PasSo), en lien avec le dispositif d'amélioration d'accueil global des voyageurs dans les différents espaces (bâtiment voyageur, rue Séjourné, ...) du pôle.

Des études complémentaires seront de même menées dans la phase de Schéma de Principe sur la sécurisation des cheminements piétons, notamment au niveau des carrefours de la RD606.



## > Cycles

Le socle propose, au nord comme au sud des voies ferrées, de se **raccorder au réseau cyclable** existant de la ville.

L'offre de stationnement est adaptée aux besoins et des **abris vélos sécurisés** (Véligo) seront intégrés au Nord (dans le bâti au nord des voies ferrées) et au Sud de la gare (dans le PSR).

En complément, des poches de stationnement plus classiques, type arceaux, seront intégrées au pôle, et des services associés (atelier de réparation, ...) devront être envisagés. L'amélioration de l'offre de stationnement accentue ainsi fortement l'attractivité de ce mode de rabattement pour accéder au pôle.

## > Bus

Dans le secteur Nord, le socle prévoit la **reconfiguration de la gare routière Nord**, ainsi que son aire de régulation. La relocalisation plus à l'est, sur l'actuelle emprise de la halle SERNAM, permet de dégager la façade principale de la gare SNCF. L'exploitation des lignes de bus est améliorée et la restructuration du réseau prévoit le passage d'une majorité de lignes en provenance et à destination du nord (cf. 4.4.1).

Un **quai de dépose mutualisé** est positionné sur le parvis, au plus proche de l'accès à la gare, permettant une correspondance rapide entre les bus et les trains, en particulier pour les lignes dont les postes à quais sont les plus éloignés de la gare.

Les **traversées piétonnes devront être sécurisées** vers les arrêts des bus au niveau de l'avenue de Thiers.

Le **T Zen** est accessible depuis le parvis d'où s'effectuent la dépose et la prise en charge des voyageurs. Un travail fin de coordination entre les différents projets devra être menée dans la suite des études.

Un local d'exploitation ainsi qu'un point information sont implantés au RDC du bâtiment donnant sur la gare routière nord qui sera créé dans le cadre du projet urbain Quartier Centre Gare.

**Au sud**, la reconfiguration complète de la gare routière est une option d'aménagement permettant recevoir davantage de lignes de bus en provenance

et à destination du sud, et de déplacer la régulation actuelle qui s'effectue au niveau de la rue de l'industrie dans la gare routière Sud (optimisation des parcours).

L'organisation des gares routières et de leurs aires de régulations, contribuent ainsi à améliorer considérablement la perception générale du pôle.

## > VL / TAXI

L'extension **du PSR** sur la rue Séjourné et sa **labellisation P+R** répond aux besoins de stationnement en rabattement puisque cela permettra d'en favoriser l'accès aux usagers des trains via une tarification préférentielle. Celle-ci est néanmoins conditionnée à l'accompagnement par la collectivité d'une politique de stationnement, incluant des actions de contrôle à une fréquence adaptée.

Le dimensionnement de l'extension du PSR fut estimé suite à des études menées par Dynalogic et la prise en compte de nouvelles données d'entrée. Le nombre de place supplémentaire s'est avéré être environ égal à l'augmentation d'une travée du parking qui représente **350 places de stationnement**.

Des bornes de voitures électriques (avec recharge), d'autopartage et de covoiturage sont intégrées au PSR. Des places de dépose-minute sont prévues au nord mais également au sud des voies ferrées participant à l'accessibilité du pôle.

Afin d'accueillir les flux en dépose ainsi que les taxis, le besoin et le positionnement des zones de **dépose-minute** et des emplacements **taxis** au nord et au sud seront affinés dans la suite des études, en lien avec le bon fonctionnement du pôle.

Pour limiter les potentiels conflits d'usage, l'organisation générale des interfaces sera approfondie dans le Schéma de Principe.

A ce stade des études, l'ensemble des aménagements du socle est estimé à environ 21 M€ (détails en partie 6).



**Figure 75** : Première esquisse du parvis nord suite à la mise en œuvre du socle d'aménagements – vue non contractuelle

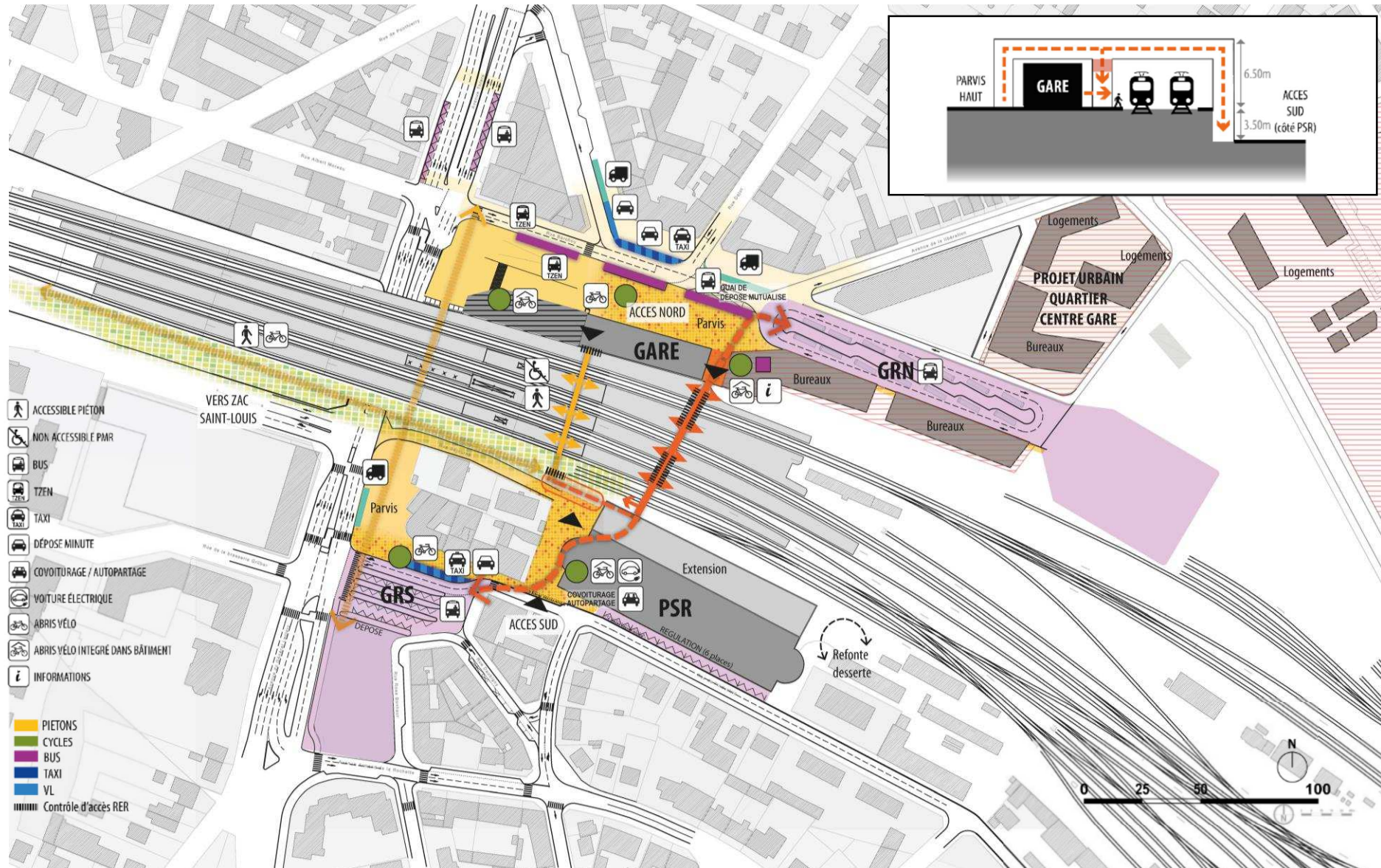


## OBJECTIFS

- Améliorer la perception du pôle
- Rendre accessible le pôle à tous (accessibilité PMR)
- Faciliter les correspondances
- Développer l'offre de stationnement
- S'intégrer dans le réseau cyclable
- Organiser les supports BUS-T Zen-VL-TAXI



## 4.2.2 SCENARIO A : PASSERELLE A L'EST





## ➤ Description des aménagements

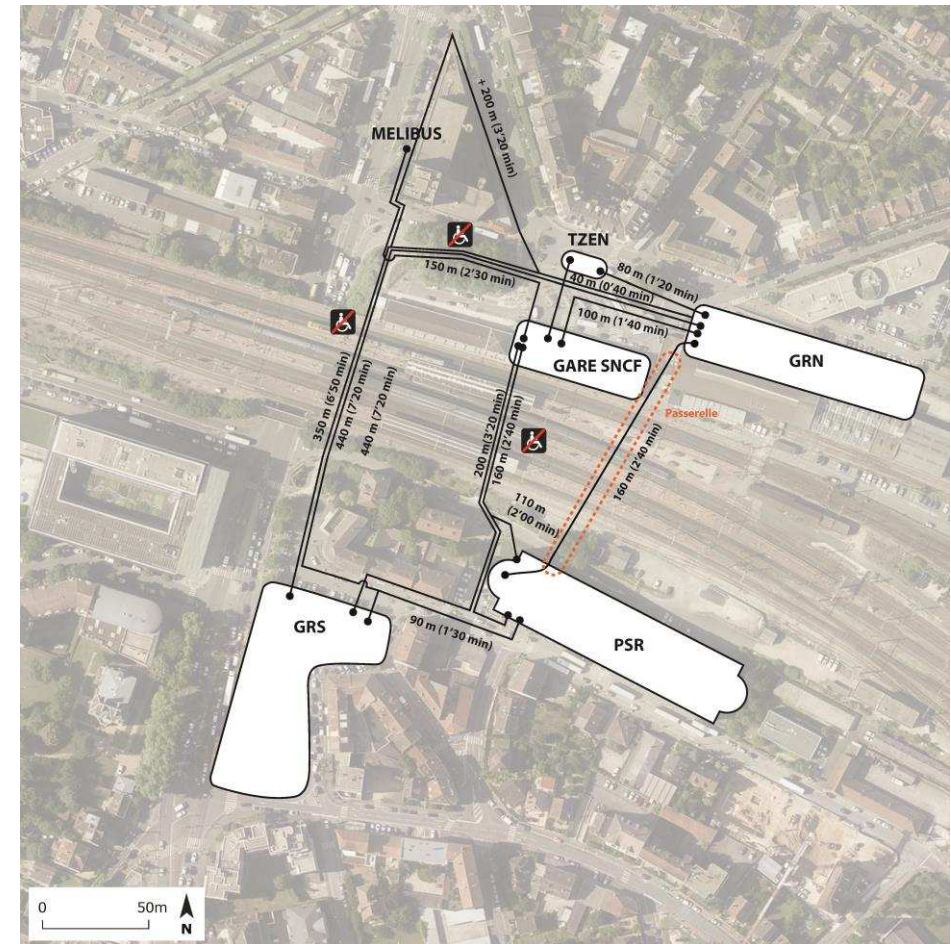
Ce scénario complète l'aménagement socle par la création d'une **passerelle** à l'Est du pôle permettant de relier la gare routière Nord, le parvis, la gare, le PSR ainsi que la gare routière Sud.

Cette passerelle, intégrée dans le PSR, n'est pas sous contrôle d'accès SNCF et permet la **liaison piétonne ville-ville** des parvis Nord et Sud. L'accès aux quais est contrôlé en amont des escaliers, et n'entrave pas la liaison publique ville-ville.

Il est prévu que cette passerelle soit **couverte** et soit équipée d'**ascenseurs**, d'**escaliers mécaniques** et d'**escaliers fixes**.

Un bâtiment unique au Sud (rue Séjourné) regroupe l'accès secondaire existant et le débouché de la passerelle. Ce regroupement permet une meilleure lecture des accès au pôle.

Les flux de voyageurs sont orientés à l'est du pôle, et les accès sud et nord font l'objet d'un aménagement particulier.



**Figure 74 : temps de parcours piéton scénario A**  
(Estimations basées sur une vitesse de marche moyenne de 3,6 km/h)



## > Lecture critique

L'axe d'implantation de **la passerelle agrège** les différents modes en présence reliant sur un axe NE-SO les deux gares routières, le PSR et la gare RER/Transilien. De fait, **les échanges sont favorisés** par l'implantation de la passerelle et l'accès secondaire au sud de la gare est renforcé. Cependant, le dénivelé pénalise son attractivité ainsi que la qualité des échanges.

L'axe de la passerelle est favorable à la desserte du nouveau quartier de la gare au nord, bien qu'un manque de visibilité persiste depuis l'axe principal de circulation. Au sud, afin d'accompagner le renforcement de l'accès secondaire de la gare, un accès mutualisé entre le débouché sud actuel et le débouché de la passerelle est à prévoir.

Pour desservir de manière plus directe la gare routière sud, une intégration dans le PSR de la passerelle pourra être envisagé.

Bien que la passerelle, potentiel repère urbain, propose un nouveau parcours ville-ville inédit, le fort dénivelé constitue une contrainte non négligeable et **pénalise son attractivité**. Il est ainsi nécessaire de monter à plus de 6m au-dessus des quais pour respecter les distances de sécurité minimale (**dénivelé cumulé de 16m**).

Le lien ville-ville reste tout de même possible via le franchissement existant, bien que celui-ci ne respecte pas les normes PMR (passage sous ouvrage le long de l'avenue de Thiers)

Concernant l'impact de la passerelle sur l'exploitation de la gare, son implantation décentrée sur les quais, bien que débouchant sur une portion large des quais et favorisant donc la sécurité des voyageurs, crée un **déséquilibre important de la desserte des quais**, pouvant poser des problèmes de saturation des quais (nombre important de voyageurs concentrés au même endroit) entraînant des difficultés d'exploitation (temps de montée / descente plus long au niveau des zones à fort afflux de voyageurs).





➤ Analyse multicritères

|                                |                                     | Scénario A - <b>Passerelle Est</b>   |
|--------------------------------|-------------------------------------|--|
| <b>Fonctionnalités à terme</b> | <b>Fonctionnalités ferroviaires</b> | Déséquilibre de la desserte des quais : problématiques de sécurité et d'exploitation   |
|                                | <b>Fonctionnalités urbaines</b>     | Fort dénivelé cumulé (>16m) réduisant l'attractivité du nouveau franchissement au profit de l'existant. Pas d'itinéraire cyclable dédié. |
|                                | <b>Intermodalité</b>                | Axe d'implantation favorable mais dénivelé cumulé pénalisant.  |

|                            |  |  |
|----------------------------|--|--|
| <b>Intégration urbaine</b> | <b>Visibilité et attractivité</b>  | Nouveau repère urbain, mais manque de visibilité depuis l'axe principal de circulation. Attractivité pénalisée par le dénivelé, offre complémentaire au lien ville-ville existant. |
|                            | <b>Impact sur le fonctionnement actuel et sur le futur projet urbain</b> | Bonne desserte du nouveau Quartier Centre Gare. Renforcement de l'accès secondaire au sud et de l'usage du cheminement devant le PSR.  |

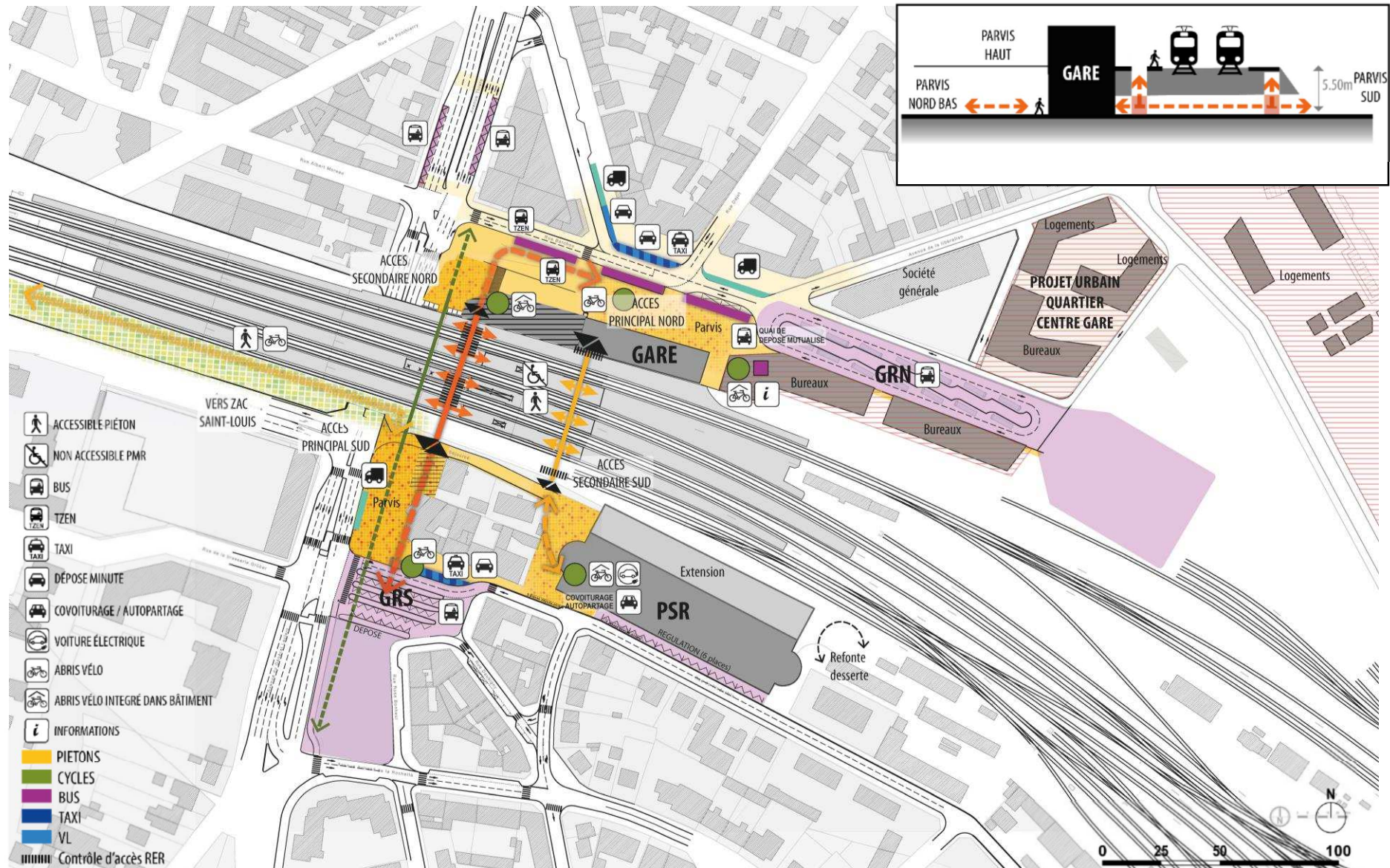
|                |                                 |   |
|----------------|---------------------------------|---|
| <b>Travaux</b> | <b>Impacts en phase travaux</b> | Travaux moins complexes que pour les solutions PasSo, impact sur les fonctionnalités ferroviaires faible. |
|                | <b>Phasage des projets</b>      | Phasage fin avec l'extension du PSR.  |

|                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>Coûts +/- 20 %</b> | Coût d'investissement global (dont socle) estimé à 40-45 M€<br>Coûts de maintenance moyens<br><i>Voir partie 6 - page 153</i> |
|-----------------------|---|

- Très favorable à la problématique analysée
- Moyennement favorable à la problématique analysée
- Très peu favorable à la problématique analysée
- Défavorable à la problématique analysée



## 4.2.3 SCENARIO B : PASSAGE SOUTERRAIN A L'OUEST





## ➤ Description des aménagements

Ce scénario complète l'aménagement socle par la création d'un passage souterrain (PasSo) à l'ouest du pôle permettant de relier la gare et le parvis nord à la gare routière sud et au parvis sud.

Ce PasSo permet **le lien ville-ville** du nord au sud des voies ferrées. L'accès aux quais se fait via des contrôles d'accès disposés de part et d'autre du PasSo sans contraindre la fonction de lien ville-ville.

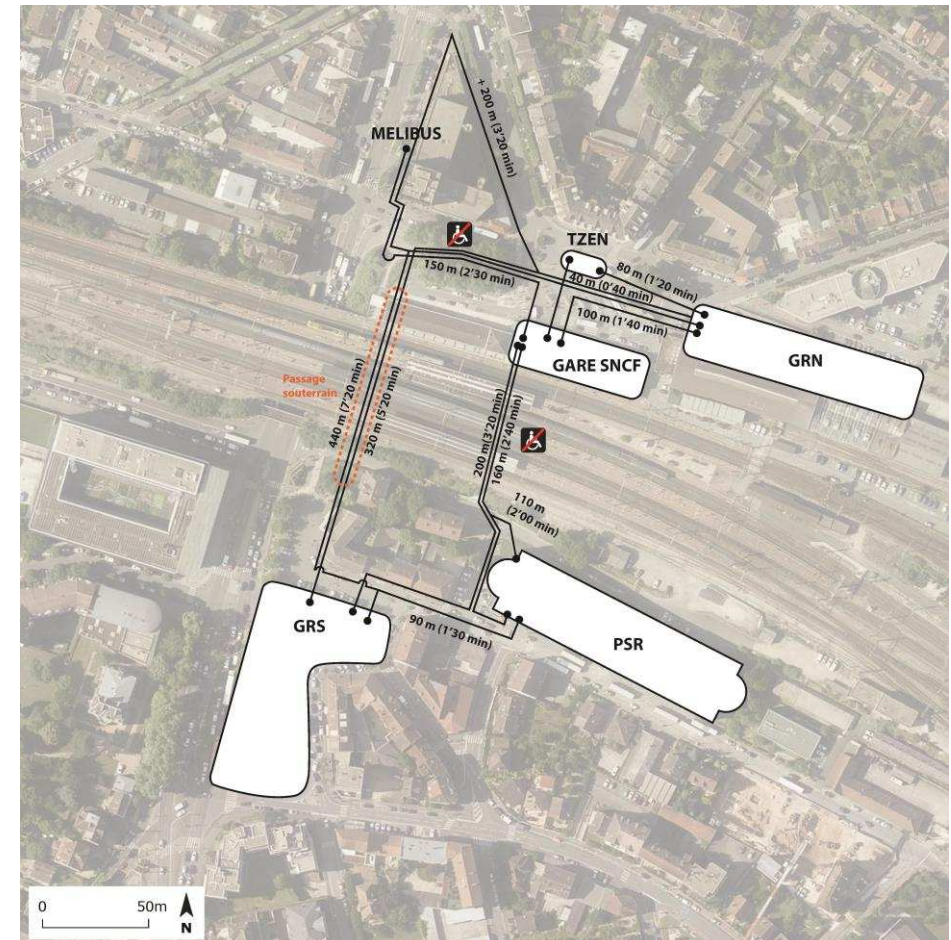
Il est prévu que ce franchissement soit équipé d'**ascenseurs** et d'**escaliers fixes** pour l'accès aux quais.

