



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle de Melun



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

**Pièce K : Avis émis sur le projet
et réponses du maître
d'ouvrage, autres annexes
– Volet 1**

Sommaire

1. Délibération du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales	2
2. Délibération du bilan de la concertation.....	4
3. Synthèse du bilan de la concertation.....	6
4. Délibération du conseil d'IDFM approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique.....	16
5. Délibérations du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique.....	18
6. Délibération de la Ville de Melun approuvant le dossier d'enquête publique	23
7. Avis des services de l'Etat et note en réponse aux avis	27
7.1. Avis des services de l'Etat sur le dossier d'enquête publique.....	28
7.2. Réponse aux avis des services de l'Etat.....	36
8. Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse	43
8.1. Avis de l'Autorité environnementale sur la nécessité de réaliser une étude d'impact	44
8.2. Avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact.....	47
8.3. Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale.....	48
9. Compte rendu de la réunion d'examen conjoint	49



1. Délibération du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales

**Conseil d'administration**
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-26750076-20171213-2017-900-DE
Date de télétransmission : 15/12/2017
Date de réception préfecture : 15/12/2017

Séance du 13 décembre 2017

Délibération n° 2017/900

POLE DE MELUN

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES
PRINCIPALES

MODALITES DE LA CONCERTATION

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'article L103-2 du code de l'urbanisme relatif à la concertation préalable ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le SDRIF approuvé par la Région Ile-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France approuvé par la Région Ile-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Contrat de Projets Etat-Région 2015-2020 d'Ile-de-France voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2016-456 de la convention de financement des études du pôle de Melun n°2016-020 relative au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), à la concertation préalable, au Schéma de Principe et à l'enquête publique du 5 octobre 2016 ;
- VU** le rapport n°2017/900 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 7 décembre 2017 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du Pôle de Melun sur la base des différents scénarios. Les principaux objectifs sont les suivants :

- conforter l'attractivité du pôle de Melun et l'intermodalité
- améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs
- participer à la dynamique du quartier au cœur de l'agglomération ;

Accusé de réception en préfecture
075-26750076-20171213-2017-900-DE
Date de télétransmission : 15/12/2017
Date de réception préfecture : 15/12/2017

ARTICLE 2 : approuve l'organisation d'une concertation dans les termes prévus par le code de l'urbanisme. Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre :

- une publicité préalable, dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés à proximité du pôle, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;
- un dispositif de consultation du public adapté aux caractéristiques du territoire concerné par le projet prévoyant notamment des rencontres voyageurs et des ateliers ;
- un site internet dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Valérie PÉCRESSE



2. Délibération du bilan de la concertation



Conseil d'administration 
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Séance du 11 juillet 2018

Délibération N° 2018/285

PÔLE-GARE DE MELUN
BILAN DE LA CONCERTATION

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20180711-2018-285-DE
Date de télétransmission : 13/07/2018
Date de réception préfecture : 13/07/2018

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le SDRIF approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Ile de France approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région Ile de France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2016-456 relative à l'approbation de la convention de financement des études du pôle de Melun n°2016-020, comprenant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), la concertation préalable, le Schéma de Principe et l'enquête publique ;
- VU** la délibération n°2017/900 relative à l'approbation du DOCP et des modalités de la concertation du pôle de Melun ;
- VU** le rapport n°2018/285 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 5 juillet 2018 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le bilan de la concertation qui s'est déroulée du 29 janvier au 2 mars 2018 ;

ARTICLE 2 : décide de poursuivre la concertation continue et les études avec les partenaires du projet ; la poursuite des études intégrera un nombre incitatif de places de stationnements pour vélo, ainsi que les accès en vélos dans le cadre du pôle ;

ARTICLE 3 : confirme la poursuite du projet en prenant en compte les enseignements de la concertation et notamment de :

- poursuivre les études sur la base du scénario B (souterrain) dans une optique de mise en accessibilité, de désaturation de la gare, ainsi que de développement des liaisons douces et d'amélioration du confort des usagers et habitants ;
- faciliter le fonctionnement des bus par la reconfiguration de la gare routière sud, par la création d'une nouvelle gare routière nord et de son aire de régulation sur les actuelles emprises SNCF, ainsi que par l'accueil du terminus du T Zen 2 ;
- développer, rendre accessibles et sécuriser les accès au pôle-gare, quel que soit le mode de rabattement, tout en permettant une bonne cohabitation des usages ;
- accompagner l'évolution du pôle et le développement des commerces et services pour contribuer, en lien avec les projets urbains à proximité, à l'émergence du cœur d'agglomération ;