Le passage débouche au Nord en contrebas du parvis, et au Sud sur le nouveau parvis et la gare routière Sud. Il est de plain-pied à chaque extrémité.

Les flux de voyageurs sont concentrés à l'ouest du pôle, et les nouveaux accès Sud et Nord feront l'objet d'un aménagement particulier, au nord en lien avec le nouveau bâtiment prévu dans le cadre du projet Quartier Centre Gare.

En fonction des flux piétons actuels et futurs, le dimensionnement du souterrain sera étudié lors du Schéma de principe, pour traiter certaines incertitudes techniques de ce scénario, et analyser finement le fonctionnement de ce souterrain, qui agglomère un lien ville-ville et transport.

Si ce scénario venait à être retenu suite à la concertation, des études SNCF (Etudes préliminaires en 2018) devront statuer sur ses conditions techniques de réalisation.



**Figure 76 : temps de parcours piéton scénario B**  
(Estimations basées sur une vitesse de marche moyenne de 3,6 km/h)



## > Lecture critique

L'implantation du PasSo à l'Ouest et les deux nouveaux accès à la gare déportent le centre de gravité du pôle le long de l'axe routier de l'avenue de Thiers.

La **multiplication des accès** (pas de mutualisation des accès sud, contrairement au scénario A) ne garantit pas la lisibilité des parcours voyageurs entre les différents espaces de la gare. En effet les usagers non quotidiens pourraient se retrouver désorientés. Les temps de correspondances sont légèrement plus longs que pour le scénario A, cependant, les deux accès sont plus visibles depuis l'avenue de Thiers.

L'axe du PasSo est peu favorable à la desserte du nouveau quartier de la gare au Nord.

Néanmoins, l'accès Sud **est amélioré et le parvis Sud renforcé** bien qu'un impact sur le foncier non bâti soit à prévoir afin ouvrir le débouché sud du PasSo.

Le **lien ville-ville est également favorisé** par l'implantation du PasSo qui permet d'envisager un accès direct de plain-pied au Nord comme au Sud. De plus, le **passage existant pourrait être dédié aux cycles** tout en créant ainsi une liaison nord-sud pour modes actifs aujourd'hui inexistante. Cette liaison se raccorde au sud aux aménagements existants et au nord aux futurs aménagements prévus dans le cadre du T ZEN 2.

Concernant l'impact du passage souterrain à l'ouest sur l'exploitation de la gare, son implantation centrée sur les quais permet de mieux **équilibrer la desserte des quais**. Cela permet donc une exploitation facilitée.

Ce scénario permet d'améliorer l'attractivité du pôle, mais la liaison entre le haut et le bas du parvis au nord est à repenser.



➤ Analyse multicritères

|                                |                                     | Scénario B - PasSo Ouest  |
|--------------------------------|-------------------------------------|---|
| <b>Fonctionnalités à terme</b> | <b>Fonctionnalités ferroviaires</b> | Bon équilibre de la desserte des quais  |
|                                | <b>Fonctionnalités urbaines</b>     | Attractivité améliorée mais liaison entre niveau bas et haut du parvis Nord à repenser. Itinéraire cycles continu et dédié.                               |
|                                | <b>Intermodalité</b>                | Multiplication des accès à la gare et déportation du centre de gravité du pôle le long de l'axe principal. Itinéraire cyclable continu entre Nord et Sud. |

|                            |  |  |
|----------------------------|--|--|
| <b>Intégration urbaine</b> | <b>Visibilité et attractivité</b>  | Visibilité améliorée depuis l'axe principal de circulation, mais pas de repère urbain. Lien ville-ville favorisé par le PasSo avec accès de plein pied aux extrémités. |
|                            | <b>Impact sur le fonctionnement actuel et sur le futur projet urbain</b> | Moyennement favorable à la desserte du quartier de la gare au nord. Renforcement du parvis sud.  |

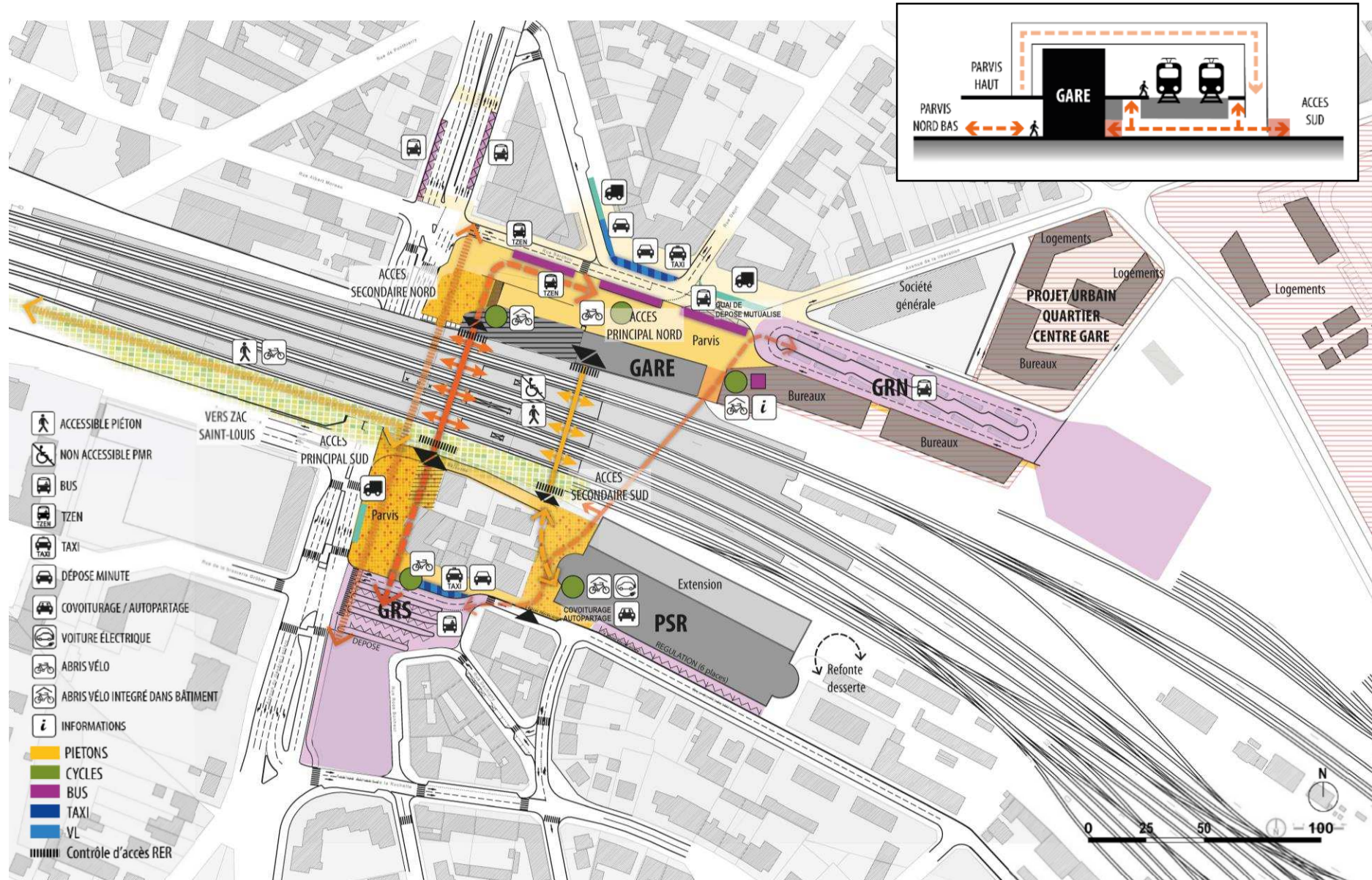
|                |                                 |   |
|----------------|---------------------------------|---|
| <b>Travaux</b> | <b>Impacts en phase travaux</b> | Travaux complexes, impacts modérés sur les fonctionnalités ferroviaires.                                    |
|                | <b>Phasage des projets</b>      | Nécessite un phasage fin avec le bâtiment gare et la gestion du dénivelé prévus dans le projet centre gare. |

|                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>Coûts +/- 20 %</b> | Coût d'investissement global (dont socle) estimé à <b>50-55 M€</b><br>Coûts de maintenance faibles<br><i>Voir partie 6 - page 153</i> |
|-----------------------|---|

- Très favorable à la problématique analysée
- Moyennement favorable à la problématique analysée
- Très peu favorable à la problématique analysée
- Défavorable à la problématique analysée



## 4.2.4 SCENARIO C : MIXTE - PASSAGES DISSOCIES





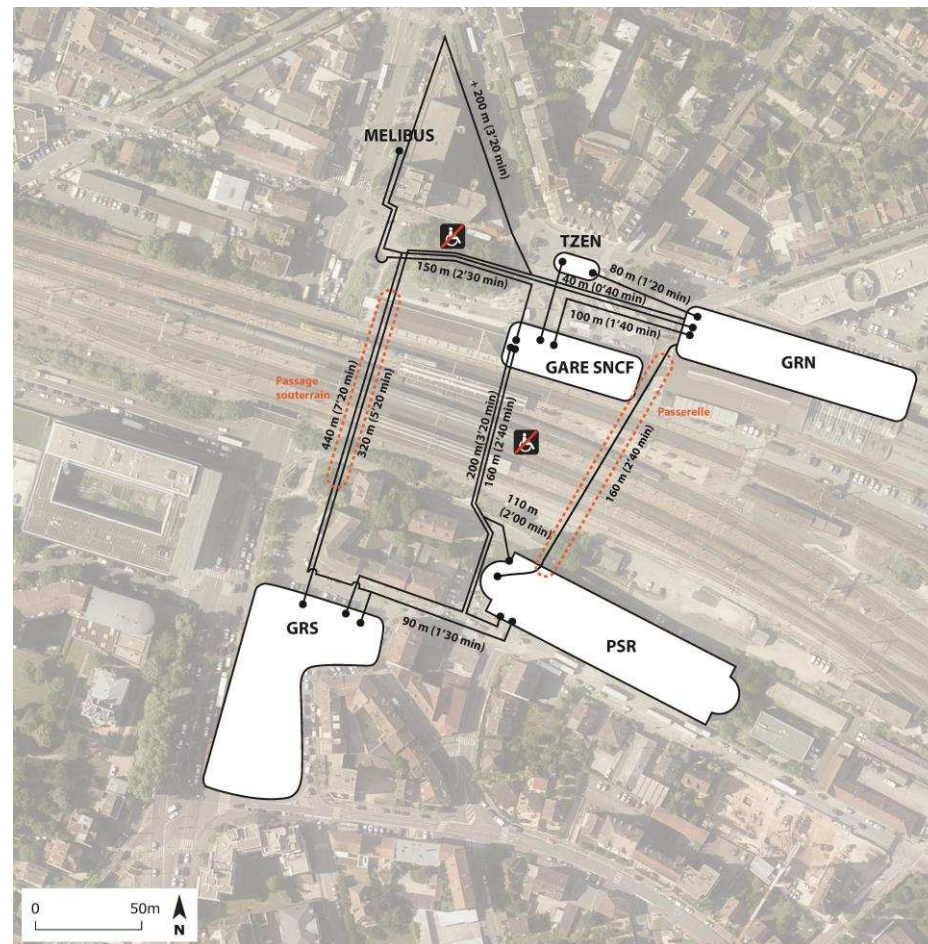
## ➤ Description des aménagements

Ce scénario complète l'aménagement socle par la création d'un **passage souterrain (PasSo)**, à usage **ferroviaire exclusif**, à l'Ouest du pôle et d'une **passerelle dédiée aux cheminements ville-ville** à l'Est permettant de relier la gare, la GRS, le parvis nord à la gare routière sud, le PSR et le parvis sud.

Le PasSo, sous contrôle d'accès, est uniquement accessible aux voyageurs munis d'un titre de transport. Il permet l'accès aux quais et débouche au nord en contrebas du parvis Nord et au Sud sur le nouveau parvis et sur la gare routière, intégralement de plain-pied.

Il est prévu que ce franchissement soit équipé d'**ascenseurs** et d'**escaliers fixes** pour l'accès aux quais.

La passerelle quant à elle n'offre pas d'accès aux quais et constitue une nouvelle liaison ville-ville entre la gare routière nord et le PSR / gare routière sud. Elle sera équipée d'**ascenseurs** et d'**escaliers fixes** aux extrémités.



**Figure 77 : temps de parcours piéton scénario C**  
(Estimations basées sur une vitesse de marche moyenne de 3,6 km/h)



## > Lecture critique

Le caractère exclusivement ville-ville ou transport des nouveaux franchissements créés, complexifie les parcours du pôle.

En effet, la **dissociation des passages** spécialise les parcours ce qui diminue la lisibilité du pôle et ce qui contribue notamment à l'isolement de la passerelle uniquement destinée au parcours ville-ville. L'absence d'accès aux quais de la gare affaiblit fortement l'attractivité de cette passerelle, d'autant plus que le lien ville-ville non PMR existant est conservé.

Les deux nouveaux accès à la gare déportent le centre de gravité du pôle le long de l'axe routier de l'avenue de Thiers. Bien que ces deux accès soient plus visibles depuis l'avenue, la **multiplication des accès** n'est pas favorable à la lisibilité du pôle.

Concernant le sud du pôle, et afin de renforcer le parvis, des impacts sur le foncier non bâti sont à prévoir afin d'ouvrir le débouché sud du passage souterrain. Le débouché sud de la passerelle fera l'objet d'un aménagement au pied du PSR et en lien avec la GRS.

Bien que la passerelle, potentiel repère urbain, constitue un parcours inédit, la **contrainte du dénivelé** pénalise fortement son attractivité (dénivelé cumulé d'environ 16m). Et en raison de son éloignement de l'avenue de Thiers, le maintien du lien existant le long de l'axe principal est nécessaire et sa reconversion en passage dédié aux modes doux est par conséquent inenvisageable. Ce scénario ne prévoit pas d'itinéraire cyclable dédié, le fonctionnement actuel est maintenu (mixité cycle-piétons).

Concernant l'impact du passage souterrain à l'Ouest sur l'exploitation de la gare Transilien, son implantation centrée sur les quais permet d'équilibrer la **desserte des quais**.

Ce scénario permet d'améliorer globalement l'attractivité du pôle, mais la liaison du passage souterrain entre le haut et le bas du parvis au nord est à repenser. De plus le fort dénivelé à franchir et l'absence de desserte des quais pour la passerelle réduisent fortement son attractivité et le confort des voyageurs.





|                                |                                     | Scénario C - Passages dissociés   |
|--------------------------------|-------------------------------------|---|
| <b>Fonctionnalités à terme</b> | <b>Fonctionnalités ferroviaires</b> | Bon équilibre de la desserte des quais  |
|                                | <b>Fonctionnalités urbaines</b>     | Dénivelé de la passerelle important (>16m).<br>PasSo exclusif (sous contrôle d'accès).<br>Pas d'itinéraire cyclable dédié.                    |
|                                | <b>Intermodalité</b>                | Multiplication des accès au pôle et des liens exclusifs défavorables.<br>Déportation du centre de gravité du pôle le long de l'axe principal. |

|                            |  |  |
|----------------------------|--|--|
| <b>Intégration Urbaine</b> | <b>Visibilité et attractivité</b>  | Visibilité améliorée depuis l'axe principal de circulation, itinéraires spécialisés desservant la lisibilité du pôle.<br>Passerelle : potentiel repère urbain, attractivité pénalisée par le dénivelé. |
|                            | <b>Impact sur le fonctionnement actuel et sur le futur projet urbain</b> | Bonne desserte du nouveau quartier Centre Gare avec la passerelle ville-ville.<br>Renforcement du parvis sud en totalité (déboché côté RD606 et PSR).  |

|                |                                 |  |
|----------------|---------------------------------|--|
| <b>Travaux</b> | <b>Impacts en phase travaux</b> | Travaux complexes, impacts modérés sur les fonctionnalités ferroviaires.                                   |
|                | <b>Phasage des projets</b>      | Nécessite un phasage fin avec le bâtiment gare et la gestion du dénivelé prévu dans le projet centre gare. |

|                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>Coûts +/- 20 %</b> | Coût d'investissement global (dont socle) estimé à 45-55 M€<br>Coûts de maintenance moyens<br><i>Voir partie 6 - page 153</i> |
|-----------------------|---|

- Très favorable à la problématique analysée
- Moyennement favorable à la problématique analysée
- Très peu favorable à la problématique analysée
- Défavorable à la problématique analysée



## 4.3 ANALYSE MULTICRITERES COMPAREE DES SCENARIOS

|                                |  | Scénario A - <b>Passerelle Est</b>  | Scénario B - <b>PasSo Ouest</b>   | Scénario C - <b>Passages dissociés</b>   |
|--------------------------------|--|---|---|--|
| <b>Fonctionnalités à terme</b> | <b>Fonctionnalités ferroviaires</b>                                      | Déséquilibre de la desserte des quais : problématiques de sécurité et d'exploitation  | Bon équilibre de la desserte des quais  | Bon équilibre de la desserte des quais   |
|                                | <b>Fonctionnalités urbaines</b>  | Fort dénivelé cumulé (>16m) réduisant l'attractivité du nouveau franchissement au profit de l'existant.<br>Pas d'itinéraire cyclable dédié.   | Attractivité améliorée mais liaison entre niveau bas et haut du parvis Nord à repenser.<br>Itinéraire cycles continu et dédié.  | Dénivelé de la passerelle important (>16 m).<br>PasSo exclusif (sous contrôle d'accès).<br>Pas d'itinéraire cyclable dédié.  |
|                                | <b>Intermodalité</b>   | Axe d'implantation favorable mais dénivelé cumulé pénalisant.   | Multiplication des accès à la gare et déportation du centre de gravité du pôle le long de l'axe principal.<br>Itinéraire cyclable continu entre Nord et Sud.              | Multiplication des accès au pôle et des liens exclusifs défavorables.<br>Déportation du centre de gravité du pôle le long de l'axe principal.  |
| <b>Intégration urbaine</b>     | <b>Visibilité et attractivité</b>  | Nouveau repère urbain, mais manque de visibilité depuis l'axe principal de circulation.<br>Attractivité pénalisée par le dénivelé, offre complémentaire au lien ville-ville existant. | Visibilité améliorée depuis l'axe principal de circulation, mais pas de repère urbain.<br>Lien ville-ville favorisé par le PasSo avec accès de plain-pied aux extrémités. | Visibilité améliorée depuis l'axe principal de circulation, itinéraires spécialisés desservant la visibilité du pôle.<br>Passerelle : potentiel repère urbain, attractivité pénalisée par le dénivelé. |
|                                | <b>Impact sur le fonctionnement actuel et sur le futur projet urbain</b> | Bonne desserte du nouveau Quartier Centre Gare.<br>Renforcement de l'accès secondaire au sud et de l'usage du cheminement devant le PSR.  | Moyennement favorable à la desserte du quartier de la gare au nord,<br>Renforcement du parvis sud.  | Bonne desserte du nouveau Quartier Centre Gare avec la passerelle ville-ville.<br>Renforcement du parvis sud en totalité (débouché côté RD606 et PSR).   |
| <b>Travaux</b>                 | <b>Impacts en phase travaux</b>  | Travaux moins complexes que pour les solutions PasSo, impact sur les fonctionnalités ferroviaires faible.   | Travaux complexes, impacts modérés sur les fonctionnalités ferroviaires.  | Travaux complexes, impacts modérés sur les fonctionnalités ferroviaires.   |
|                                | <b>Phasage des projets</b>   | Phasage fin avec l'extension du PSR.  | Nécessite un phasage fin avec le bâtiment gare et la gestion du dénivelé prévu dans le projet centre gare.  | Nécessite un phasage fin avec le bâtiment gare et la gestion du dénivelé prévu dans le projet centre gare.   |
| <b>Coûts +/- 20 %</b>          |  | Coût d'investissement global (dont socle) estimé à <b>40-45 M€</b><br>Coûts de maintenance moyens   | Coût d'investissement global (dont socle) estimé à <b>50-55 M€</b><br>Coûts de maintenance faibles  | Coût d'investissement global (dont socle) estimé à <b>45-55 M€</b><br>Coûts de maintenance moyens  |



Selon le scénario, les ouvrages répondent à des usages différents et ont donc des caractéristiques propres, notamment sur la largeur du franchissement.

Ci-dessous deux représentations schématiques des trois scénarios et de leur fonctionnement : coupes transversales et coupes longitudinales.

| Sc. | Tunnel existant | PASO Ouest | PASO existant | Passerelle Est |
|-----|-----------------|------------|---------------|----------------|
| A   | <br>2,5 m       | <br>7-8 m  | <br>4 m       | <br>6 m        |
| B   | <br>2,5 m       | <br>7-8 m  | <br>4 m       |                |
| C   | <br>2,5 m       | <br>4-5 m  | <br>4 m       | <br>5,4 m      |

Figure 78 : Comparaison des tailles d'ouvrages entre les trois scénarios – coupes transversales

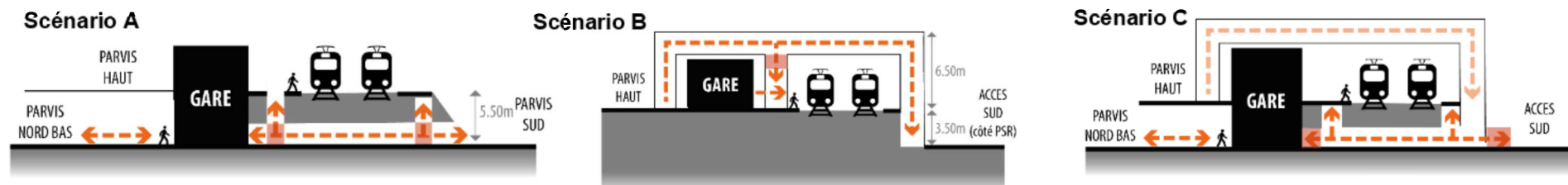


Figure 79 : Comparaison du fonctionnement des trois scénarios – coupes longitudinales



## 4.4 VARIANTES D'AMENAGEMENT

### 4.4.1 HYPOTHESES DE DIMENSIONNEMENT DES GARES ROUTIERES

Le diagnostic a montré que le fonctionnement actuel des gares routières nord et sud n'est pas optimal en termes de parcours, de lisibilité, d'accessibilité, ainsi que de dimensionnement du nombre de postes à quais (PAQ) et de places de régulation.

Les gares routières sont réinterrogées dans le cadre du pôle en tant qu'équipement d'intermodalité. L'arrivée du T Zen 2 à Melun et les différentes évolutions du territoire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine vont conduire à une restructuration du réseau de bus dont la consistance n'est pas intégralement connue au stade d'approbation du DOCP.

Pour estimer au mieux l'espace nécessaire à chaque gare routière les hypothèses suivantes sont considérées :

- Mise en articulé de 30% des lignes Mélibus et maintien du matériel roulant actuel sur les lignes des autres réseaux.

Les lignes Cd, E, F, Fd sont considérées comme ayant un matériel roulant articulé à l'horizon de la mise en service du pôle, les lignes A, C, D, G, H, K, L, M et N comme conservant un matériel roulant standard.

- **Réaffectation des lignes en gare routière nord ou sud afin de rationaliser les itinéraires** : les lignes desservant uniquement le nord desservent la gare routière nord, et plus la gare routière sud :
  - **Réseau Mélibus** : ligne G déplacée en gare routière nord, ligne N en passage sur l'avenue Thiers ou en gare routière sud ;
  - **Réseau Seine-et-Marne Express** : transfert de quatre lignes en gare routière nord (lignes 1, 18, 46 et 47), maintien d'une ligne au sud (ligne 34) ;
  - **Autres réseaux** : maintien des lignes complémentaires en gare routière sud.

Ces hypothèses ont fait l'objet d'échanges avec les collectivités (CAMVS, CD77...), et d'autres pourront être développées dans la suite des études, dont par exemple le déplacement partiel de la ligne Seine-et-Marne Express 2.

Les besoins en postes à quai et en places de régulation sont résumés dans le tableau ci-dessous, les postes à quai de certaines lignes peuvent être mutualisées, les places de régulation sont considérées comme non mutualisables.

**Tableau 6 : Besoins en postes à quai et régulation à proximité du pôle**

| Localisation        | Poste à quai |          | Régulation |          |
|---------------------|--------------|----------|------------|----------|
|                     | Standard     | Articulé | Standard   | Articulé |
| Gare routière nord  | 8            | 3        | 10         | 3        |
| Gare routière sud   | 6            | 1        | 6          | 0        |
| Arrêt avenue Thiers | 2            | 2        | -          | -        |

Ces besoins seront à actualiser dans les études ultérieures afin de prendre en compte la future restructuration du réseau.



## 4.4.2 REFERENTIEL DE QUALITE DE SERVICE DES ECO-STATIONS BUS

Afin d'intégrer les enseignements du bilan du schéma directeur des gares routières (SDGR), formalisé en 2009, et des études de perception menées, un nouveau cadre directeur a été établi pour gagner en lisibilité et qualité de service pour le voyageur. Ces éléments sont définis dans le **référentiel des stations bus**, reposant sur 7 items, présenté au Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 30 mai 2017.

Environ 180 stations bus y sont identifiées dont Melun en tant que **station bus de niveau régional**.

### ▪ **ITEM 1 : Information et repérage dans la station bus**

Cela passe par la mise en place des différents outils d'information prescrits par le Schéma d'information des voyageurs. Une **information statique et/ou dynamique** standardisée devra être ainsi déployée sur chaque station bus, facilitant le repérage du voyageur, quel que soit le site francilien fréquenté.

### ▪ **ITEM 2 : Conditions d'attente dans la station bus et accessibilité**

Le traitement approprié des espaces d'attente est déterminant pour rendre la station bus plus attractive et les temps d'attente moins subis pour le voyageur. L'ensemble des voyageurs (PMR inclus) doit pouvoir accéder aux espaces d'attente et équipements d'intermodalité. L'équipement de base des espaces d'attente inclut notamment des **sièges et/ou assis-debout abrités**.

Un système de **vidéo-protection** participant au sentiment de tranquillité est à prévoir lors de la conception des stations bus.

### ▪ **ITEM 3 : Propreté de la station bus**

La propreté renforce en effet le sentiment de sécurité au même titre qu'un éclairage en état de fonctionnement et participe à la qualité de service perçue par le voyageur.

Le gestionnaire devra s'engager à mettre en place une **maintenance préventive, curative** et traiter toute panne courante en 48h maximum.

### ▪ **ITEM 4 : Maintenance des équipements et mobiliers**

Au-delà du maintien quotidien de la propreté de la station bus, l'usure et la vétusté des équipements participent à l'image dégradée de la station. Aussi, le gestionnaire doit réaliser dans ses missions la **maintenance des équipements et des mobiliers**.

### ▪ **ITEM 5 : Etat général de la station bus**

Partant du constat que l'état général de l'infrastructure n'était pas toujours bien suivi, ce nouvel item a été intégré au référentiel des stations bus.

Par état général de la station bus, est désigné l'état des **chaussées**, des **trottoirs** inclus dans le périmètre de la station bus ainsi que des **quais** et **espaces verts**.

### ▪ **ITEM 6 : Présence humaine sur la station bus**

La présence humaine pourra être destinée à l'accueil, l'information, la sécurité ou la régulation des mouvements des bus.

Dans les stations bus régionales, la présence d'agents dédiés à **l'accueil et à l'information des voyageurs** est prévue aux heures de pointe.

La présence d'agent de sûreté s'inscrit dans le cadre des mesures votées par le Conseil du STIF le 22 mars 2017 en faveur du déploiement d'actions de renfort de la sûreté sur le réseau de transport. Ils sont déployés par les transporteurs sur les réseaux et en particulier sur les stations bus régionales et majeures.

### ▪ **ITEM 7: Evolutivité de la station bus et suivi des besoins d'adaptation**

Les réflexions sur le dimensionnement des quais et des locaux destinés à l'exploitation devront intégrer une **analyse des optimisations envisageables** telles que l'affectation dynamique des quais, la mutualisation des quais de dépose, la dissociation de la dépose/reprise et de la régulation pouvant être déportée par exemple.

Le développement accéléré des flottes de véhicules électriques nécessite d'intégrer des réserves foncières et de fourreaux électriques pour des éventuels postes de recharges de bus et/ou véhicules électriques sur le périmètre de la station bus.



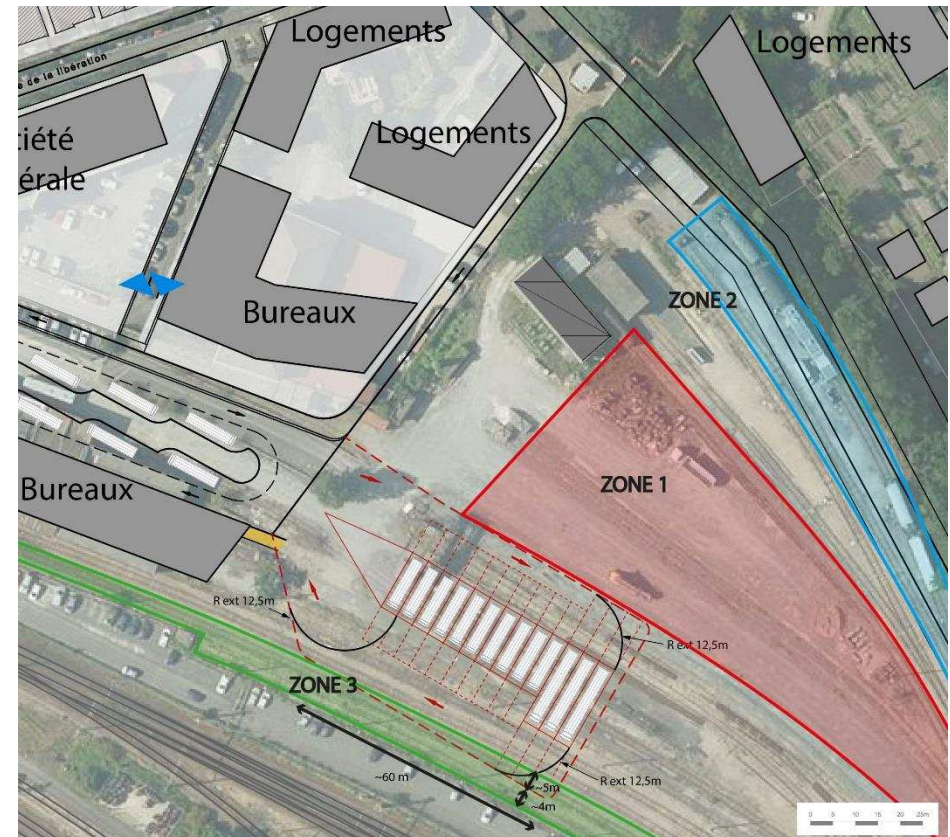
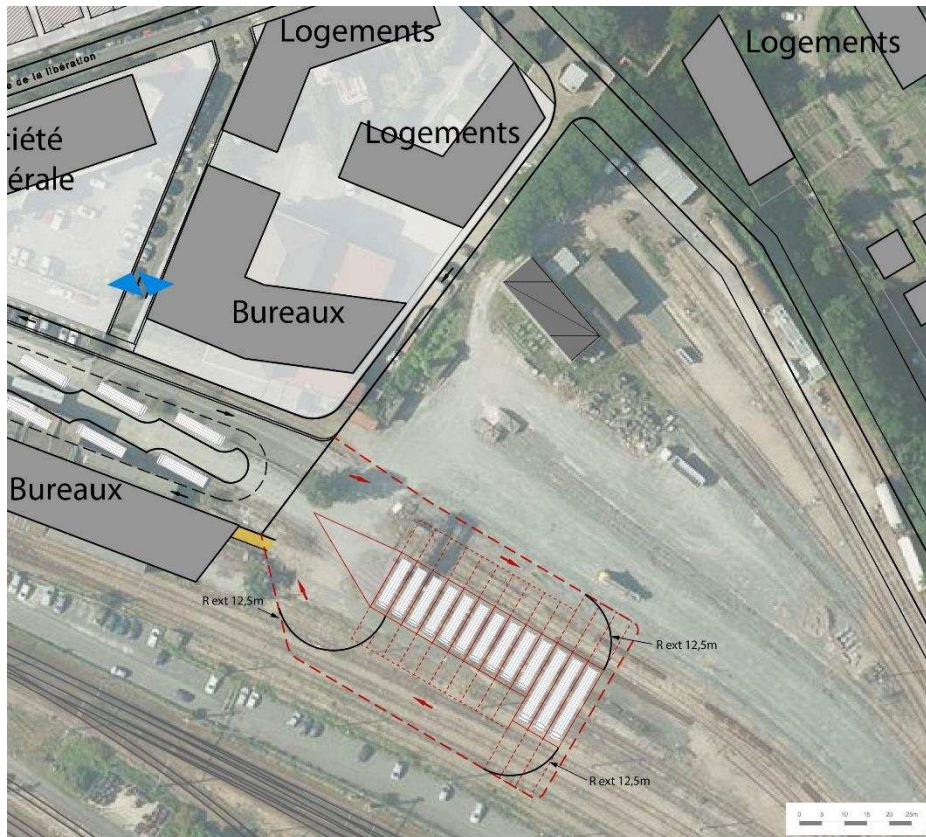
## 4.4.3 REGULATION EN GARE ROUTIERE NORD

Le fonctionnement de la gare routière nord est présenté dans le socle d'aménagements. La régulation au nord est identifiée sur des emprises actuellement sous domanialité SNCF et présentées dans le diagnostic (cf. Partie 2, § 2.4.3).

Deux solutions de régulation ont été envisagées afin d'impacter au minimum les fonctions ferroviaires existantes sur le secteur. La première solution d'insertion est représentée ci-dessous.

Cette solution permet de créer l'ensemble des places de régulation nécessaires en impactant uniquement la zone 3 SNCF. Pour rappel, cette zone regroupe les voies 23, 25 et 27, qui sont occasionnellement utilisées pour le stationnement de trains de travaux. La relocalisation des fonctions actuelles est en cours d'étude par la SNCF.

Figure 80 : Solution 1 de régulation au nord du pôle et impact sur les emprises et fonctionnalités ferroviaires



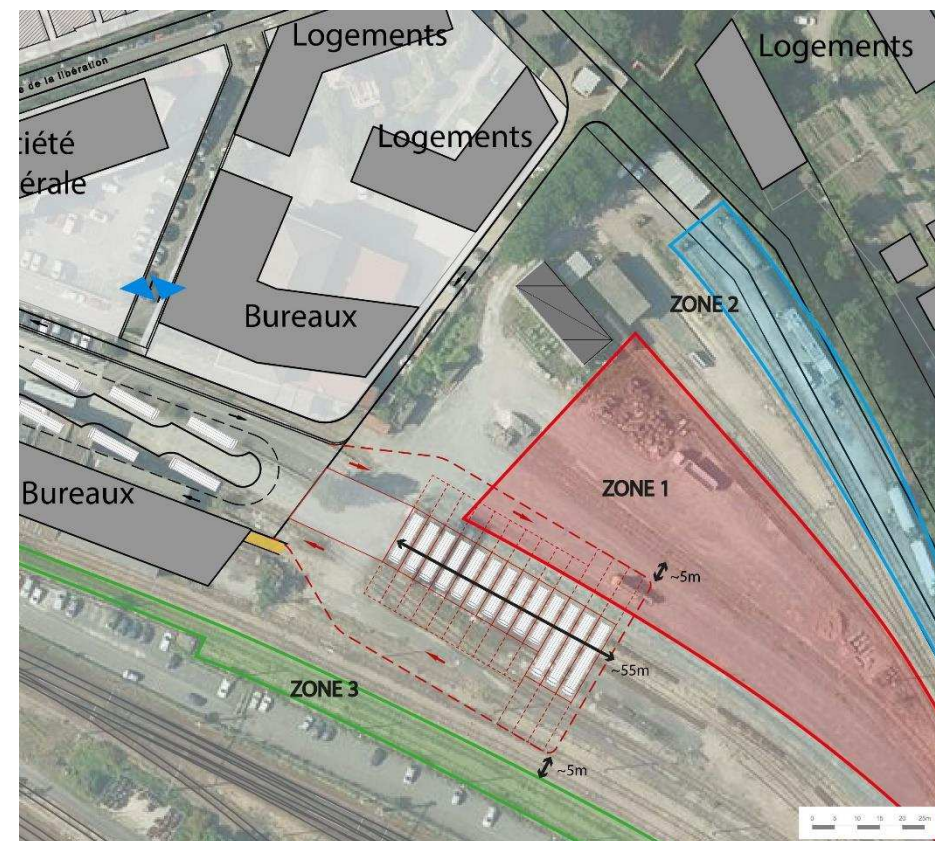
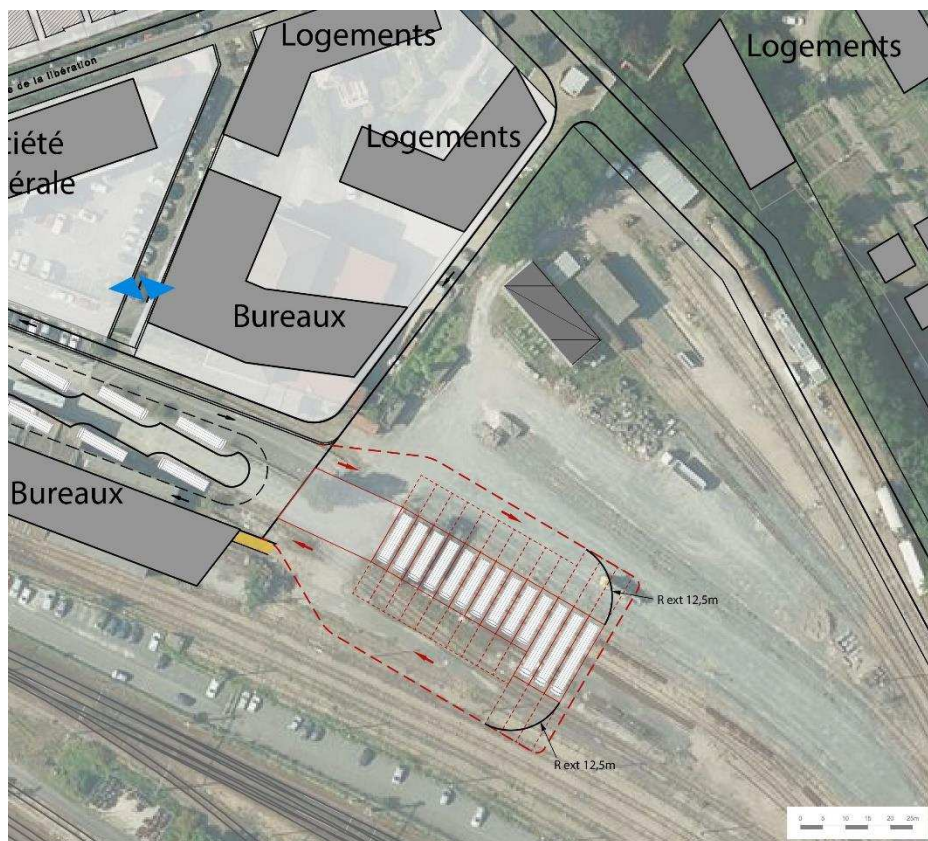


Une deuxième solution d'insertion, avec une emprise plus au nord et un nombre de places de régulation identique, est également envisagée. Cette variante permet de ne pas impacter la zone 3, mais nécessite des impacts sur la zone 1 actuellement utilisée régulièrement pour du transport ferroviaire d'enrobé (voies utilisées par plusieurs entreprises ferroviaires fret).

**Le choix de la variante à retenir pour la suite des études devra se faire en tenant compte des impacts de relocalisation des fonctions SNCF existantes sur les espaces impactés.**

Nota : Le coût de ces potentielles relocalisations, non connu à ce jour, n'est pas compris dans le coût des scénarios présenté en partie 6.

**Figure 81 : Solution 2 de régulation au nord du pôle et impact sur les emprises et fonctionnalités ferroviaires**





### 4.4.4 RECONFIGURATION DE LA GARE ROUTIERE SUD

La gare routière Sud actuelle est implantée sur la place de l'Ermitage à proximité du passage souterrain existant.

Elle propose aujourd'hui **4 quais de prise des passagers** sur la place de l'Ermitage, un arrêt marqué par un abri bus rue de l'industrie réservé aux lignes du réseau Mèlibus pour la prise et la dépose des passagers ainsi qu'un **linéaire de stationnement conséquent** pour la dépose et la régulation de plusieurs véhicules à la fois.

L'accès à la gare routière pour les bus nécessite un **détour important** et les deux quais sur la place de l'Ermitage (accueillant jusqu'à 2 véhicules) ne sont pas suffisants aux heures de pointe.

#### **Le socle prévoit une reprise à minima de cet espace.**

Afin de permettre une **amélioration significative du fonctionnement** de cette gare routière, **une option de reconfiguration est proposée** dans le projet. Cette option d'aménagement propose une relocalisation de la gare routière légèrement plus au Sud (allongement du temps de parcours piétons vers la gare SNCF d'environ 1mn30 maximum pour les postes à quais les plus éloignés), avec un fonctionnement revu pour permettre une **régulation in situ** et limiter ainsi la circulation des bus dans le quartier, avec des espaces d'attente accessibles et sécuritaires pour tous, notamment pour les scolaires. La gare routière ainsi redessinée offre **13 postes à quais**, reconfigure la place de l'Ermitage en la déportant légèrement vers l'Est, l'apaisant en l'éloignant de l'axe structurant. Cette place, nouvelle centralité au Sud du pôle, articule les parcours reliant la gare routière, les accès à la gare, le lien ville-ville et le PSR. Cet espace pourrait accueillir du stationnement cycles, un local conducteur ainsi qu'un pavillon de la mobilité.

La relocalisation de la gare routière plus au Sud impacte partiellement l'espace vert, deux arbres d'alignement et le parking de 19 places.

Le coût de cette option de reconfiguration est évalué à une augmentation d'environ 2,5 M€ pour le socle d'aménagements.

L'aménagement de la nouvelle gare routière devra être **généreusement paysagé** pour retrouver la qualité paysagère existante, renforcer l'alignement d'arbres le long de l'avenue.

Le projet devra renverser l'image traditionnelle d'une gare routière (étendue d'asphalte noir) vers une gare routière bien intégrée dans son environnement urbain. Des abris et des **filtres paysagers** permettront de préserver les vues des riverains.

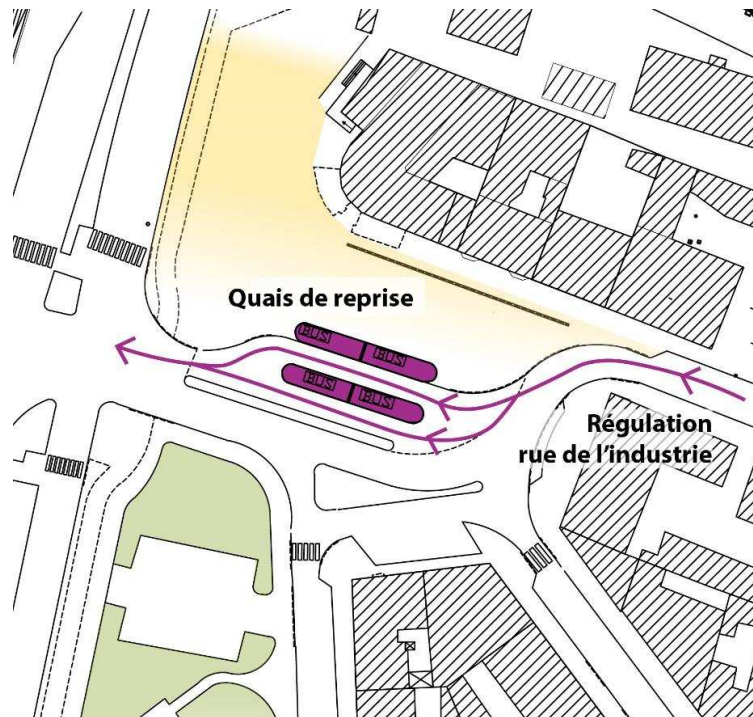


**Figure 82 : Exemples récents de gares routières paysagées en Ile-de-France : à gauche : Rueil Malmaison (92), à droite Herblay (95)**





## Gare routière existante – reprise à minima



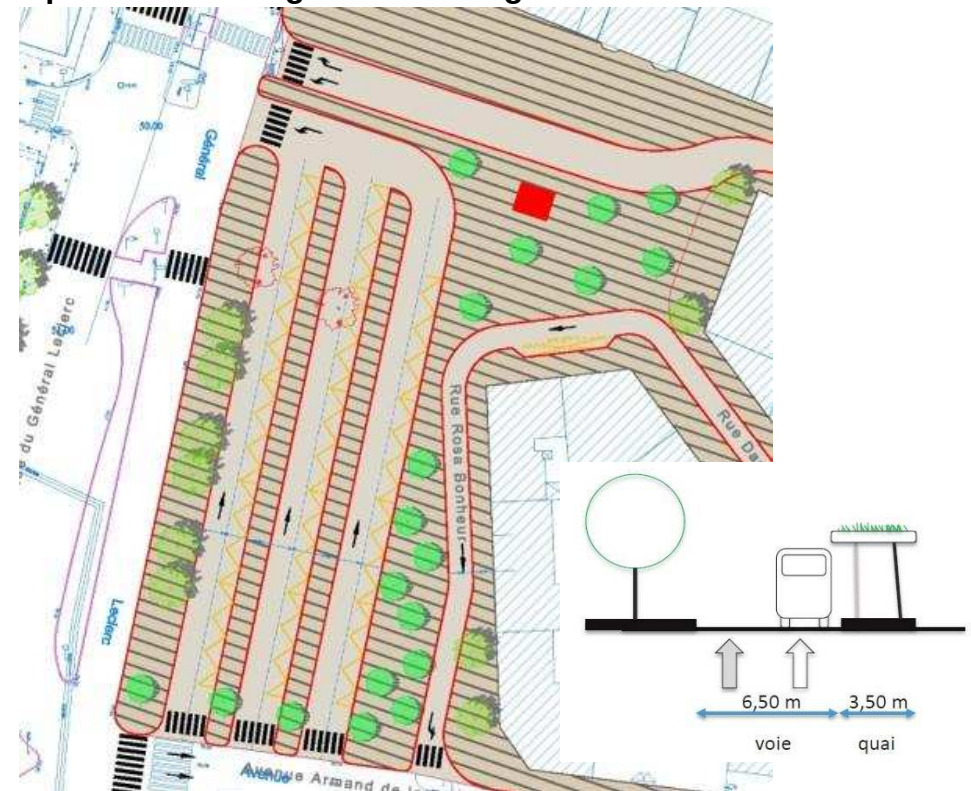
### Forces :

- Coûts d'investissement moindres ;

### Faiblesses :

- Régulation et postes à quais dissociés (nombreux kilomètres haut le pied, environ 750 m par trajet) ;
- Places de stationnement dépendantes (la circulation des bus se fait depuis l'espace de stationnement, un bus en arrêt bloque ainsi le passage des autres bus) ;
- Pas de locaux conducteurs ;
- Espace conflictuel pour les piétons ;

## Option de reconfiguration de la gare routière sud



### Forces :

- Gare routière intégrant la régulation ;
- Optimisation du parcours des Bus, avec possibilité de sortir vers le Nord et le Sud de la RD606 ;
- Aménagement d'une nouvelle place, nouvelle centralité de la façade Sud du Pôle ;

### Faiblesses :

- Éloignement vers le Sud de la gare routière (jusqu'à 1min30 d'allongement du parcours piéton) ;
- Impact espace vert « classé » AVAP ;
- Suppression places de stationnement à proximité des commerces (19 places).