ARTICLE 4 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Valérie PÉCRESSÉ



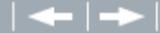
3. Synthèse du bilan de la concertation



AMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE DE MELUN

Concertation du 29 janvier au 2 mars 2018

SYNTHÈSE DU BILAN DE LA CONCERTATION



INTRODUCTION

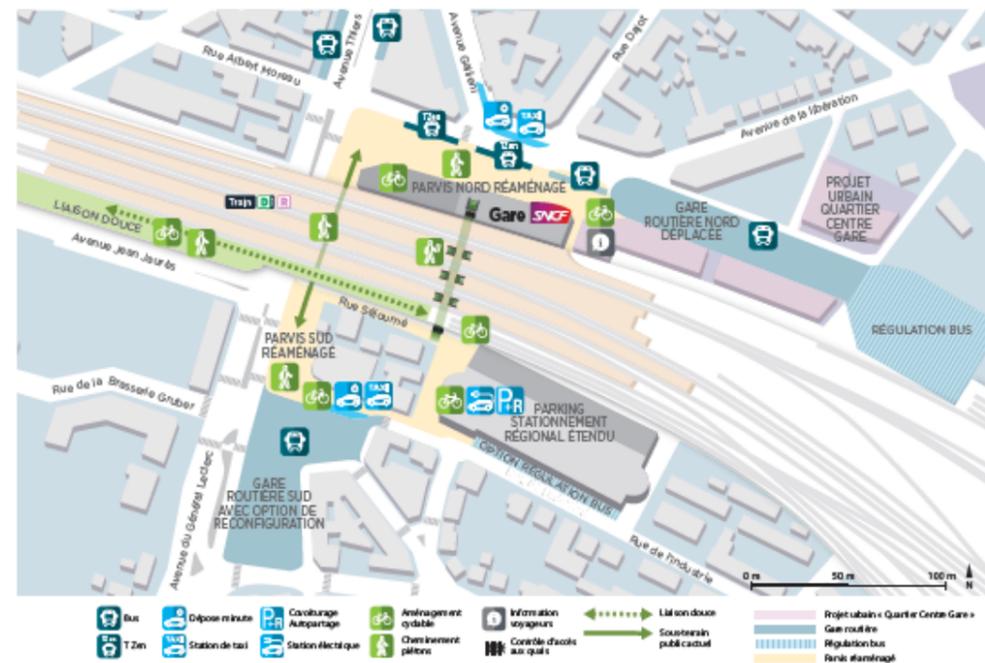
LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION

Le pôle d'échanges multimodal de Melun se situe dans le département de la Seine-et-Marne, à proximité des communes de Dammarie-les-Lys et La Rochette, qui font partie, comme Melun, de la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine. Il s'agit d'un pôle structurant pour les transports du sud de l'Île-de-France. Il est desservi par le réseau ferré régional via le RER D et le Transilien R, ainsi que plus d'une vingtaine de lignes de bus et de cars départementaux. Avec 43 000 voyageurs par jour fréquentant la gare SNCF, le pôle de Melun fait partie des «grands pôles de correspondance» à l'échelle de la région, identifié comme «pôle de niveau 1» au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF) et au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

Cette position va être renforcée dans les années à venir, notamment avec l'arrivée du T Zen 2 Melun - Sénart à horizon 2024, et avec le développement de deux projets urbains. À l'horizon 2030, il est prévu que le pôle-gare accueille 30 % de voyageurs supplémentaires.

Le projet de pôle porte sur tous les aménagements facilitant les correspondances. L'objectif du projet est d'offrir de bonnes conditions d'accès au pôle pour les différents modes de transport et de faciliter les correspondances intermodales. L'information des voyageurs, leur sécurité et leurs conditions d'attente sont également au cœur du projet.

LES AMÉNAGEMENTS AUTOUR DE LA GARE





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

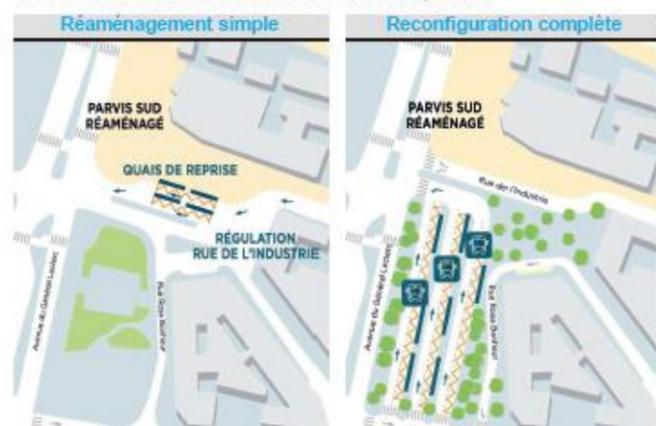
- ☑ conforter l'attractivité du pôle de Melun et l'intermodalité,
- ☑ améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs,
- ☑ participer à la dynamique du quartier au cœur de l'agglomération.