## 4.4.5 EXTENSION DU PARC DE STATIONNEMENT REGIONAL (PSR)

L'augmentation de la capacité de stationnement de l'actuel PSR est envisagée par extension des planchers de 16 m vers le Nord (+ 350 places environ).

L'extension du PSR entraîne la **fermeture de la rue Séjourné**, le long de la façade Nord du PSR, et nécessite donc une **restructuration de la desserte** des parcelles situées à l'Est du PSR (parcelles SNCF), dont l'accès s'effectue actuellement via la rue Séjourné.

L'extension impacte également le talus, un bâtiment SNCF (n°51) des places de stationnement SNCF et entraîne la reconfiguration de locaux techniques.

Deux variantes techniques sont à l'étude et démontrent que la desserte des bâtiments de la SNCF peut être restituée par la rue de l'Industrie. Elles diffèrent par le mode de desserte : soit par bouclage en sens unique soit par un accès direct aux bâtiments n°44,50 et 60 en double sens.

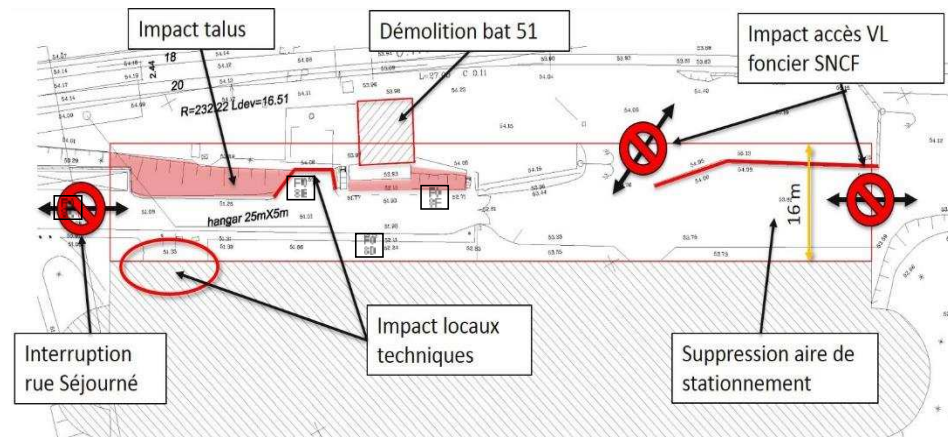


Figure 83 : Plan des impacts de l'extension du PSR



Rue Séjourné

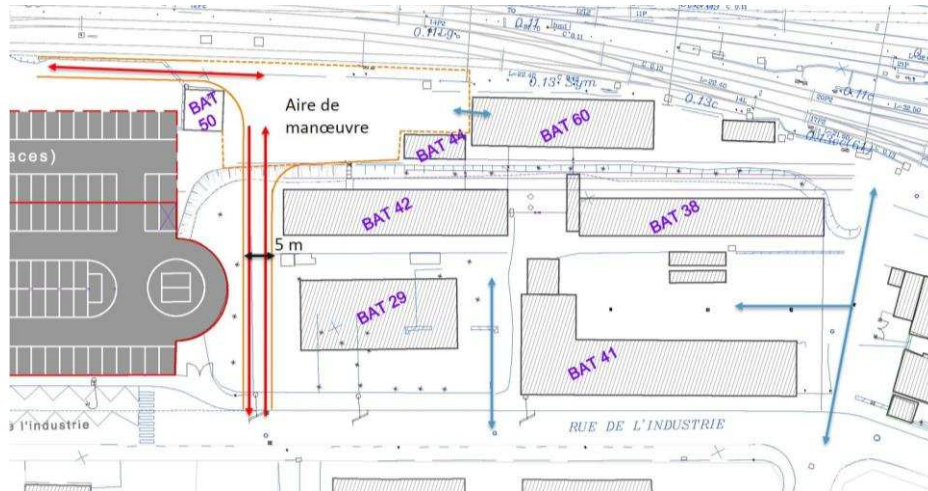
Locaux techniques PSR



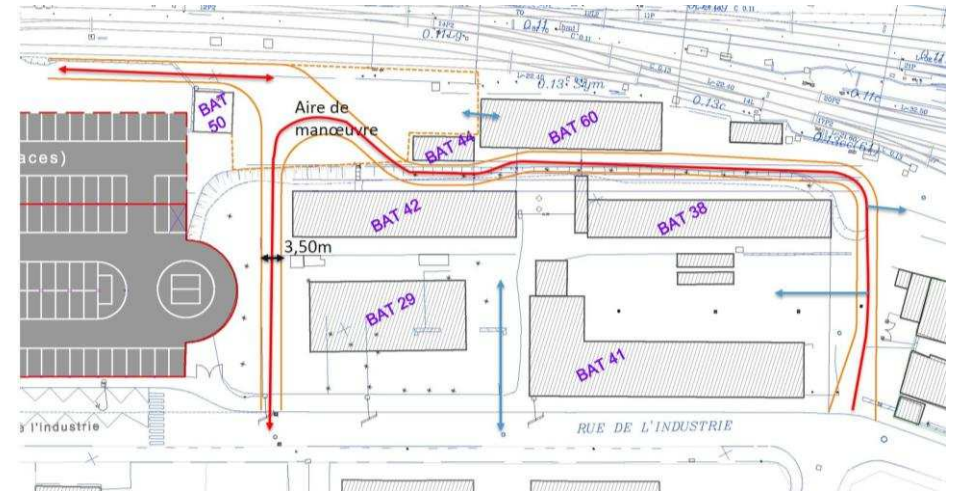
Locaux techniques Talus

Bâtiment 51

Figure 84 : Photos des environnants du PSR



**Variante 1** : Aménagement d'un accès spécifique en double sens



**Variante 2** : Aménagement d'un bouclage en sens unique

**Figure 85** : Variantes techniques de restructuration de la desserte

Le choix de la variante de desserte se fera en concertation avec SNCF, propriétaire de ces parcelles.





## **PARTIE 5 : PRINCIPAUX IMPACTS**

|  |            |  |            |
|--|------------|--|------------|
| <b>5.1 IMPACTS EN PHASE TRAVAUX</b>                | <b>134</b> | <b>5.2 IMPACTS A TERME</b>                   | <b>140</b> |
| 5.1.1 Impacts sur les fonctionnalités ferroviaires | 134        | 5.2.1 Impacts sur les piétons                | 140        |
| 5.1.2 Impacts sur le fonctionnement bus            | 135        | 5.2.2 Impacts sur les cycles                 | 141        |
| 5.1.3 Impacts sur le fonctionnement du T Zen 2     | 136        | 5.2.3 Impacts sur les bus                    | 142        |
| 5.1.4 Impacts sur les modes actifs                 | 137        | 5.2.4 Impacts sur le T Zen                   | 144        |
| 5.1.5 Impacts sur les véhicules particuliers       | 137        | 5.2.5 Impacts sur les véhicules particuliers | 146        |
|  |            | 5.2.6 Impacts fonciers                       | 148        |



## 5.1 IMPACTS EN PHASE TRAVAUX

Quel que soit le scénario d'aménagement et les variantes d'insertion retenues, les travaux nécessaires à la mise en œuvre du projet impacteront le fonctionnement actuel du pôle. Ces impacts seront à confirmer et à approfondir dans les phases d'études ultérieures.

### 5.1.1 IMPACTS SUR LES FONCTIONNALITES FERROVIAIRES

La mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), **et en particulier du ou des nouveau(x) franchissement(s) des voies ferrées impacteront les débouchés Nord et Sud, ainsi que les fonctionnalités ferroviaires :**

- Interruptions temporaires de circulation et/ou diminution de vitesse nécessaires,
- Diminution ponctuelle des largeurs de quais afin d'insérer les accès au franchissement,

La suite des études traitera finement les emprises chantiers et les impacts sur l'existant.

L'extension du PSR condamne l'accès aux emprises SNCF depuis la rue Séjourné (cf. § 4.4.5 ci-dessus) et impacte également le talus ferroviaire sans impacter les voies. En phase travaux cela se traduit par des contraintes sur le fonctionnement ferroviaire (vitesse de circulation, etc.) et sur la mise en œuvre des travaux de soutènement.

A noter que **les travaux liés au Quartier Centre Gare** (immeubles le long des voies et de la gare routière nord et modification du bâtiment gare historique) **peuvent également impacter les fonctionnalités ferroviaires.**

Les études ultérieures s'attacheront à diminuer les impacts sur les fonctionnalités ferroviaires, éventuellement en mutualisant les périodes d'impacts.

Une attention particulière sera apportée afin de réduire au possible la gêne des voyageurs pour les accès aux trains.



## 5.1.2 IMPACTS SUR LE FONCTIONNEMENT BUS

### 5.1.2.1 Au nord du pôle

Au nord du pôle, la création de la nouvelle gare routière, et de la zone de régulation associée, a lieu sur des emprises SNCF, dont l'emprise de la halle SERNAM où les bus régulent actuellement.

Les travaux de mise en œuvre impacteront majoritairement la régulation, qui devra donc s'effectuer sur voirie pendant le chantier. Cela pourra impacter des places de stationnement et / ou des files de circulation selon les voies considérées. Le choix de l'emplacement des zones de régulation temporaires devra se faire en liaison étroite avec les transporteurs et le gestionnaire de voirie.

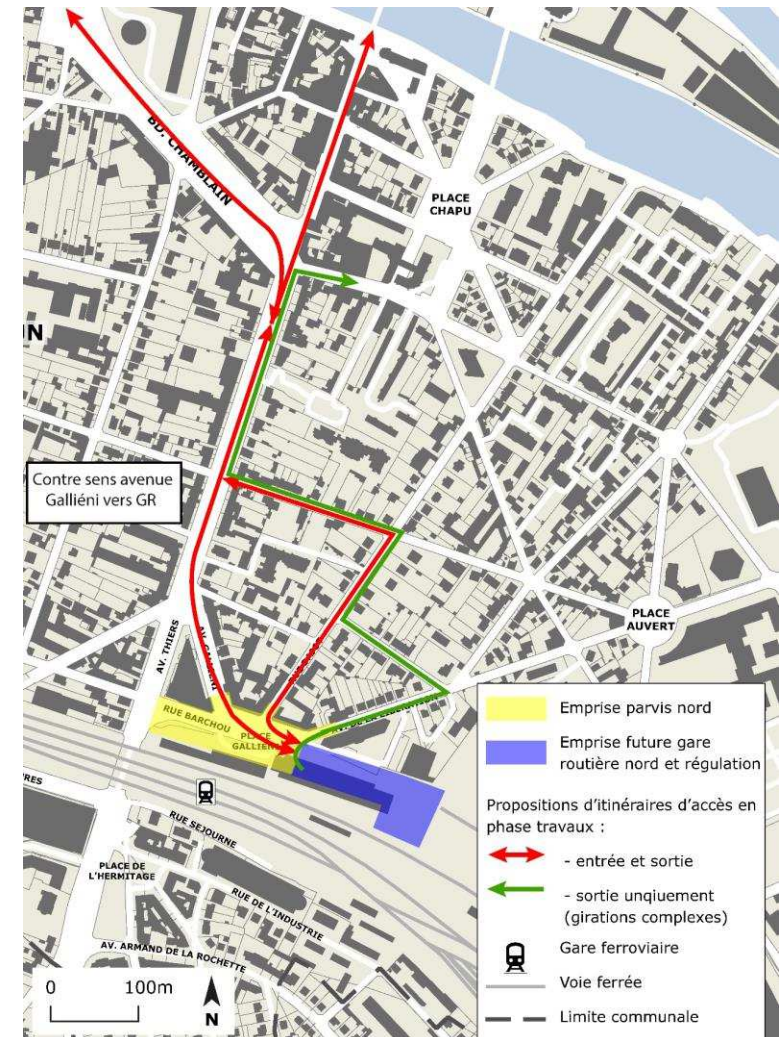
Les travaux du parvis nord ne pourront se faire qu'après la mise en **service de la gare routière nord et de son espace de régulation**, ce qui permet de conserver un fonctionnement correct des bus en phase travaux. Néanmoins, l'accès à la nouvelle gare routière pour les bus nécessitera un phasage fin pour organiser les circulations sur et à proximité du parvis. Les itinéraires alternatifs ci-contre pourront être envisagés.

### 5.1.2.2 Au sud du pôle

Au sud du pôle, dans le cas de la conservation de la gare routière existante, il n'y a pas d'impacts forts sur le fonctionnement.

Dans le cas de la reconfiguration de la gare routière nord (parallèle à la RD606), cette nouvelle gare peut être créée avec **un impact réduit sur le fonctionnement actuel**.

Après la mise en service de la nouvelle gare, les aménagements à l'emplacement de la gare routière actuelle pourront être réalisés, avec un impact réduit sur la nouvelle gare.



**Figure 86 :** Propositions d'itinéraires alternatifs pour l'entrée et la sortie de la **nouvelle gare routière nord** pendant les travaux du parvis nord



## 5.1.3 IMPACTS SUR LE FONCTIONNEMENT DU T ZEN 2

La mise en service du T Zen 2 est prévue à l'horizon 2024. A ce moment, le projet de pôle sera en phase travaux quel que soit le scénario considéré (cf. §6.2 Planning prévisionnel).

Les travaux au nord du pôle comportent notamment des opérations de réaménagement du parvis nord relativement importants. Afin de limiter les impacts sur l'exploitation du T Zen 2 pendant les travaux du pôle, la solution de terminus provisoire avenue Gallieni, telle qu'envisagée dans le dossier d'enquête d'utilité publique du T Zen 2 (cf. § 2.4.1) est envisagée. Dans le scénario A, il est possible que cette phase transitoire soit d'une durée plus courte, voire pas nécessaire : une étude approfondie devra être menée sur le terminus provisoire. L'approfondissement de cette étude, sera mis en perspective avec le travail global de planning des différentes opérations, lors des études de schéma de principe.

Ce terminus provisoire permet de conserver un terminus à proximité immédiate de la gare de Melun en s'affranchissant d'une grande partie des contraintes liées aux travaux du pôle (phasage des emprises travaux par exemple). La mise en place de ce terminus provisoire permettra également de faciliter les travaux du parvis nord en limitant les contraintes liées aux infrastructures du T Zen : plateforme à conserver, quai à maintenir...

Pour faciliter l'accès des voyageurs au quai du T Zen, une signalétique spécifique sera mise en place pendant les travaux du parvis nord.

Par ailleurs la mise en œuvre du terminus définitif ne peut se faire sans une reprise entière du parvis nord, le quai de reprise du T Zen étant positionné à l'emplacement de la gare routière existante.

Les travaux du parvis nord comprennent la réalisation du terminus définitif du T Zen. Celui-ci pourra emprunter son terminus définitif dès la fin des travaux du parvis nord.

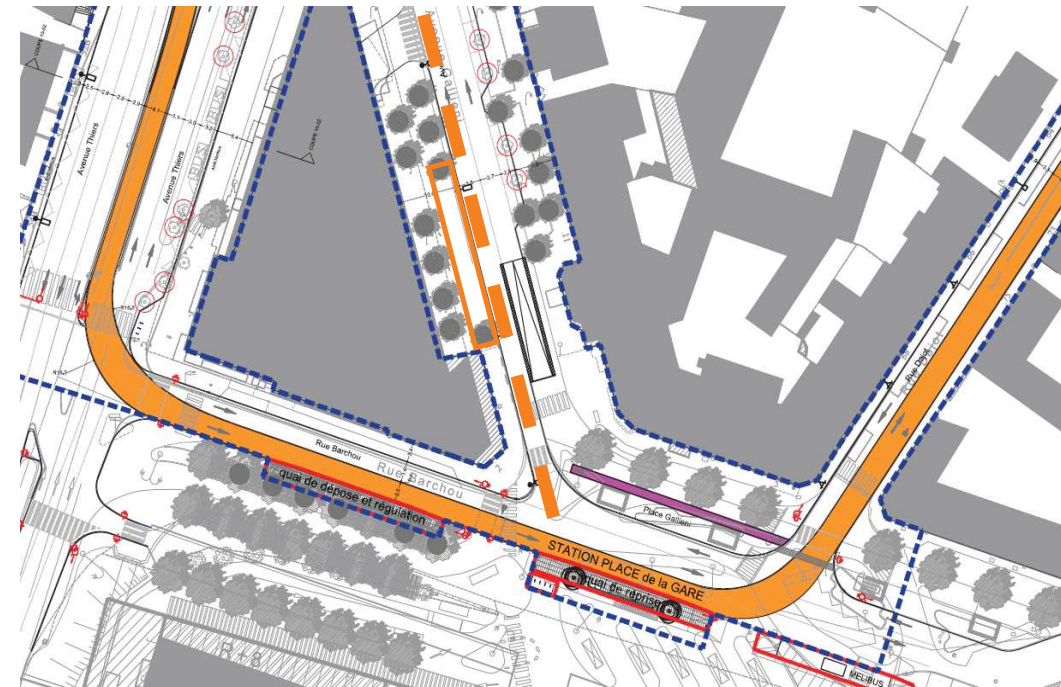


Figure 87 : Arrivée du T Zen 2 sur le parvis Nord (tracés provisoire et définitif)





## 5.1.4 IMPACTS SUR LES MODES ACTIFS

Les travaux à proximité du pôle impacteront les cheminements des modes actifs, qu'ils s'agissent des piétons ou des cycles. De manière générale, des cheminements sécurisés seront restitués pour les piétons en bordure des zones de chantier pour maintenir l'accès au pôle, ainsi que les usages présents : accès aux commerces, cheminements des riverains...

Les itinéraires cycles seront dans la mesure du possible déviés et les stationnements seront déplacés.

## 5.1.5 IMPACTS SUR LES VEHICULES PARTICULIERS

### 5.1.5.1 Sur la circulation

Quel que soit le scénario retenu, les travaux généreront des impacts sur le fonctionnement du réseau viaire, via la fermeture de certaines voies, ou sens de circulation pendant les travaux, et avec l'augmentation des flux également dues aux projets urbains dans l'agglomération.

Pour limiter ces impacts, un plan de circulation sera établi pour la phase travaux en concertation avec les collectivités, les services de secours, le service de collecte des ordures ménagères, ...

Les travaux d'aménagements au nord impacteront fortement la rue Barchou, la rue Dajot, la place Gallieni, l'avenue Gallieni et l'avenue de la Libération.

Les travaux d'aménagement au sud impacteront la rue Séjourné et la rue de l'Industrie.

La RD606 devrait être impactée ponctuellement pour les travaux liés aux PAQ et à la sécurisation des traversées piétonnes.

A l'échelle du pôle, d'une manière générale, un travail complémentaire de d'organisation et hiérarchisation de la voirie devra être mené avec l'ensemble des gestionnaires de voirie, notamment sur les carrefours de la RD606.

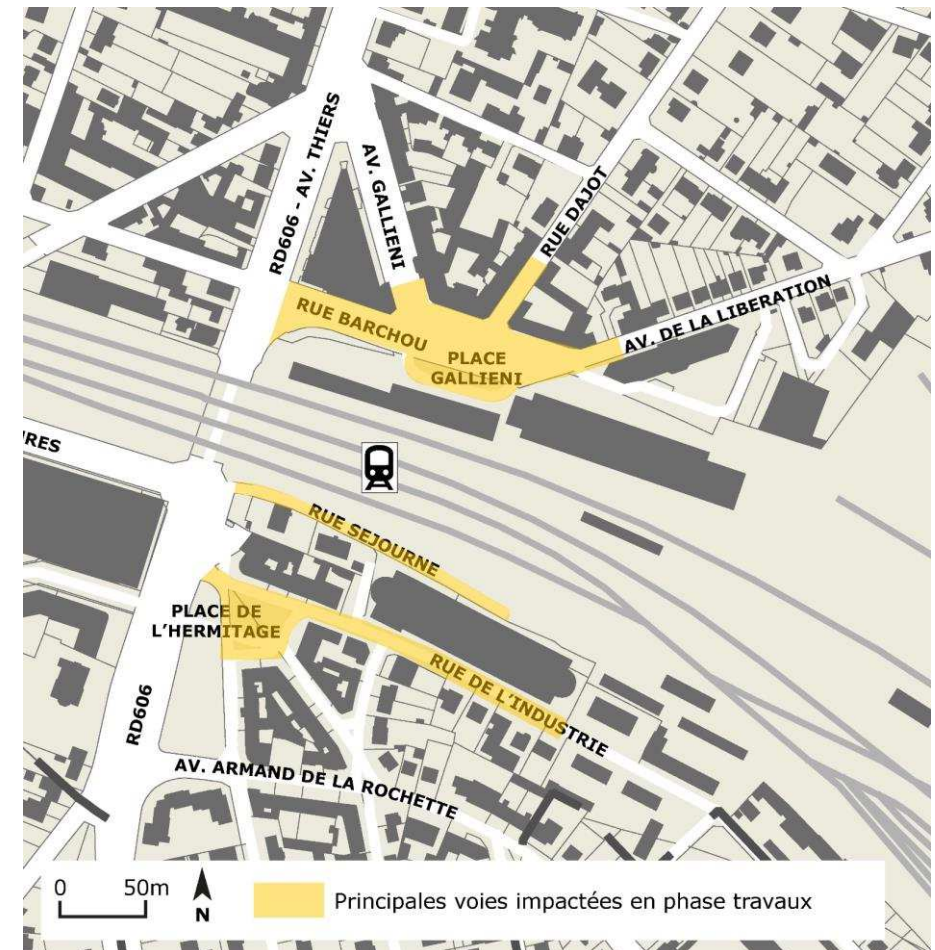


Figure 88 : Voies de circulation et impacts travaux



## 5.1.5.2 Sur le stationnement

En phase travaux, le stationnement sur voirie, dont les déposes-minutes au nord et au sud du pôle seront impactés.

Les travaux d'extension du PSR nécessiteront à minima la neutralisation d'une ligne de stationnement à chaque niveau (du côté de la rue Séjourné), impactant environ 185 places de stationnement.



Figure 89 : Plan du RDC et du niveau 1 du PSR (Source : Plan d'évacuation affiché dans le PSR, avril 2017)

## 5.1.5.3 Sur le parking Nord

Le projet initial du Quartier Centre Gare comprend la réalisation d'un parking souterrain de 350 places situé au nord du pôle, sous le parvis et la future gare routière. Ce parking est destiné en parties aux usagers des immeubles de bureaux entre la future gare routière et les voies ferrées prévus dans le cadre du projet urbain, et en partie à un usage ville.

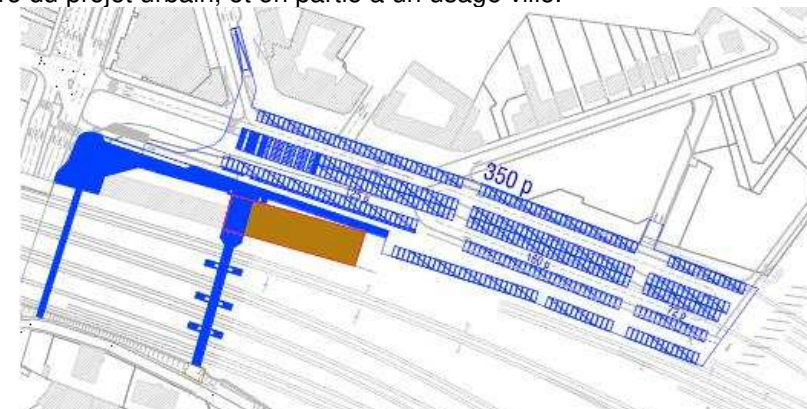


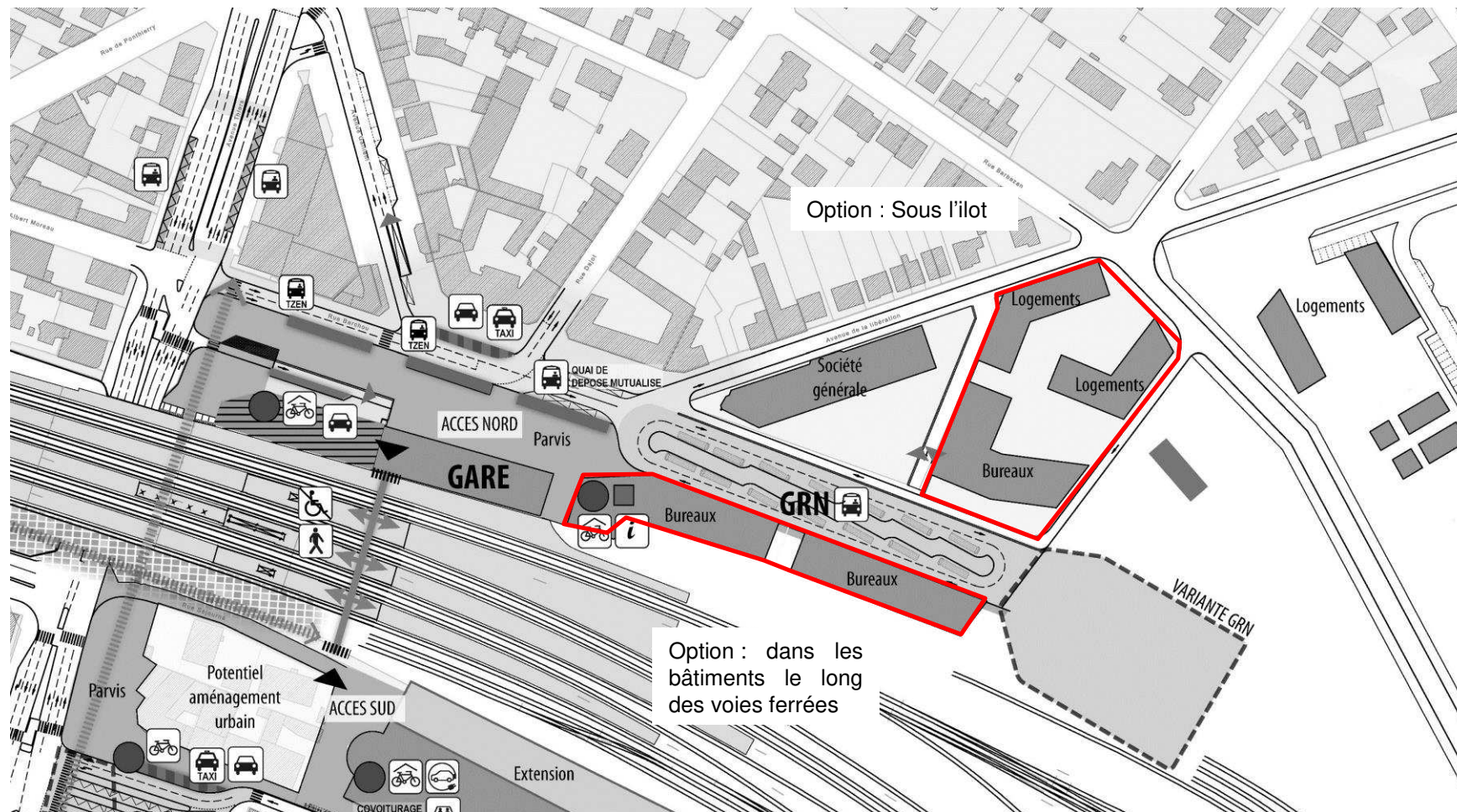
Figure 90 : Projet de parking souterrain dans le cadre du Quartier Centre Gare (Source : Fabrique urbaine, CAMVS, 2016)

Le projet de pôle prévoit la mise en œuvre d'une nouvelle gare routière au nord et la reprise complète du parvis. Les travaux de la gare routière seront les premiers à être effectués, avec un objectif de début des travaux préparatoires en 2020.

Afin de limiter les interfaces entre les projets, le parking souterrain du projet urbain devrait être réalisé avant les travaux au nord, ce qui ne semble pas possible en termes de phasage.

Des échanges avec la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine (CAMVS), maitrise d'ouvrage du projet Quartier Centre Gare, ont conduit à **écarter le projet de parking souterrain** à l'emplacement initialement prévu.

Les études à venir sur le pôle (SdP) prendront en compte le positionnement d'un parking intégré au projet urbain, mais qui ne devra pas se situer sous le parvis. Le plan de circulation du quartier devra être étudié plus finement afin d'assurer le bon fonctionnement du pôle.



**Figure 91 : Positions pouvant être envisagées pour le parking urbain au nord (sous l'îlot ou le long des voies ferrées)**



## 5.2 IMPACTS A TERME

### 5.2.1 IMPACTS SUR LES PIETONS

Dès la réalisation du socle d'aménagements, l'espace dédié aux modes actifs et plus particulièrement celui destiné aux piétons est considérablement augmenté. Le projet de traitement qualitatif du sol continu, support du pôle d'échanges multimodal et facteur d'identité, propose des itinéraires accessibles à tous, et sécurisés, notamment pour le raccordement du parvis Nord à l'avenue de Thiers, dont la pente actuelle n'est pas compatible avec la norme d'accessibilité PMR.

Un soin particulier sera porté au traitement des délaissés existants aux abords du PSR, avec un élargissement des emprises et un soin particulier au traitement de la liaison entre le PSR et l'accès secondaire de la gare.

Les aménagements sont adaptés suivant les scénarios d'implantation du nouveau franchissement pour s'adapter aux différents parcours qu'ils génèrent.

Le déploiement d'une signalétique homogène sur l'ensemble du pôle permettra de faciliter les cheminements piétons.



## 5.2.2 IMPACTS SUR LES CYCLES

Les aménagements projetés dans le socle valorisent fortement l'usage et le rabattement des modes actifs, avec une attention particulière portée aux cycles. Tout d'abord, les aménagements s'inscrivent dans le projet global de création d'itinéraires cycles sur la commune et le département, et propose de développer une offre de stationnement sécurisé à proximité des différents modes de transport.

Si le socle d'aménagements prévoit à minima l'accompagnement et le renforcement des parcours identifiés, le franchissement des voies ferrées le long de la RD606 demeure problématique. En effet, l'aménagement d'une liaison Nord-Sud dédiée aux cycles n'est envisagé que dans le scénario B qui prévoit le doublement du passage souterrain existant qui pourrait alors être réservé aux cycles, alors que les piétons emprunteront le nouveau passage souterrain.

NOTA : à ce jour, l'ensemble des itinéraires cyclables évoqués autour du pôle (notamment avenue Thiers), ne sont pas tous inscrits dans les projets locaux. Une coordination sur le sujet des circulations cycles devra être menée afin d'assurer une bonne intégration du pôle dans le réseau cyclable.

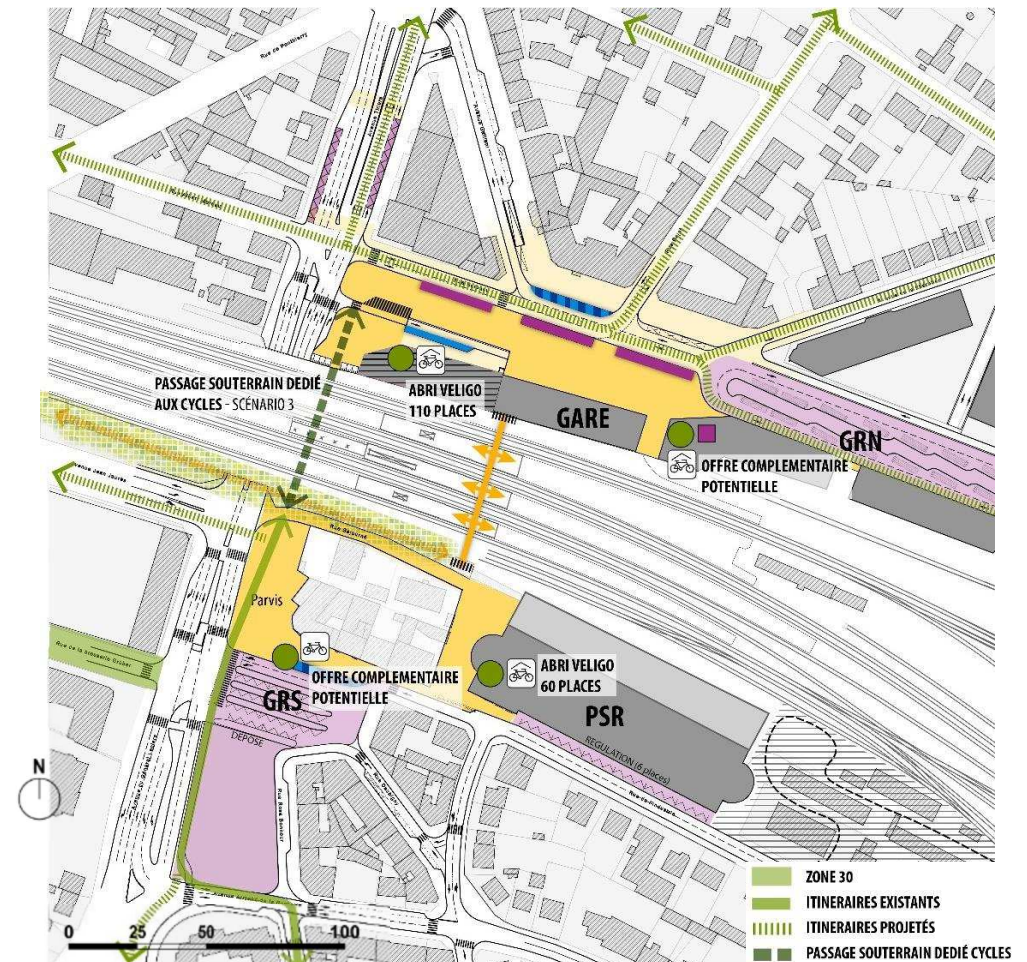


Figure 92 : Plan des itinéraires cyclables (scénario B)



## 5.2.3 IMPACTS SUR LES BUS

La réalisation de la gare routière nord, les aménagements au sud et la réaffectation des lignes vont permettre de clarifier le fonctionnement des gares routières pour les usagers et de rationaliser les itinéraires bus.

Au nord, la nouvelle gare routière permettra de regrouper l'ensemble des postes à quai bus en un même lieu et de créer un quai de dépose mutualisé pour bus articulés devant l'entrée principale de la gare.

La nouvelle zone de régulation sera dédiée à cette fonction, améliorant cette étape essentielle au fonctionnement robuste du réseau,

Le réaménagement du parvis ainsi libéré permet d'en constituer un nouveau, donnant plus d'espace aux piétons et d'insérer le terminus du T Zen 2.

Au sud, dans le cas de la conservation de la gare routière actuelle, la zone de régulation rue de l'Industrie sera réaménagée et simplifiée par rapport à la situation actuelle. Le poste à quai devant le PSR sera conservé et mutualisé pour l'ensemble des lignes desservant la gare routière sud afin de permettre un meilleur accès à la gare ferroviaire.

Dans l'option de restructuration de la gare routière sud, le regroupement des fonctions de dépose, prise en charge et régulation permet d'une part, de réduire les temps de parcours et les kilomètres haut le pied (environ 630m en moins par course), d'autre part d'assurer une dépose des usagers de manière sécuritaire sur des postes à quais.

Cette option permet également de désengorger la rue de l'Industrie, voie d'accès au PSR (environ 1 000 places à terme).

Dans la suite des études, une attention particulière sera portée au fonctionnement des circulations afin d'éviter au maximum les conflits entre les bus et les autres modes, au nord comme au sud.

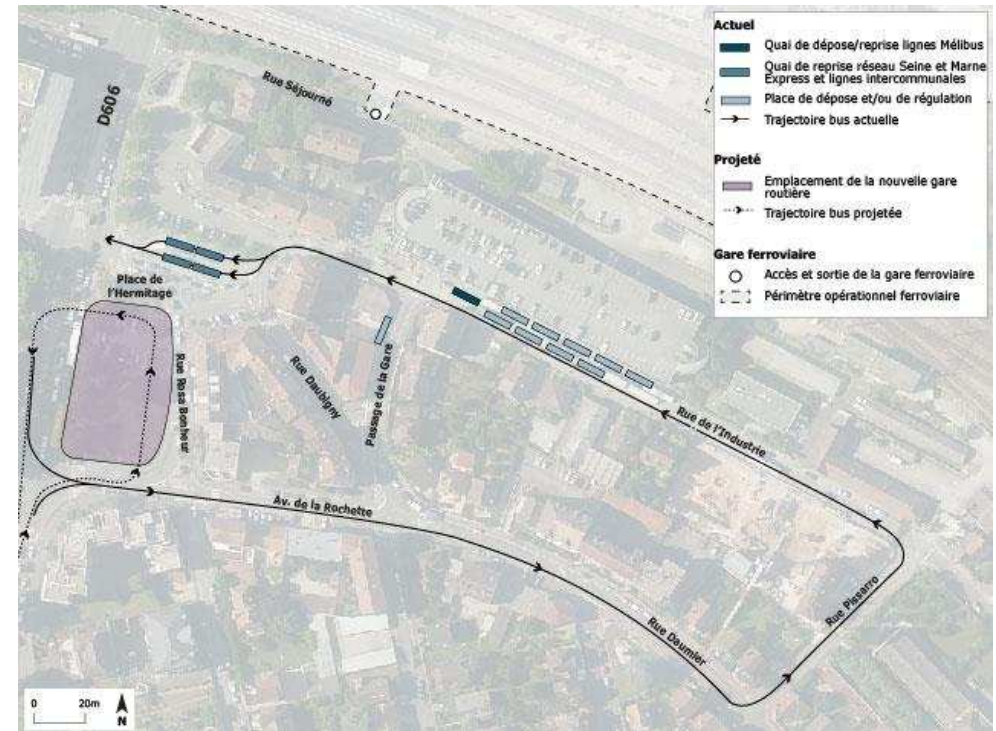


Figure 93 : Itinéraires bus d'accès à la gare routière **sud actuelle et projetée**



# PRINCIPAUX IMPACTS

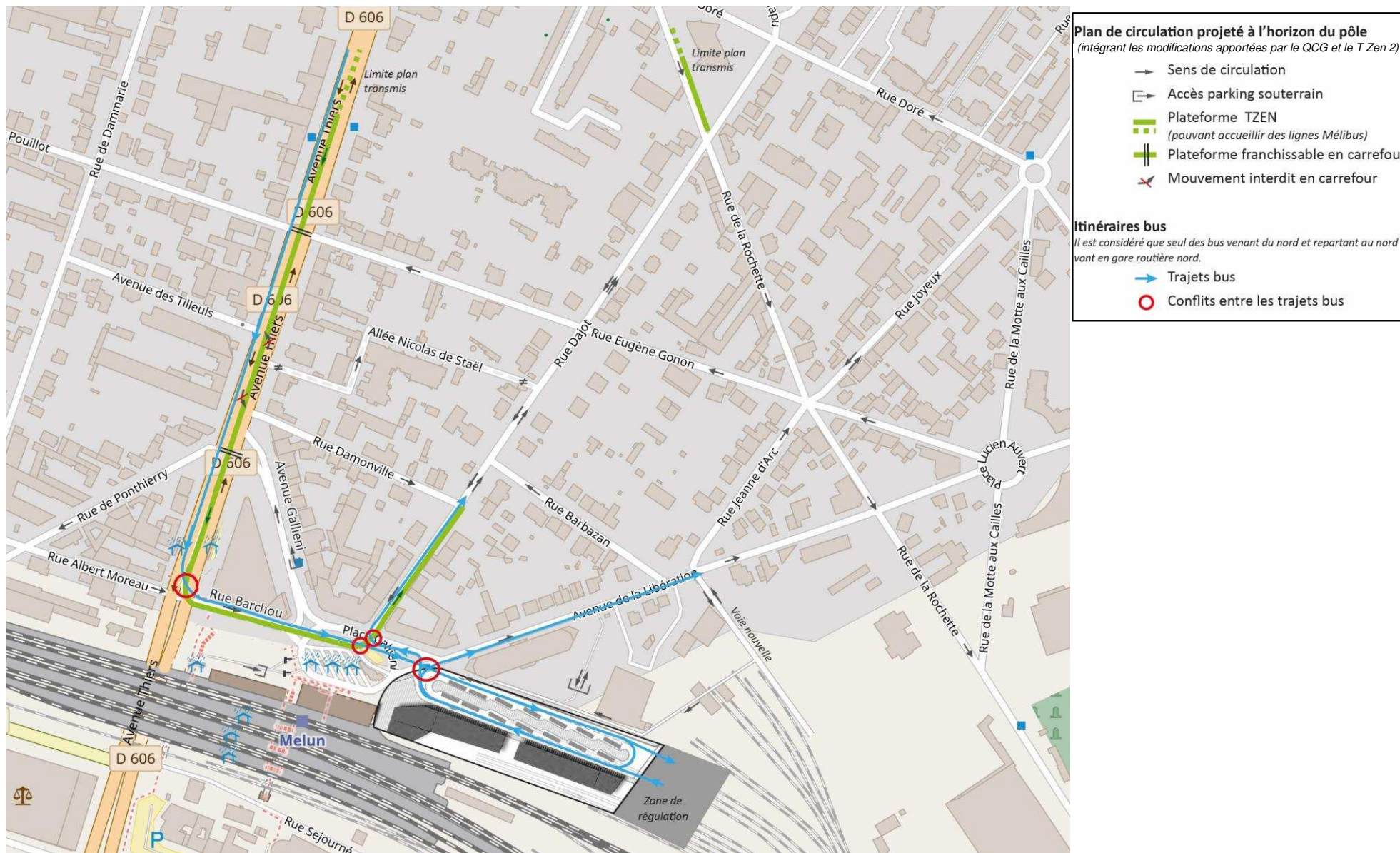


Figure 94 : Itinéraires bus au nord du pôle sur la base du plan de circulation projeté (Source fond de plan : openstreetmap.org)



## 5.2.4 IMPACTS SUR LE T ZEN

La requalification de la façade nord du pôle permet notamment d'intégrer le terminus du T Zen sur le parvis nord.

La suppression dans le programme du Quartier Centre Gare du parking souterrain au nord (cf. 5.2.5), nécessite le passage de flux VP sur le parvis, en plus des itinéraires poids lourds prévus en surface dans le projet urbain et des itinéraires VP des riverains résidant avenue de la Libération.

Les itinéraires bus empruntent le parvis nord et croisent à deux reprises la plateforme T Zen (cf. Figure 94) aux carrefours rue Barchou / RD606 et Place Gallieni / rue Dajot. Ces carrefours devront faire l'objet d'étude plus approfondies au Schéma de Principe, en partenariat avec les études PRO du T Zen 2.

Enfin, le passage de VP sur le parvis est nécessaire pour la desserte de la dépose minute et l'accès des riverains résidant avenue de la Libération.

Un besoin d'étude plus approfondi de deux carrefours de la RD606 est nécessaire en phase Schéma de Principe du pôle, en étroite coordination avec les études PRO du T Zen 2.

Ces études complémentaires permettront de s'assurer de la faisabilité du fonctionnement des carrefours à feux, notamment ceux de la RD606, pour vérifier que l'ensemble des mouvements envisagés soient possibles. Elles devront prendre en compte le flux important de piétons lié aux arrêts « gare Thiers ».