Pour les aménagements dans la gare, trois scénarios de franchissement des espaces ferroviaires ont été proposés à la concertation :

- ☑ le scénario A, « passerelle est »,
- ☑ le scénario B « passage souterrain ouest »,
- ☑ le scénario C, « passages dissociés » (ou « mixte »).



En parallèle, une option de reconfiguration de la gare routière sud a été proposée (valable pour l'ensemble des scénarios), incluant une relocalisation de la gare routière plus au sud et une modification de son fonctionnement pour permettre une régulation in situ et limiter la circulation des bus dans le quartier.



LES PRÉCÉDENTES ÉTAPES

Île-de-France Mobilités a engagé les études nécessaires à l'élaboration du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales. Ce dernier a été approuvé, avec les modalités de concertation, par le Conseil d'Île-de-France Mobilités le 13 décembre 2017.



PARTIE 1 : DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du **29 janvier au 2 mars 2018** inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils d'information ont été mis en place.

Des **rencontres** ont été organisées pour permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- ☑ une **rencontre avec les voyageurs** à la gare de Melun le 29 janvier 2018,
- ☑ une **réunion sur invitation** avec les acteurs du territoire (élus, acteurs socio-économiques, associations, opérateurs de transport), à Melun le 31 janvier 2018,
- ☑ un **atelier-balade** autour du pôle-gare de Melun et à La Rochette, sur inscription, le 10 février 2018,
- ☑ une **réunion publique** à Melun le 13 février 2018.

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers plusieurs supports¹ :

- ☑ une plaquette d'information de 8 pages,
- ☑ un flyer,
- ☑ une affiche de la concertation,
- ☑ des panneaux d'exposition,
- ☑ un site Internet dédié (www.aménagement-pole-melun.fr),
- ☑ le compte Twitter et la page Facebook d'Île-de-France Mobilités,
- ☑ un communiqué presse.

Le public a pu **s'exprimer et donner son avis** grâce à différents outils mis à sa disposition :

- ☑ un **formulaire de dépôt d'avis** en ligne sur le site Internet dédié,
- ☑ des **coupons libre réponse (« coupons T »)**, volets détachables inclus dans la plaquette d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes lors des rencontres de terrain,
- ☑ des **fiches avis** disponibles lors des rencontres de terrain.

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre Île-de-France Mobilités, les financeurs du projet (la Région Île-de-France, l'État, le Conseil départemental de Seine-et-Marne et la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine), les opérateurs de transports, les élus et les services techniques des communes de Melun, La Rochette et Dammarie-les-Lys. Ils ont été réunis au cours des réunions suivantes :

- ☑ un comité de pilotage avec les services techniques des collectivités le 6 octobre 2017,
- ☑ un comité de concertation organisé avec les partenaires le 8 novembre 2017,
- ☑ une commission de suivi avec les élus des collectivités le 23 novembre 2017.

¹ Documents disponibles en annexes



1.1.1. Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis écrits et oraux recueillis pendant la concertation

Modalités d'expression des avis recueillis	Avis exprimés
Coupons libre-réponse renvoyés par courrier	177
Avis déposés sur le site Internet	82
Prises de parole en réunion	43
Fiches avis	43
Contributions	6
TOTAL	351

PARTIE 2 : SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

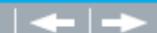
Cette synthèse se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ceux-ci sont regroupés par thématiques, hiérarchisés selon leur occurrence au sein des grandes parties. Des verbatim illustrent les thématiques. Non exhaustifs², ils proviennent de cinq sources : coupons libre-réponse, prises de position lors des rencontres, fiches avis utilisées lors des rencontres, avis publiés sur le site Internet et contributions écrites. Lorsque les verbatim ont été exprimés par des élus ou des représentants associatifs, le titre auquel il ou elle s'exprime est précisé. Les réponses de la maîtrise d'ouvrage et/ou de certains partenaires apparaissant respectivement en bleu et en noir dans les encadrés sont issues des rencontres des documents de la concertation et du document d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP).