# PRINCIPAUX IMPACTS



**Plan de circulation projeté à l'horizon du pôle**  
(intégrant les modifications apportées par le QCG et le T Zen 2)

- Sens de circulation
- ↪ Accès parking souterrain
- Plateforme TZEN (pouvant accueillir des lignes Mèlibus)
- Plateforme franchissable en carrefour
- ✗ Mouvement interdit en carrefour

**Itinéraires d'accès à la dépose minute**  
(Hypothèses : seules les VP venant du nord utilisent la dépose minute nord, les VP au sud restent au sud)

- Dépose minute
- ➔ Option 1
- ➔ Option 2

**Itinéraires d'accès riverains**

- Avenue de la Libération
- ➔ Accès avenue de la Libération

**Etudes à poursuivre au stade Schéma de Principe**

- Carrefour à étudier en lien avec les études TZEN2

**Figure 95** : Itinéraires d'accès à la dépose minute nord et à l'avenue de la Libération



## 5.2.5 IMPACTS SUR LES VEHICULES PARTICULIERS

### 5.2.5.1 Circulation

Pour faciliter les accès bus à la gare routière nord et les cheminements des modes actifs, ainsi que pour gagner en lisibilité sur le fonctionnement du parvis nord, la place dédiée aux véhicules au nord sera restreinte par rapport à la situation actuelle. Des places de taxis et de dépose minute seront restituées afin de permettre le bon fonctionnement du pôle. Le dimensionnement de l'offre en dépose et son positionnement devront être approfondis dans le schéma de principe afin d'éviter les conflits d'usage, notamment avec les TC. Le fonctionnement de cette offre de dépose devra être suffisamment aisé pour que le stationnement sauvage sur les quais des bus/T Zen ne se développe pas.

Lors des études ultérieures (SdP), il conviendra de traiter correctement les différents flux VP de manière à garantir le bon fonctionnement du pôle-gare en tenant compte du T Zen 2 et du développement du quartier.

### 5.2.5.2 Stationnement

Le nombre de places de stationnement sera augmenté à proximité immédiate du pôle avec l'extension du PSR (ajout d'environ 350 places). Le stationnement existant sur l'espace public au nord du pôle et sud du pôle sera supprimé.

La labellisation du PSR en Parc-relais permettra de proposer une tarification préférentielle aux usagers du pôle et de nouveaux services de mobilité, comme éventuellement l'autopartage et le covoiturage.

Accompagnée d'une politique de stationnement sur voirie adaptée, cette labellisation permettra de concentrer les usages de rabattement dans le PSR et de conserver le stationnement des riverains ou à destination des commerces sur voirie. Pour que cette politique de gestion du stationnement fonctionne, une cohérence de la tarification sur voirie entre le Nord et le Sud du pôle et en lien avec le P+R, est nécessaire.

**Tableau 7 : Bilan de stationnement à l'horizon de mise en service du pôle**

|  | Nombre de places de stationnement |
|--|-----------------------------------|
| <b>Actuel</b>                                  | 1070                              |
| <b>Modifié dans le cadre du T Zen 2</b>        | -45                               |
| <b>Modifié dans le cadre du projet urbain</b>  | -50                               |
| <b>Modifié dans le cadre du projet de pôle</b> | 292                               |
| <b>TOTAL A TERME</b>                           | <b>1267</b>                       |

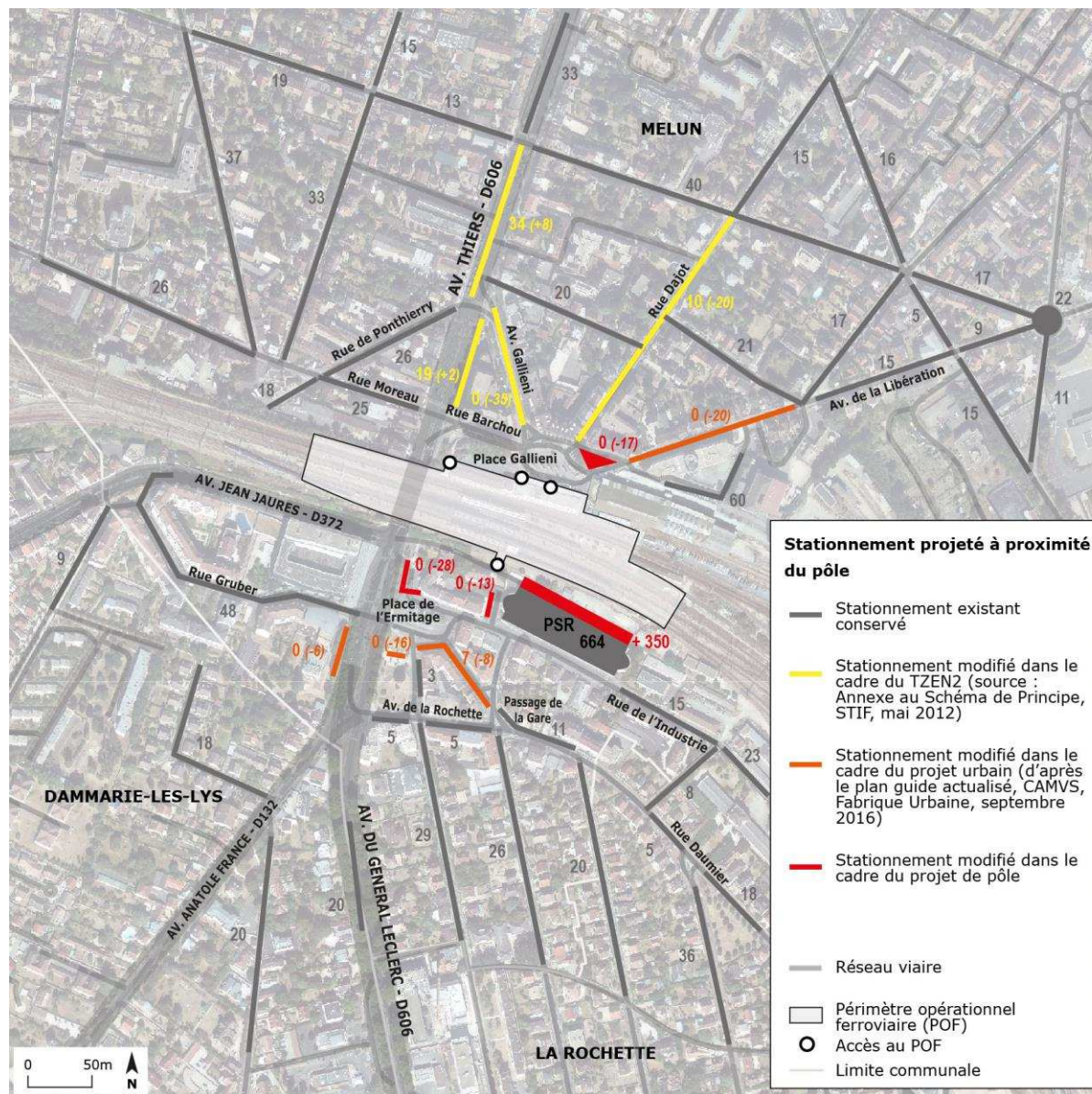







Figure 96 : Stationnement projeté à proximité du pôle



## 5.2.6 IMPACTS FONCIERS

Tous les scénarios étudiés comportent des impacts fonciers :

-  **au nord, sur les emprises SNCF** pour insérer la gare routière nord et sa zone de régulation (emprise nécessaire dépendant de variantes) (cf. § 4.4.3),
-  sur les emprises SNCF au droit du PSR (cf. § 4.4.5),
-  dans le cas des scénarios 3 et 4 une acquisition foncière non bâtie est nécessaire au droit du débouché du tunnel (cf. § 4.2.3 et 4.2.4),
-  dans le cas de la nouvelle gare routière au sud, une acquisition foncière de parcelles non bâties est nécessaire (cf. § 4.4.4),
-  pour l'accès modes doux sur le terre-plein ferroviaire au sud du plateau de voies (liaison gare – Clos Saint-Louis). Seule l'accroche de cet accès modes doux est inscrite dans le périmètre opérationnel du pôle.

*Note : les aménagements sur des emprises appartenant à la ville de Melun ou la CAMVS ne sont pas identifiés comme des impacts fonciers. Selon le même principe, les aménagements sur le parvis nord de la gare ne sont pas considérés comme impacts fonciers, les fonctionnalités actuelles étant restituées.*

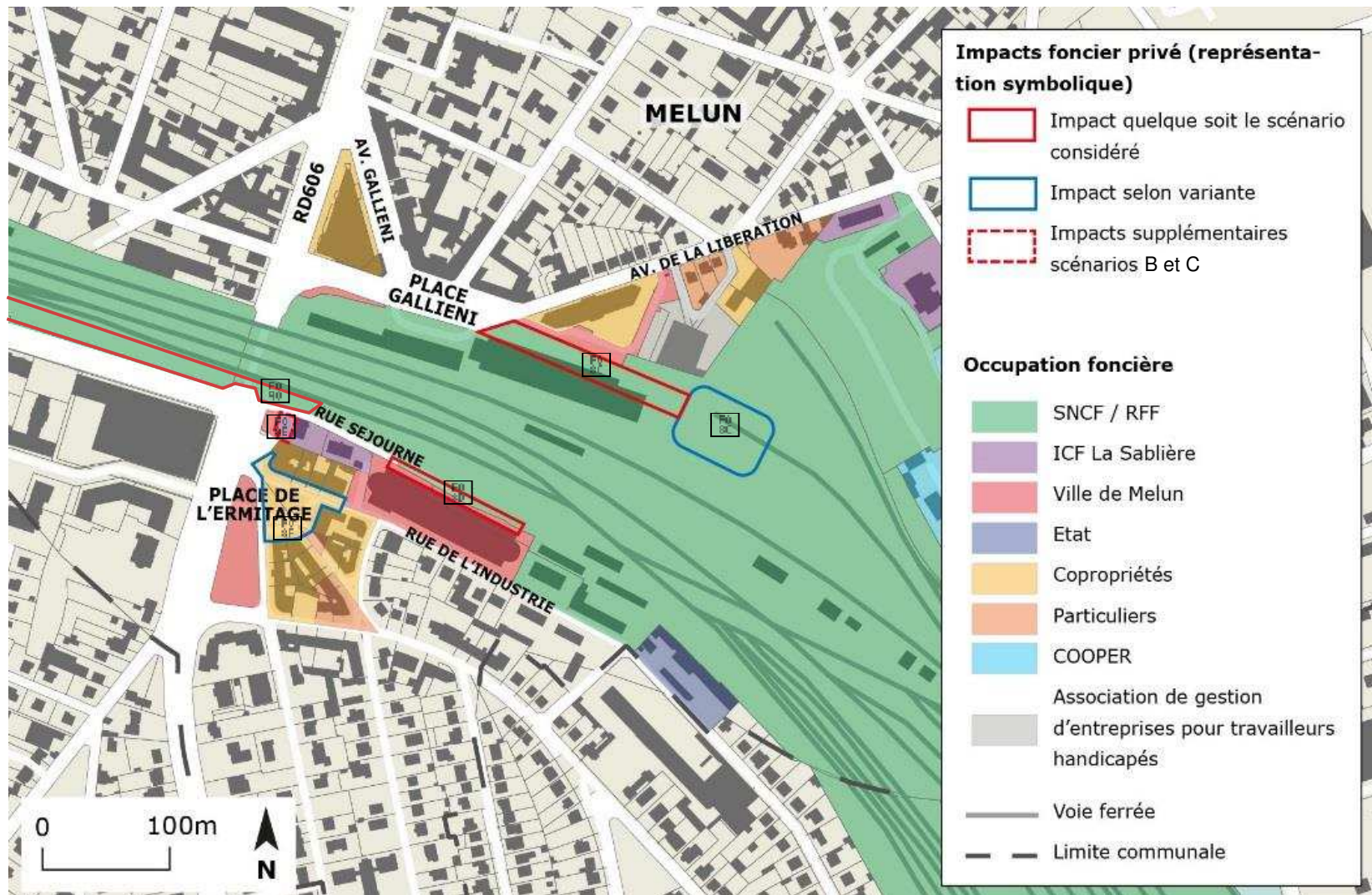


Figure 97 : Occupation foncière actuelle et principaux impacts



## PRINCIPAUX IMPACTS



## **PARTIE 6 : COUTS ET PLANNING PREVISIONNELS**

|   |            |  |            |
|---|------------|--|------------|
| <b>6.1 COUTS D'INVESTISSEMENT</b>           | <b>152</b> | <b>6.2 PLANNING PREVISIONNEL</b>           | <b>157</b> |
| 6.1.1 Méthodologie                          | 152        | 6.2.1 Phasage prévisionnel des travaux     | 157        |
| 6.1.2 Estimation des coûts d'investissement | 153        | 6.2.2 Planning prévisionnel de l'opération | 159        |
| 6.1.3 Financements                          | 154        |  |            |



## 6.1 COUTS D'INVESTISSEMENT

### 6.1.1 METHODOLOGIE

Les principales hypothèses pour l'estimation financière des coûts du projet ont pour valeur de référence l'euro courant septembre 2016.

Le chiffrage a été réalisé pour chaque scénario en séparant les aménagements d'espaces publics aux éléments spécifiques, tels que les ouvrages, les gares routières...

Les coûts présentés prennent en compte les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Les provisions pour aléas et incertitudes liées au stade

d'étude ne sont pas incluses dans les montants présentés et sont indiquées par les +/-20%, à considérer pour chaque coût d'investissement.

#### NOTA :

- Une étude sur le dimensionnement des flux piétons début 2018 permettra de définir la largeur du franchissement mixte ou ville ;
- Les études SNCF menées dans le cadre du DOCP étaient très amont et n'ont pas pu statuer sur la faisabilité complète des différents scénarios de franchissements.

Des études ultérieures devront approfondir ces deux sujets.





## 6.1.2 ESTIMATION DES COUTS D'INVESTISSEMENT

Coûts d'investissement +/- 20 %  
 Dont MOA/MOE/PAI  
 - Hors coût libération foncier SNCF  
 - Hors mise en accessibilité quais-trains et BV (SDA)

Socle d'aménagements : invariants programmatiques et aménagements de base

- Aménagements de base : 5,0 M€
- Extension du PSR : 4,7 M€
- Refonte desserte parcelles SNCF (rue Séjourné) : 0,1 à 0,4 M€
- Gare routière Nord : 3,1 M€
- Régulation Gare routière Nord : 1,3 à 1,5 M€
- Reprise à minima Gare Routière Sud : 0,3 M€
- Signalétique dans les emprises ferroviaires : 0,3 M€
- Extension abris filants sur les quais : 4,3 M€
- Accès liaison modes doux vers Clos Saint-Louis : 1,2 M€

**TOTAL environ 21 M€**

### Scénarios :

#### SCENARIO A

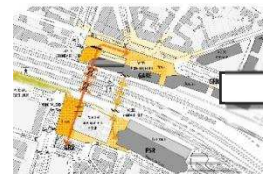


|   |  |   |
|---|--|---|
| <b>Passerelle</b><br>Ville/ville et Ferroviaire | 6 m de large<br>+ élargissement contrôles de billets<br>83 m de long | <b>Passerelle couverte</b><br>(dont EF et EM ; hors accès rue Séjourné)<br><br>Aux extrémités et par quai :<br>- 1 EF<br>- 1 EM<br>- 1 ascenseur<br><br>Hors accès quai 1 : de plain pied |
|---|--|---|

**Coût estimé (dont socle)**

**40 - 45 M€**

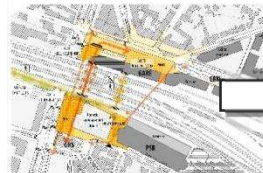
#### SCENARIO B



|   |                                  |  |
|---|----------------------------------|--|
| <b>Souterrain</b><br>Ville/ville et Ferroviaire | 7 à 8 m de large<br>63 m de long | Par quai :<br>- 2 EF<br>- 1 ascenseur<br><br>Contrôle des billets sous chaque quai |
|---|----------------------------------|--|

**50 - 55 M€**

#### SCENARIO C



|                                  |                                  |  |
|----------------------------------|----------------------------------|--|
| <b>Souterrain</b><br>Ferroviaire | 4 à 5 m de large<br>63 m de long | Par quai :<br>- 2 EF<br>- 1 ascenseur<br><br>Contrôle des billets aux extrémités |
| <b>Passerelle</b><br>Ville/ville | 5,4 m de large<br>89 m de long   | Passerelle couverte (hors EF)<br><br>Aux extrémités :<br>- 1 EF<br>- 1 ascenseur |

**45 - 55 M€**

**Option reconfiguration Gare Routière Sud :**

**+ 2,5 M€**

Les coûts seront affinés dans la phase ultérieure des études (Etudes Préliminaires du SDA et Schéma de Principe du Pôle)



## 6.1.3 FINANCEMENTS

Le projet de pôle est éligible à plusieurs financements publics, dont :

- Les financements prévus au CPER en tant que pôle PDU multimodal de niveau 1,
- Les financements du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) pour la mise en accessibilité de la gare ferroviaire,
- Les financements liés au projet T Zen 2,
- Les financements de droit commun Ile de France Mobilité, par exemple les financements des Schéma Directeur des Parcs Relais pour la labellisation en P+R du PSR (extension incluse), ainsi que des gares routières (« Ecostation bus »), le Plan Immédiat de Modernisation pour l'Accélération de la Qualité de Trains (« IMPAQT »),
- Les financements des collectivités.

Sur la base du scénario retenu à l'issue de la concertation, un Schéma de Principe sera engagé en 2018. Le Schéma de Principe débouchera sur un schéma de répartition des maîtrises d'ouvrage. Les financements mobilisés seront associés à chaque élément de programme du pôle en tenant compte :

- Des règles du CPER (Contrat de Plan Etat-Région) ;
- Des règles du Plan Régional « Antibouchons » pour faire évoluer le mode routier et cyclable ;
- Des règles du SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité) ;
- De la négociation engagée entre les différentes parties prenantes.



# COUTS ET PLANNING PREVISIONNELS

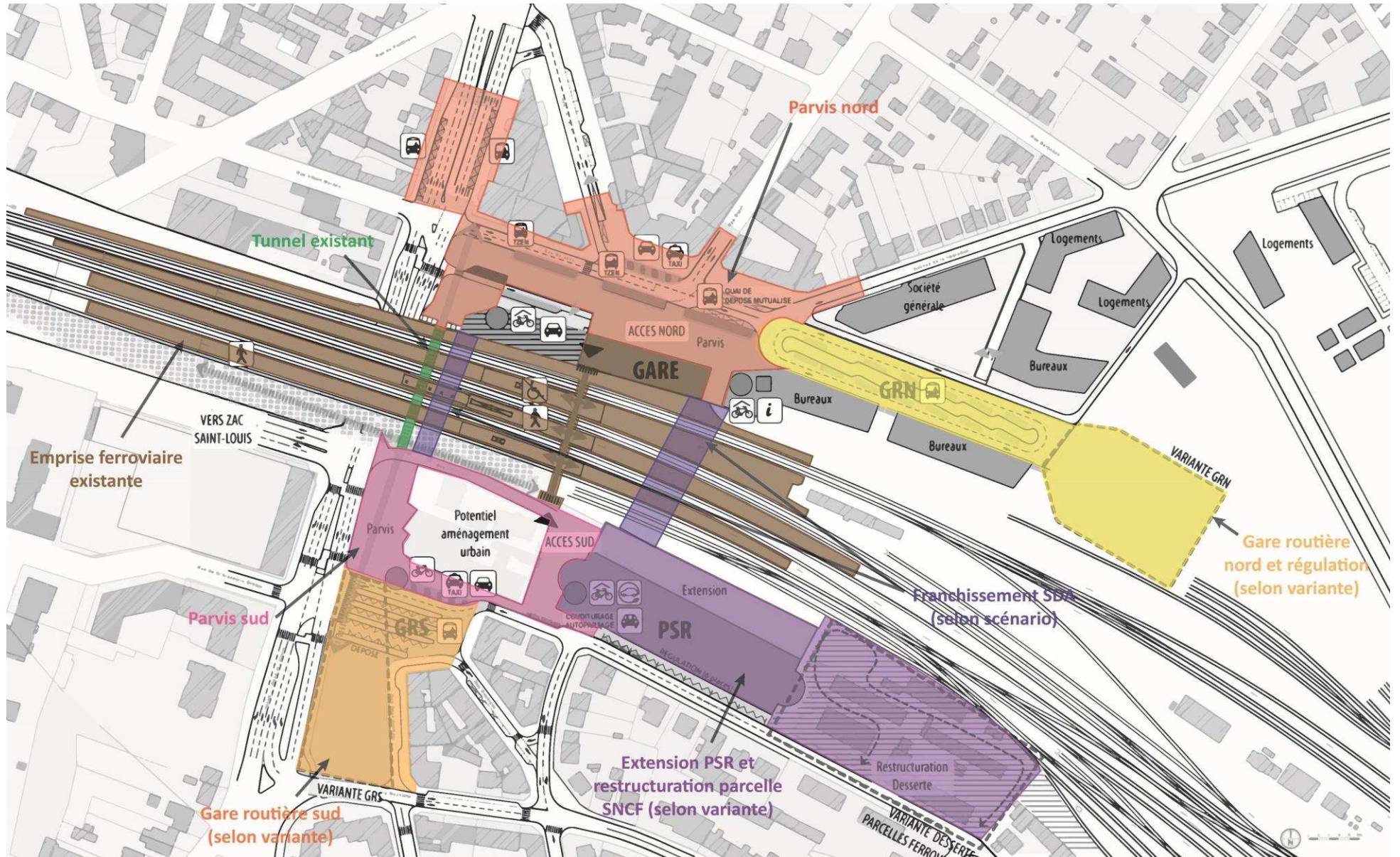


Figure 98 : Découpage du projet de pôle en éléments



## COUTS ET PLANNING PREVISIONNELS

Le tableau ci-dessous donne une répartition indicative des financements par éléments de programme.

| Objet  | SDA | CPER Pôle | T Zen 2 | Droit commun Ile de France Mobilités | Territoire | MOA <sup>8</sup> |
|--|-----|-----------|---------|--------------------------------------|------------|------------------|
| <b>Eléments communs à tous les scénarios</b>                         |     |           |         |                                      |            |                  |
| Gare routière nord et régulation                                     |     | X         |         | X                                    |            | X                |
| Gare routière sud  |     | X         |         | X                                    |            | X                |
| Parvis nord  |     | X         | X       |                                      |            | X                |
| Parvis sud   |     | X         |         |                                      |            | X                |
| Extension du PSR   |     |           |         | X                                    |            | X                |
| Tunnel existant  |     | X         |         |                                      |            | X                |
| Emprise ferroviaire  | X   |           |         | X                                    |            | X                |
| <b>Scénario A</b>  |     |           |         |                                      |            |                  |
| Passerelle Est avec fonctionnalités ferroviaires et lien ville-ville | X   |           |         |                                      | X          | X                |
| <b>Scénario B</b>  |     |           |         |                                      |            |                  |
| PASO Ouest avec fonctionnalités ferroviaires et lien ville-ville     | X   |           |         |                                      | X          | X                |
| <b>Scénario C</b>  |     |           |         |                                      |            |                  |
| PASO Ouest dédié au lien ferroviaire                                 | X   |           |         |                                      |            | X                |
| Passerelle Est dédiée au lien ville-ville                            |     |           |         |                                      | X          |                  |

<sup>8</sup> Le Schéma de Principe qui sera présenté après la concertation et la prochaine phase d'étude précisera le schéma de répartition des maîtrises d'ouvrage (SNCF réseau, SNCF Mobilités, Ile de France Mobilités, CAMVS, CD77, communes...)



## 6.2 PLANNING PREVISIONNEL

### 6.2.1 PHASAGE PREVISIONNEL DES TRAVAUX

#### 6.2.1.1 Méthodologie

Les phasages élaborés dans le cadre du DOCP sont esquissés à ce stade et seront précisés dans les études ultérieures.

La mise en place d'une mission **Ordonnancement, Pilotage et Coordination** (OPC), est envisagée dès le Schéma de Principe.

Pour définir le phasage des travaux, les aménagements proposés dans la Partie 3 – Scénarios ont été regroupés par zones :

- Gare routière nord et sa régulation,
- Parvis nord (dont terminus du T Zen 2 définitif et bâtiment du projet urbain Quartier Centre Gare),
- Franchissement des voies (SDA),
- Sud du pôle : parvis sud, garer routière sud et extension du PSR

Le T Zen 2 pourra être mis en service au pôle de Melun sans interface majeure avec le planning du projet de pôle grâce à la mise en place d'un terminus provisoire avenue Gallieni, le terminus définitif sera créé dans le cadre des travaux du parvis nord prévus dans le cadre du pôle (cf. 5.1.3).

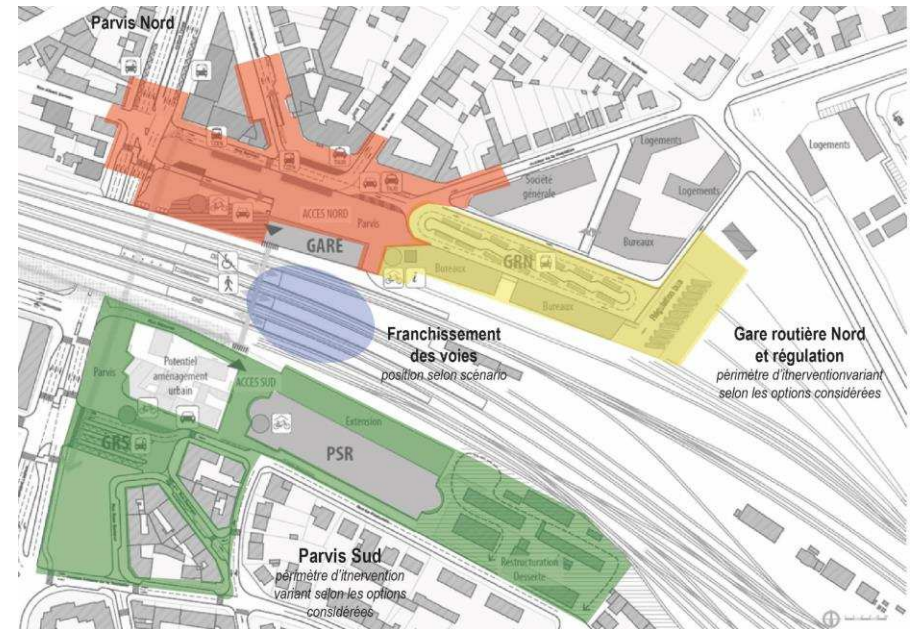


Figure 99 : Zone de phasage

Les interfaces de réalisation entre les différents aménagements présentés dans la Partie 3 – Scénarios et leurs contraintes temporelles de réalisation ont été listées. A partir de ces éléments, des zones de projet ont été constituées et un phasage des travaux pour ces différentes zones a été réalisé.

Une période de travaux préparatoires sera nécessaire, d'une durée estimée à ce stade entre 8 à 12 mois environ. Cette estimation sera précisée dans la suite des études.



# COUTS ET PLANNING PREVISIONNELS

## 6.2.1.2 Scénario A

Le scénario A pourrait être réalisé en trois phases :

- Phase 1 : aménagement de la gare routière nord et de sa régulation
- Phase 2 :
  - aménagements du parvis nord, dont terminus du T Zen 2 définitif et bâtiment du projet urbain ;
  - franchissement des voies et composante SDA-gare ;
- Phase 3 : aménagements au sud du pôle

Scénario 1

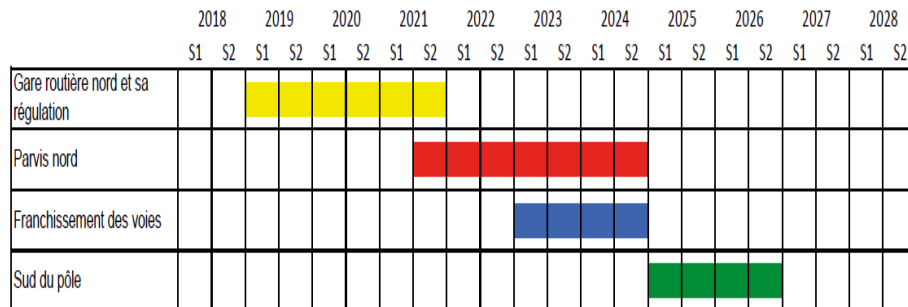


Figure 100 : Phasage des travaux envisageable pour le scénario A

## 6.2.1.3 Scénarios B et C

Les scénarios B et C pourraient être envisagés selon le même principe de phasage :

- Phase 1 : aménagement de la gare routière nord et de sa régulation
- Phase 2 : franchissement(s) des voies et composante SDA-gare
- Phase 3 :
  - aménagements du parvis nord dont terminus du T Zen 2 définitif et bâtiment du projet urbain,
  - aménagements au sud du pôle.

Scénarios 3 et 4

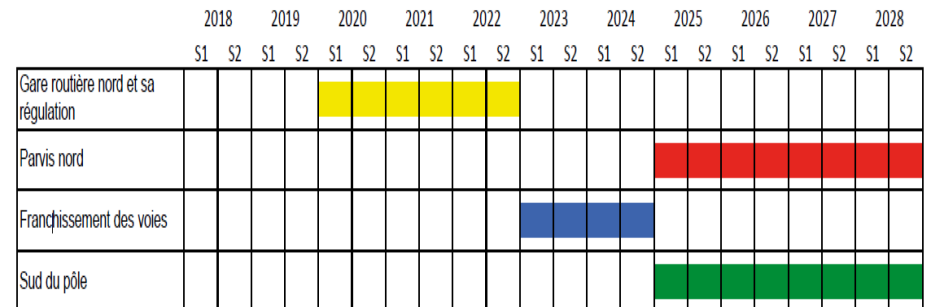


Figure 101 : Phasage des travaux envisageable pour les scénarios B et C



## 6.2.2 PLANNING PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Le planning prévisionnel présenté ci-après tient compte de l'avancé des études de pôles et des projets connexes, tels qu'ils sont connus.

Le planning sera actualisé dans les phases ultérieures et pourra faire l'objet d'une recherche d'optimisation des plannings des opérations structurantes des différentes MOA, avec la mise en place d'une mission Ordonnancement, pilotage et coordination (OPC), qui veille à la cohérence du planning général.

Les dates clés sont :

- Décembre 2017 : DOCP soumis au Conseil d'Ile-de-France Mobilités
- 2018 :
  - Concertation et études préliminaires du PEM
  - PRO du T Zen 2 pour la phase comprenant le terminus de Melun
- 2019 :
  - Finalisation des études préliminaires du PEM et formalisation dans un Schéma de Principe (SdP)
  - Schéma de Principe au Conseil d'Ile-de-France Mobilités
  - Enquête publique du pôle
  - Début des études de niveau AVP
- 2020 :
  - Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et Déclaration de projet par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités
  - Études de niveau AVP
  - Dossier AVP soumis au Conseil d'Ile-de-France Mobilités
  - Début des travaux de pôle avec la libération des emprises de la future gare routière nord (Phase 1 du pôle)
  - Début des travaux du T Zen 2 phase 2
- 2021 : Etudes PRO et passation des marchés
- 2022 - 2024 :
  - Travaux SDA
  - Phase 2 du pôle
- 2024 : Mise en service du T Zen 2
- Post-2025 : Phase 3 du pôle



# COUTS ET PLANNING PREVISIONNELS

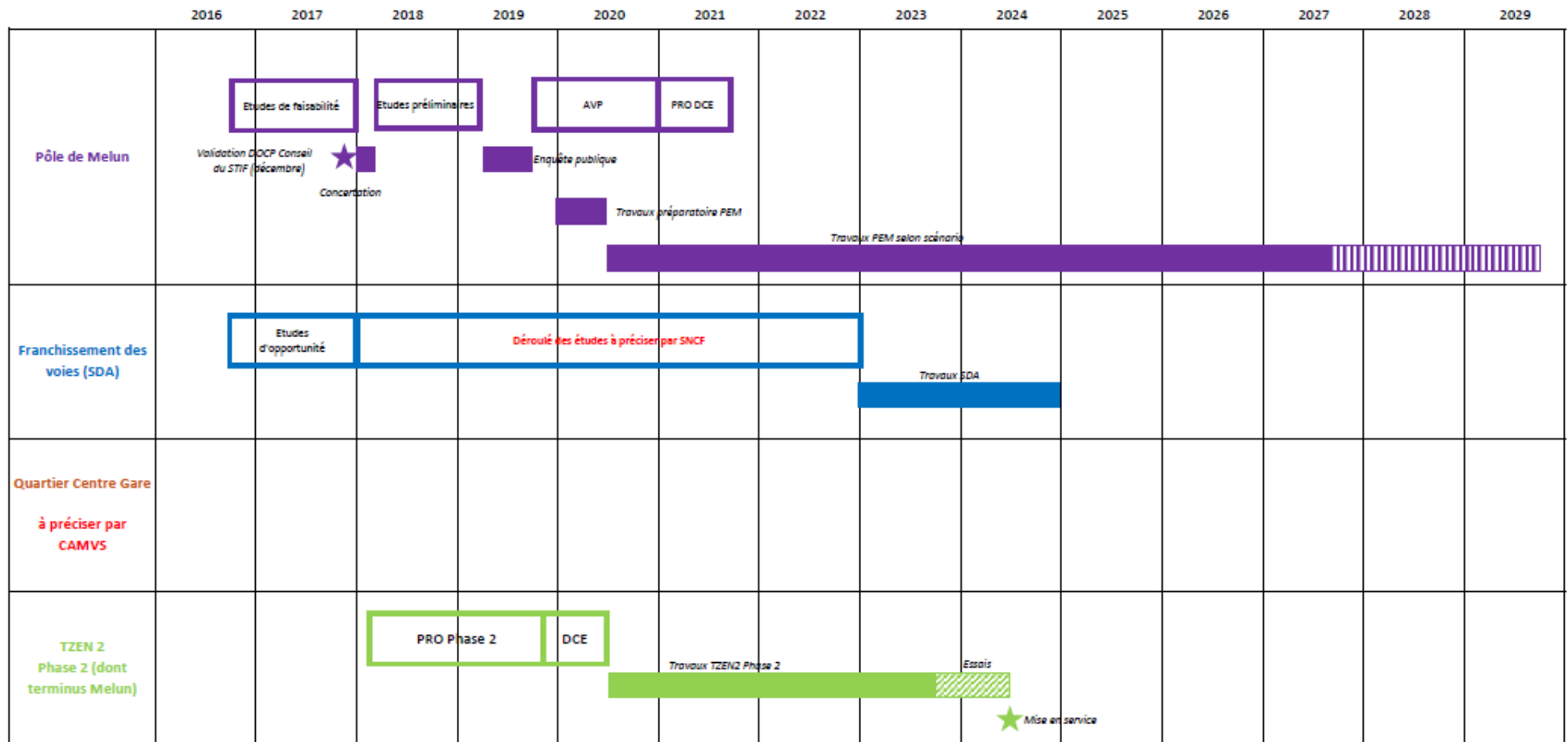


Figure 102 : Planning prévisionnel



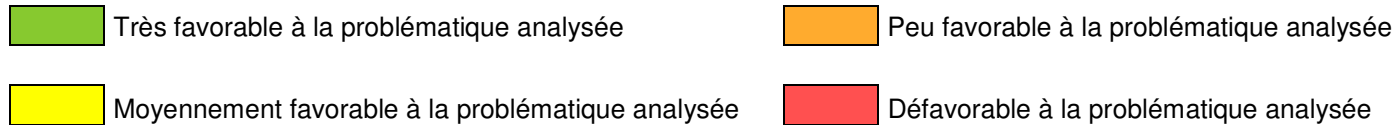


# ANNEXES

|  |            |
|--|------------|
| <b>ANALYSE MULTICRITERES DETAILLEE</b> | <b>162</b> |
| <b>TABLE DES ABREVIATIONS</b>          | <b>166</b> |
| <b>TABLE DES FIGURES</b>               | <b>167</b> |
| <b>TABLE DES TABLEAUX</b>              | <b>170</b> |
| <b>TABLE DES MATIERES DETAILLEE</b>    | <b>171</b> |



## ANALYSE MULTICRITERES DETAILLEE



|                                |  | Scénario A - Passerelle Est   | Scénario B - PasSo Ouest   | Scénario C - Passages dissociés  |
|--------------------------------|--|---|--|--|
| <b>Fonctionnalités à terme</b> | <b>Fonctionnalités ferroviaires</b>                                    |   |  |  |
|                                | Impact sur exploitation de la gare                                     | <p>Implantation décentrée sur les quais créant un <b>déséquilibre de la desserte des quais</b> : la mauvaise répartition du flux de voyageurs sur les quais peut induire des problématiques de sécurité et d'exploitation (temps de montée et de descente importants dégradant la ponctualité des trains).</p> <p>Nécessité de monter à plus de 6 m au-dessus des quais pour éviter les caténaires.</p> <p>Implantation sur la portion la plus large des quais permettant des circulations plus sécurisées.</p> | <p>Implantation centrée sur les quais permettant d'équilibrer la desserte.</p>   | <p>Implantation centrée sur les quais permettant d'équilibrer la desserte.</p>   |
|                                | <b>Fonctionnalités urbaines</b>  |   |  |  |
|                                | Accessibilité piétons / confort / intégration des cheminements         | <p><b>Fort dénivelé</b> à franchir (nécessité de monter 6,5m au-dessus des quais, pour un <b>dénivelé cumulé de plus de 16m</b>) réduisant fortement l'attractivité ainsi que le confort du nouveau franchissement.</p> <p>La faible attractivité de la passerelle pourrait conduire à un équipement peu utilisé et à une saturation du PASO ferroviaire existant.</p>  | <p>Attractivité du franchissement améliorée par son implantation de plein pied de part et d'autre des voies mais la liaison entre les niveaux bas et haut du parvis Nord sont à traiter.</p> | <p>Attractivité du franchissement ferroviaire améliorée par son implantation de plein pied de part et d'autre des voies mais la liaison entre les niveaux bas et haut du parvis Nord sont à traiter.</p> <p>Pour la passerelle le fort dénivelé à franchir réduit fortement son attractivité et son confort.</p> |
| Accessibilité cycles           | <p>Pas d'itinéraire cyclable dédié, fonctionnement actuel maintenu</p> | <p><b>Itinéraire cycle continu et dédié</b> avec les aménagements actuels au sud et avec les aménagements projetés au nord via le tunnel ville-ville existant favorisant les liaisons Nord-Sud.</p>   | <p>Pas d'itinéraire cyclable dédié, fonctionnement actuel maintenu</p>   |  |



|                         |   | Scénario A - Passerelle Est   | Scénario B - PasSo Ouest   | Scénario C - Passages dissociés  |
|-------------------------|---|---|--|--|
| Fonctionnalités à terme | <b>Intermodalité</b>  |   |  |  |
|                         | Lisibilité du pôle et identification des différents modes en présence | <p>L'axe d'implantation de la passerelle permet une cohésion des différents éléments du pôle en reliant sur l'axe NE-SO les deux gares routières, le PSR, la gare ferroviaire et le T Zen 2.</p> <p>Renforcement de l'accès secondaire au Sud de la Gare avec la possibilité de créer un accès mutualisé.</p> | <p><b>Manque de lisibilité de la liaison vers la GRS dû à l'éloignement du passage.</b><br/>Pas de lien direct entre GRS, GRN et PSR.</p> <p>Les deux nouveaux accès à la Gare déportent le centre de gravité du pôle le long de l'axe routier de l'avenue de Thiers. Mais les deux nouveaux accès sont plus visibles depuis l'avenue (RD606).</p>                         | <p>Complexité des parcours renforcée par le caractère exclusivement ville-ville ou transport des nouveaux franchissements.</p> <p>Les deux nouveaux accès à la Gare déportent le centre de gravité du pôle le long de l'axe routier de l'avenue de Thiers.</p> <p>La démultiplication des accès n'est pas favorable à la lisibilité du pôle. Mais les deux nouveaux accès ferrés sont plus visibles depuis l'avenue.</p> |
|                         | Qualité des échanges multimodaux                                      | <p>De fait, les échanges sont favorisés par l'implantation de la passerelle, mais <b>le dénivelé pénalise son attractivité ainsi que la qualité des échanges.</b></p>   | <p><b>La liaison Nord-Sud des itinéraires cyclables</b> renforce l'attractivité et l'efficacité des échanges multimodaux.</p> <p><b>Les temps de correspondance sont sensiblement plus longs</b> (environ 30 secondes supplémentaires pour un lien GRS - GRN par rapport à un franchissement Est) avec un parcours obligatoire le long de l'avenue du général Leclerc.</p> | <p>Les parcours sont spécifiques.</p> <p><b>L'isolement de la passerelle à l'Est et l'absence d'accès aux quais de la gare affaiblissent fortement l'attractivité de cette passerelle.</b></p>   |



|                            |   | Scénario A - Passerelle Est   | Scénario B - PasSo Ouest  | Scénario C - Passages dissociés   |
|----------------------------|---|---|---|---|
| <b>Intégration Urbaine</b> | <b>Visibilité et attractivité</b>   |   |   |   |
|                            | Visibilité des Accès  | Renforcement de l'accès secondaire (au Sud) de la gare à prévoir pour créer un accès mutualisé avec le débouché sud de la passerelle.<br>Manque de visibilité du débouché depuis l'axe principal de circulation mais ouvrage aérien potentiel repère urbain.<br><br>Extension de la passerelle à rechercher en lien avec le PSR pour une liaison directe avec le parking et pour une desserte plus directe de la GRS. | Visibilité améliorée depuis l'axe principal de circulation.<br><br>Caractère secondaire et confidentiel de l'accès Sud existant renforcé. Pas de repère urbain.   | Visibilité améliorée depuis l'axe principal de circulation.<br><br><b>Caractère secondaire et confidentiel de l'accès Sud existant renforcé.</b><br>La dissociation des passages spécialise les parcours ce qui dessert la lisibilité globale du pôle.<br><br>Ouvrage aérien potentiel repère urbain. |
|                            | Qualité du lien ville-ville   | Offre complémentaire du franchissement existant (passage sous ouvrage le long de l'avenue de Thiers).<br><br>Propose un nouveau parcours inédit mais la <b>contrainte du dénivelé</b> pénalise son attractivité.  | Le lien ville-ville est favorisé par l'implantation du PasSo qui permet d'envisager un accès de plein pied au Nord comme au Sud du PasSo.<br><br>Le passage existant pourra être dédié aux cycles et créer ainsi une liaison Nord-Sud pour modes actifs aujourd'hui inenvisageable. | Propose un nouveau parcours inédit, <b>mais la contrainte du dénivelé pénalise son attractivité.</b><br><br>Nécessité de maintenir le lien existant le long de l'axe principal (donc pas possible de le dédier aux modes actifs)  |
|                            | <b>Impact sur le fonctionnement actuel et sur le futur projet urbain (Quartier Centre Gare)</b> |   |   |   |
|                            | Compatibilité avec projet CAMVS du Quartier Centre Gare   | Axe et débouché du lien favorable à la desserte du nouveau quartier de la gare au Nord.   | <b>Le passage souterrain est moins favorable à la desserte du quartier de la gare au nord, mais améliore néanmoins l'accès au sud</b>   | Axe et débouché de la passerelle favorables à la desserte du nouveau quartier de la gare au Nord.   |
|                            | Impact sur fonctionnement actuel  | Renforcement de l'accès secondaire de la gare pour intégrer le débouché du nouveau franchissement, et aménagement urbain du débouché au pied du PSR en lien avec la GRS.  | Parvis sud renforcé et étendu au droit du débouché du PasSo nécessitant une acquisition foncière non bâtie.   | Parvis sud renforcé et étendu au droit du débouché du PasSo nécessitant une acquisition foncière non bâtie.<br>Aménagement du débouché Sud de la passerelle au pied du PSR en lien avec la GRS.   |



|                |                                   | Scénario A - Passerelle Est   | Scénario B - PasSo Ouest  | Scénario C - Passages dissociés   |
|----------------|-----------------------------------|---|---|---|
| <b>Travaux</b> | <b>Impacts en phase travaux</b>   |   |   |   |
|                | Complexité de mise en œuvre       | Travaux pouvant être réalisés par grutage, avec préfabrication de la passerelle à proximité   | <b>Travaux complexes</b> , notamment avec la largeur d'ouvrage  | Travaux moins complexes grâce à une largeur réduite du PASO.  |
|                | Impact sur le fonctionnement SNCF | <b>Le grutage implique un impact faible sur les circulations ferroviaires.</b><br>L'implantation des accès au PASO sur les quais impacteront ponctuellement les circulations voyageurs.   | <b>Impact modéré sur la circulation et les fonctionnalités ferroviaires</b> pour les travaux liés au PASO.<br>L'implantation des accès au PASO sur les quais impacteront ponctuellement les circulations voyageurs.                                 | <b>Impact modéré sur la circulation et les fonctionnalités ferroviaires</b> pour les travaux liés au PASO et à la passerelle.<br>L'implantation des accès au PasSo sur les quais impacteront ponctuellement les circulations voyageurs. |
|                | <b>Phasage des projets</b>        |   |   |   |
|                | Phasage des interventions         | <b>Cette solution nécessite un phasage fin avec l'extension du PSR.</b><br>Sa mise en œuvre implique une aire de préfabrication de la passerelle qui pourrait être située sur les emprises libérées de la halle SERNAM avant l'implantation des immeubles de bureaux du quartier Centre Gare. Cela nécessite un phasage précis. | <b>Nécessite un phasage fin avec le bâtiment gare et la gestion du dénivelé prévu dans le projet centre gare.</b><br>Ces éléments étant à réaliser avant les aménagements du T Zen cela peut impacter la mise en œuvre des aménagements définitifs. | <b>Nécessite un phasage fin avec le Quartier Centre Gare (bâtiment gare et gestion du dénivelé).</b><br>Ces éléments étant à réaliser avant les aménagements du T Zen cela peut impacter la mise en œuvre des aménagements définitifs.  |
|                | Coûts de maintenance              | <b>Coûts de maintenance moyens</b> liés à la mécanisation des dénivelés avec des escaliers mécaniques et ascenseurs pour accéder à la passerelle et aux quais.  | <b>Coûts de maintenance faibles</b> liés à la seule présence d'ascenseurs nécessaires pour l'accès aux quais.   | <b>Coûts de maintenance moyens</b> liés à la mécanisation des dénivelés :<br>- ascenseurs nécessaires pour l'accès aux quais depuis le PasSo<br>- escaliers mécaniques et ascenseurs pour accéder à la passerelle                       |
| <b>Coûts</b>   | Coûts d'investissement +/- 20%    | Coût global d'investissement (dont socle) estimé à <b>40-45 M€</b>  | Coût global d'investissement (dont socle) estimé à <b>50-55 M€</b>  | Coût global d'investissement (dont socle) estimé à <b>45-55 M€</b>  |



## TABLE DES ABREVIATIONS

|         |  |        |  |
|---------|--|--------|--|
| 2RM     | Deux-roues Motorisé  | PDUIF  | Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France                       |
| AVAP    | Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine                    | PLU    | Plan Local d'Urbanisme   |
| AVP     | Avant-Projet   | PMR    | Personne à Mobilité Réduite  |
| BRGM    | Bureau de Recherches Géologiques et Minières                               | PPRI   | Plan de Prévention des Risques d'Inondation                        |
| BV      | Bâtiment Voyageurs   | PRO    | Projet   |
| CAMVS   | Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine                              | PSR    | Parc de Stationnement Régional                                     |
| CPER    | Contrat de Plan Etat-Région  | RER    | Réseau Express Régional  |
| DCE     | Dossiers de Consultation des Entreprises                                   | RFF    | Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau)                   |
| DOCP    | Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales                     | RIF    | Région Ile-de-France   |
| E/S     | Entrées et Sorties   | RD     | Route Départementale   |
| GPRU    | Grand Projet de Renouveau Urbain   | RN     | Route Nationale  |
| GR      | Gare Routière  | SDA    | Schéma Directeur d'Accessibilité                                   |
| HPM     | Heure de Pointe du Matin   | SdP    | Schéma de Principe   |
| IMPAQT  | Plan Immédiat de Modernisation pour l'Accélération de la Qualité de Trains | SDRIF  | Schéma Directeur de la Région Ile-de-France                        |
| IAU IDF | Institut Aménagement Urbanisme Région Ile de France                        | SERNAM | Service National de Messagerie                                     |
| INSEE   | Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques              | SNCF   | Société Nationale des Chemins de fer Français                      |
| JOB     | Jour Ouvrable de Base  | STIF   | Syndicat des Transports d'Ile-de-France                            |
| M+D     | Montées et Descentes   | TER    | Train Express Régional   |
| MOA     | Maîtrise d'Ouvrage   | VL     | Véhicule Léger   |
| O/D     | Origines et Destinations   | VP     | Voiture Particulière   |
| PAQ     | Poste à Quai   | ZAC    | Zone d'Aménagement Concerté  |
| PasSo   | Passage Souterrain   | ZPPAUP | Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager |

**TABLE DES FIGURES**

|  |    |  |    |
|--|----|--|----|
| Figure 1 : Le pôle de Melun au sein du réseau ferré d'Ile-de-France (source : vianavigo.com)                       | 8  | Figure 16 : Plan du réseau Seine-et-Marne Express (source : STID, Département de Seine-et-Marne)   | 27 |
| Figure 2 : Chronologie des études concernant le pôle de Melun et son quartier environnant                          | 9  | Figure 17 : Mode d'occupation des sols en 2012 (source : IAU)  | 30 |
| Figure 3 : Extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire (source : iau-idf.fr) | 10 | Figure 18 : Les entités du pôle de Melun   | 31 |
| Figure 4 : Typologie des pôles d'échanges franciliens en 2010 (source : pduif.fr)                                  | 11 | Figure 19 : Patrimoine et secteurs sauvegardés autour du pôle  | 32 |
| Figure 5 : Extrait du CPER Ile-de-France 2015-2020 (source : iau-idf.fr)   | 11 | Figure 20 : Qualité urbaine et paysagère du pôle et de ses abords  | 33 |
| Figure 6 : Extrait du plan de zonage du PLU de la ville de Melun approuvé en août 2013 (source : ville-melun.fr)   | 12 | Figure 21 : Densité de population à l'échelle des IRIS (source des données : INSEE, 2013)  | 34 |
| Figure 7 : Plan de la ZAC Grüber issu des annexes graphiques du PLU de la ville de Melun (source : ville-melun.fr) | 13 | Figure 22 : Densité d'emplois à l'échelle des IRIS (source des données : INSEE, 2010)  | 35 |
| Figure 8 : Périmètre d'étude du pôle de Melun dans son contexte urbain   | 16 | Figure 23 : Les équipements autour du pôle de Melun (source : IAU-BDEQIF 2012 et sites internet des communes)                                    | 36 |
| Figure 9 : Carte des périmètres opérationnels ferroviaire et intermodal du pôle d'échanges de Melun                | 17 | Figure 24 : Les équipements autour du pôle de Melun  | 37 |
| Figure 10 : Présentation schématique des éléments composant le pôle de Melun                                       | 18 | Figure 25 : Les principaux commerces autour du pôle de Melun (source : IAU-BDEQIF 2012)  | 38 |
| Figure 11 : Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)                             | 19 | Figure 26 : Les commerces dans le périmètre d'étude  | 39 |
| Figure 12 : Carte du réseau ferré desservant la gare de Melun (source fond de plan : ESRI World TopographicMap)    | 20 | Figure 27 : Les commerces au sein du pôle de Melun   | 39 |
| Figure 13 : Le pôle d'échanges de Melun dans le réseau de transport routier  | 23 | Figure 28 : Illustration des difficultés à percevoir le pôle   | 40 |
| Figure 14 : Extrait du plan du réseau Mélibus (source : Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine, 2017)       | 25 | Figure 29 : Visibilité du pôle depuis ses abords   | 41 |
| Figure 15 : Desserte du pôle de Melun par les lignes réseaux des agglomérations périphériques                      | 26 | Figure 30 : Extrait du PPRI Vallée de la Seine approuvé le 31 décembre 2002 (source : Préfecture de Seine-et-Marne)                              | 42 |
|  |    | Figure 31 : Extrait de la cartographie en ligne de l'aléa retrait-gonflement des argiles dans le périmètre d'étude (source : georisques.gouv.fr) | 43 |
|  |    | Figure 32 : Extrait de la carte des sites BASIAS et BASOL géoréférencés pour le périmètre d'étude (source : basias.brgm.fr)                      | 44 |
|  |    | Figure 33 : Le tracé du T Zen 2 (source : tzen2.com)   | 46 |
|  |    | Figure 34 : Extrait du plan d'insertion AVP du T ZEN 2 au terminus de Melun (Source : CD77, 2017)  | 47 |
|  |    | Figure 35 : Plan général des travaux Secteur Gare (source : Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, mai 2012)           | 48 |



|  |    |   |     |
|--|----|---|-----|
| Figure 36 : Proposition de restructuration du réseau Mélibus issue du rapport d'analyse (source : SYSTRA, 2015)  | 49 | Figure 58 : Arceaux pour le stationnement des vélos place Gallieni  | 75  |
| Figure 37 : Plan programme du projet Quartier Centre Gare (source : La Fabrique Urbaine, septembre 2016)   | 51 | Figure 59 : Accès au pôle pour les cycles   | 76  |
| Figure 38 : Position du projet de franchissement de la Seine   | 52 | Figure 60 : Carte des trafics routiers dans le périmètre d'étude (source des comptages : CD77)  | 77  |
| Figure 39 : Les projets urbains autour du pôle de Melun (source : IAU)   | 53 | Figure 61 : Carte du réseau viaire permettant l'accès au pôle d'échanges de Melun   | 78  |
| Figure 40 : Description des différentes occupations foncières autour du pôle de Melun (source : Diagnostic urbain pour l'aménagement du Quartier Centre Gare de Melun, 2012) | 54 | Figure 62 : Recensement des accidents sur les routes départementales autour du pôle de Melun (source : Département de Seine-et-Marne)   | 79  |
| Figure 41 : Possibilité de libération du foncier ferroviaire à l'Est du projet « Quartier Centre Gare » (source : Île-de-France Mobilités)                                   | 55 | Figure 63 : Répartition de l'offre de stationnement intégrée à l'enquête et description des tarifications selon les zones   | 81  |
| Figure 42 : Répartition des usagers des lignes Transilien R et RER D selon leur destination (enquêtes SNCF 2015 et 2016)   | 56 | Figure 64 : Evolution de l'occupation du stationnement sur voirie dans la journée   | 83  |
| Figure 43 : Mode de rabattement des usagers du Transilien R et du RER D en gare de Melun (enquêtes SNCF 2015 et 2016)  | 57 | Figure 65 : Synthèse des principaux usages du stationnement sur voirie  | 84  |
| Figure 44 : Affectation des quais et des voies (en nominal)  | 58 | Figure 66 : Description de l'origine des usagers du stationnement à proximité du pôle de Melun (source des données : Dynalogic, Rapport de l'étude stationnement du 10/11/2016) | 85  |
| Figure 45 : Description des différents accès à la gare ferroviaire   | 58 | Figure 67 : Places de stationnement PMR devant le bâtiment voyageurs de la gare   | 86  |
| Figure 46 : Flux piétons en heure de pointe du matin (source : Dynalogic, Rapport de l'étude stationnement du 10/11/2016)  | 59 | Figure 68 : A gauche, l'emplacement réservé aux deux-roues motorisés près de la halle SERNAM ; à droite, exemple de stationnement non réglementé sur la place Gallieni          | 86  |
| Figure 47 : Rampe d'accès au bâtiment voyageurs  | 60 | Figure 69 : Description des flux de dépose et reprise-minute (source : Dynalogic, Rapport de l'étude stationnement du 10/11/2016)   | 87  |
| Figure 48 : Accessibilité au pôle  | 61 | Figure 70 : L'aire de stationnement réservée aux taxis et agents SNCF   | 88  |
| Figure 49 : Analyse du trafic des transports en commun routiers en heure de pointe du matin à proximité de la gare de Melun  | 62 | Figure 71 : Fonctionnement actuel des circulations VP et taxis au Nord et au Sud  | 89  |
| Figure 50 : Les gares routières nord et sud du pôle d'échanges de Melun  | 64 | Figure 72 : Temps des correspondances au sein du pôle (estimation basée sur une vitesse de marche moyenne de 3,6Km/h)   | 91  |
| Figure 51 : Schéma de fonctionnement de la gare routière nord  | 65 | Figure 73 : Repérage des éléments de signalétique   | 92  |
| Figure 52 : Illustration du fonctionnement de la gare routière nord  | 66 | Figure 74 : Illustration des éléments de signalétique   | 93  |
| Figure 53 : Schéma de fonctionnement de la gare routière sud   | 68 | Figure 75 : Première esquisse du parvis nord suite à la mise en œuvre du socle d'aménagements – vue non contractuelle   | 108 |
| Figure 54 : Illustration du fonctionnement de la gare routière sud   | 69 | Figure 76 : temps de parcours piéton scénario B   | 115 |
| Figure 55 : Accès au pôle pour les piétons   | 71 |   |     |
| Figure 56 : Accès au pôle pour les piétons - Zoom  | 72 |   |     |
| Figure 57 : Illustration des accès piétons   | 74 |   |     |





|  |     |   |     |
|--|-----|---|-----|
| Figure 77 : temps de parcours piéton scénario C  | 119 | Figure 96 : Stationnement projeté à proximité du pôle                   | 147 |
| Figure 78 : Comparaison des tailles d'ouvrages entre les trois scénarios – coupes transversales  | 123 | Figure 97 : Occupation foncière actuelle et principaux impacts          | 149 |
| Figure 79 : Comparaison du fonctionnement des trois scénarios – coupes longitudinales  | 123 | Figure 98 : Découpage du projet de pôle en éléments                     | 155 |
| Figure 80 : Solution 1 de régulation au nord du pôle et impact sur les emprises et fonctionnalités ferroviaires                                    | 126 | Figure 99 : Zone de phasage   | 157 |
| Figure 81 : Solution 2 de régulation au nord du pôle et impact sur les emprises et fonctionnalités ferroviaires                                    | 127 | Figure 100 : Phasage des travaux envisageable pour le scénario A        | 158 |
| Figure 82 : Exemples récents de gares routières paysagées en Ile-de-France : à gauche : Rueil Malmaison (92), à droite Herblay (95)                | 128 | Figure 101 : Phasage des travaux envisageable pour les scénarios B et C | 158 |
| Figure 83 : Plan des impacts de l'extension du PSR   | 130 | Figure 102 : Planning prévisionnel                                      | 160 |
| Figure 84 : Photos des environnants du PSR   | 130 |   |     |
| Figure 85 : Variantes techniques de restructuration de la desserte   | 131 |   |     |
| Figure 86 : Propositions d'itinéraires alternatifs pour l'entrée et la sortie de la nouvelle gare routière nord pendant les travaux du parvis nord | 135 |   |     |
| Figure 87 : Arrivée du T Zen 2 sur le parvis Nord (tracés provisoire et définitif)   | 136 |   |     |
| Figure 88 : Voies de circulation et impacts travaux  | 137 |   |     |
| Figure 89 : Plan du RDC et du niveau 1 du PSR (Source : Plan d'évacuation affiché dans le PSR, avril 2017)   | 138 |   |     |
| Figure 90 : Projet de parking souterrain dans le cadre du Quartier Centre Gare (Source : Fabrique urbaine, CAMVS, 2016)                            | 138 |   |     |
| Figure 91 : Positions pouvant être envisagées pour le parking urbain au nord (sous l'îlot ou le long des voies ferrées)                            | 139 |   |     |
| Figure 92 : Plan des itinéraires cyclables (scénario B)  | 141 |   |     |
| Figure 93 : Itinéraires bus d'accès à la gare routière sud actuelle et projetée  | 142 |   |     |
| Figure 94 : Itinéraires bus au nord du pôle sur la base du plan de circulation projeté (Source fond de plan : openstreetmap.org)                   | 143 |   |     |
| Figure 95 : Itinéraires d'accès à la dépose minute nord et à l'avenue de la Libération   | 145 |   |     |



## TABLE DES TABLEAUX

|   |     |
|---|-----|
| Tableau 1 : Description des lignes du réseau ferré desservant la gare de Melun (source : données issues du site internet transilien.com) ..             | 21  |
| Tableau 2 : Résultats du recensement en 1999 et 2013 (source : INSEE, RP1999 dénombrements et RP2013 exploitations principales) .....                   | 34  |
| Tableau 3 : Evolution des emplois sur le territoire (source : INSEE, RP2008 et RP2013 exploitations principales) .....                                  | 35  |
| Tableau 4 : Description des lignes de bus et cars en correspondance au pôle d'échanges de Melun.....  | 63  |
| Tableau 5 : Origines des usagers du PSR interviewés le 20/09/2016 (source des données : Dynalogic, Rapport de l'étude stationnement du 10/11/2016)..... | 85  |
| Tableau 6 : Besoins en postes à quai et régulation à proximité du pôle .....  | 124 |
| Tableau 7 : Bilan de stationnement à l'horizon de mise en service du pôle .....   | 146 |



## TABLE DES MATIERES DETAILLEE

|  |           |  |  |
|--|-----------|--|--|
| <b>PREAMBULE</b>   | <b>5</b>  |  |  |
| <b>PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET</b>   | <b>7</b>  |  |  |
| 1.1 Contexte général   | 8         |  |  |
| 1.2 Historique du projet   | 9         |  |  |
| 1.3 Compatibilité du projet avec les documents de planification                        | 10        |  |  |
| 1.3.1 Le SDRIF 2030.....   | 10        |  |  |
| 1.3.2 Le PDUIF 2010-2020.....  | 11        |  |  |
| 1.3.3 Le CPER 2015-2020 .....  | 11        |  |  |
| 1.3.4 Le SDA Ad'Ap.....  | 12        |  |  |
| 1.3.5 Le PLD de l'Agglomération.....   | 12        |  |  |
| 1.3.6 le PLU de la ville de Melun.....   | 12        |  |  |
| <b>PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITE DU PROJET</b>        | <b>15</b> |  |  |
| 2.1 Les périmètres d'étude et la composition du pôle                                   | 16        |  |  |
| 2.1.1 Périmètre d'étude élargi .....   | 16        |  |  |
| 2.1.2 Périmètre d'étude restreint .....  | 17        |  |  |
| 2.1.3 Composition du pôle.....   | 18        |  |  |
| 2.2 Le pôle dans le réseau de transport  | 20        |  |  |
| 2.2.1 Le pôle dans le réseau de transport ferré .....                                  | 20        |  |  |
| 2.2.2 Le pôle dans le réseau de transport routier.....                                 | 22        |  |  |
| 2.2.3 Le pôle dans le réseau de bus .....  | 24        |  |  |
| 2.3 Le pôle dans son environnement urbain  | 30        |  |  |
| 2.3.1 Un quartier au tissu urbain diversifié .....                                     | 30        |  |  |
| 2.3.2 Densités et générateurs de déplacements .....                                    | 34        |  |  |
| 2.3.3 Un développement commercial axé sur la liaison gare – centre-ville de Melun..... | 38        |  |  |
| 2.3.4 Perception visuelle du pôle au sein du quartier ...                              | 40        |  |  |
| 2.3.5 Risques naturels et technologiques .....   | 42        |  |  |
| 2.4 Perspectives d'évolution du secteur  | 46        |  |  |
| 2.4.1 Les projets de transport .....   | 46        |  |  |
| 2.4.2 Les projets urbains.....   | 51        |  |  |
| 2.4.3 Domanialité et mutabilité du foncier aux abords du pôle .....                    | 54        |  |  |
| 2.5 Analyse des déplacements   | 56        |  |  |
| 2.5.1 Les usagers de la gare – Origine et destination ..                               | 56        |  |  |
| 2.5.2 Répartition de la fréquentation par mode et par accès.....                       | 57        |  |  |
| 2.5.3 L'accès à la gare .....  | 60        |  |  |
| 2.5.4 L'accès en bus .....   | 62        |  |  |
| 2.5.5 L'accès à pied .....   | 71        |  |  |
| 2.5.6 L'accès pour les cycles .....  | 75        |  |  |
| 2.5.7 L'accès en voiture .....   | 77        |  |  |
| 2.5.8 Les correspondances au sein du pôle .....  | 91        |  |  |



|  |            |
|--|------------|
| <b>PARTIE 3 : ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE POLE</b>                              | <b>95</b>  |
| <b>3.1 Les atouts du pôle de Melun</b>   | <b>96</b>  |
| 3.1.1 Un pôle attractif à l'échelle du département et de la région .....             | 96         |
| 3.1.2 Une gare urbaine au sein d'un tissu constitué ....                             | 96         |
| 3.1.3 Une perception améliorée par des aménagements récents .....                    | 96         |
| <b>3.2 Synthèse des dysfonctionnements</b>   | <b>97</b>  |
| 3.2.1 Les dysfonctionnements recensés .....  | 97         |
| 3.2.2 Les améliorations apportées par les projets à venir .....                      | 98         |
| 3.2.3 Les solutions restant à apporter par le projet de pôle .....                   | 99         |
| <b>3.3 Les objectifs du pôle de Melun</b>  | <b>100</b> |
| 3.3.1 Conforter l'attractivité du pôle de Melun et l'intermodalité.....              | 100        |
| 3.3.2 Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs .....                  | 100        |
| 3.3.3 Participer à la dynamique du quartier au cœur de l'agglomération .....         | 100        |
| <b>PARTIE 4 : SCENARIOS D'AMENAGEMENT</b>  | <b>101</b> |
| <b>4.1 Principe d'élaboration des scénarios</b>                                      | <b>102</b> |
| 4.1.1 Construction des scénarios .....   | 102        |
| 4.1.2 Principes d'analyse des scénarios .....  | 104        |
| <b>4.2 Présentation des scénarios d'aménagements</b>                                 | <b>105</b> |
| 4.2.1 Le Socle d'aménagements : Aménagements communs à l'ensemble des scénarios..... | 105        |
| 4.2.2 Scénario A : passerelle à l'est .....  | 110        |
| 4.2.3 Scénario B : passage souterrain à l'ouest.....                                 | 114        |

|  |            |
|--|------------|
| 4.2.4 Scénario C : Mixte - passages dissociés .....                | 118        |
| <b>4.3 Analyse multicritères comparée des scénarios</b>            | <b>122</b> |
| <b>4.4 Variantes d'aménagement</b>                                 | <b>124</b> |
| 4.4.1 Hypothèses de dimensionnement des gares routières .....      | 124        |
| 4.4.2 Référentiel de qualité de service des éco-stations bus ..... | 125        |
| 4.4.3 Régulation en gare routière nord .....                       | 126        |
| 4.4.4 Reconfiguration de la gare routière sud.....                 | 128        |
| 4.4.5 Extension du Parc de Stationnement Régional (PSR).....       | 130        |

|  |            |
|--|------------|
| <b>PARTIE 5 : PRINCIPAUX IMPACTS</b>                     | <b>133</b> |
| <b>5.1 Impacts en phase travaux</b>                      | <b>134</b> |
| 5.1.1 Impacts sur les fonctionnalités ferroviaires ..... | 134        |
| 5.1.2 Impacts sur le fonctionnement bus .....            | 135        |
| 5.1.3 Impacts sur le fonctionnement du T Zen 2.....      | 136        |
| 5.1.4 Impacts sur les modes actifs.....                  | 137        |
| 5.1.5 Impacts sur les véhicules particuliers .....       | 137        |
| <b>5.2 Impacts à terme</b>                               | <b>140</b> |
| 5.2.1 Impacts sur les piétons .....                      | 140        |
| 5.2.2 Impacts sur les cycles .....                       | 141        |
| 5.2.3 Impacts sur les bus .....                          | 142        |
| 5.2.4 Impacts sur le T Zen .....                         | 144        |
| 5.2.5 Impacts sur les véhicules particuliers .....       | 146        |
| 5.2.6 Impacts fonciers .....                             | 148        |

**PARTIE 6 : COÛTS ET PLANNING PRÉVISIONNELS 151**

|            |  |            |
|------------|--|------------|
| <b>6.1</b> | <b>Coûts d'investissement</b>              | <b>152</b> |
| 6.1.1      | Méthodologie .....                         | 152        |
| 6.1.2      | Estimation des coûts d'investissement..... | 153        |
| 6.1.3      | Financements .....                         | 154        |
| <b>6.2</b> | <b>Planning prévisionnel</b>               | <b>157</b> |
| 6.2.1      | Phasage prévisionnel des travaux .....     | 157        |
| 6.2.2      | Planning prévisionnel de l'opération.....  | 159        |

**ANNEXES**

|  |            |
|--|------------|
|  | <b>161</b> |
| <b>Analyse multicritères détaillée</b> | <b>162</b> |
| <b>Table des abréviations</b>          | <b>166</b> |
| <b>Table des figures</b>               | <b>167</b> |
| <b>Table des tableaux</b>              | <b>170</b> |
| <b>Table des matières détaillée</b>    | <b>171</b> |