1. UN PROJET DONT L'OPPORTUNITÉ EST CONFIRMÉE

1.1. Un projet attendu

De nombreux participants **partagent l'opportunité** du projet d'aménagement du pôle-gare de Melun, soulignant l'urgence de le **moderniser**, afin de **remédier aux dysfonctionnements actuels**, et d'accueillir dans de bonnes conditions le **développement des transports en commun**, notamment l'arrivée du T Zen 2. À plusieurs reprises est soulignée l'opportunité d'améliorer ainsi **l'attractivité de la ville**.

² La totalité des avis est disponible en annexe du présent bilan.



1.2. Des objectifs partagés

Les participants **partagent les objectifs** identifiés par la maîtrise d'ouvrage, qui visent notamment à **conforter l'attractivité et l'intermodalité** du pôle-gare et à **améliorer la qualité de service**.

1.2.1. Rendre le pôle-gare dans son ensemble accessible aux personnes à mobilité réduite

La majorité des participants estime que la mise en accessibilité du pôle-gare pour les personnes à mobilité réduite est la **priorité du projet**. Ils soulignent que : L'accessibilité doit s'appliquer à la totalité du cheminement. L'accessibilité concerne les personnes en situation de handicap mais aussi les personnes âgées, les parents accompagnés d'enfants, les voyageurs portant des bagages, les cyclistes, etc.

Île-de-France Mobilités confirme que la mise en accessibilité de la gare est une obligation, qui s'applique depuis l'espace public jusqu'au train. L'objectif du projet est de rendre l'ensemble du cheminement accessible, ce qui signifie mettre aux normes les pentes et trottoirs, installer des ascenseurs connectés à la passerelle ou au passage souterrain pour remonter sur le quai. Les quais seront mis aux normes pour accueillir les différents trains desservant la gare de Melun dont le RER D Nouvelle Génération qui sera déployé à partir de 2021.

Les participants sont nombreux à souligner **le retard** de la gare de Melun dans ce domaine. Certains acteurs, essentiellement associatifs (APF 77, Mobilités Réduites), mettent en avant qu'il s'agit d'une **obligation légale** s'imposant au maître d'ouvrage.

Île-de-France Mobilités indique que la mise en accessibilité de la gare a été reportée dans l'attente de connaître les caractéristiques des futurs trains : il s'agit du « RER NG (Nouvelle Génération) » pour le RER D, et du « Régio2N » pour la ligne R et la branche Melun-Corbell du RER D. L'inscription du pôle-gare de Melun au Contrat de Plan État-Région a permis d'envisager la mise en accessibilité à un horizon rapproché.

SNCF Réseau confirme que les études du Schéma Directeur d'Accessibilité étaient conditionnées aux choix politiques du matériel roulant desservant la ligne D. Sous l'égide d'Île de France Mobilités, un nouveau programme de mise en accessibilité des gares a été initié avec la Région et la SNCF. La gare de Melun est inscrite dans cette nouvelle convention francilienne dont les travaux vont s'échelonner jusqu'en 2024.

Un nombre important de participants demande des **précisions concernant les aménagements envisagés** pour la mise en accessibilité, et estime que **l'information dans les documents de la concertation sur les accès pour les personnes à mobilité réduite** pourrait être améliorée.



SOMMAIRE GÉNÉRAL QUITTER IMPRIMER	SOMMAIRE GÉNÉRAL QUITTER IMPRIMER
<p>← →</p>	<p>← →</p>
<p>Les participants se sont en grande majorité exprimés en faveur de l'installation d'escaliers mécaniques au sein du pôle-gare, qu'ils estiment préférables aux ascenseurs, jugés inadaptés à la forte fréquentation du pôle-gare, et susceptibles de tomber davantage en panne. Si des ascenseurs sont néanmoins réalisés, ils devront être dimensionnés à l'échelle de la fréquentation.</p> <p>Île-de-France Mobilités indique que dans l'ensemble des scénarios, les franchissements des espaces ferroviaires sont équipés d'ascenseurs, dimensionnés pour permettre à un fauteuil roulant de se retourner. En complément des ascenseurs, des escaliers mécaniques sont prévus sur le scénario A « passerelle est ». Dans les scénarios souterrains, la présence d'escaliers mécaniques n'est pas assurée (insertion compliquée au vu de l'étroitesse des quais) mais sera étudiée lors des étapes ultérieures. Les contrats liant Île-de-France Mobilités, la SNCF et la RATP obligent à remettre les ascenseurs en état, sous peine de pénalités.</p> <p>SNCF Réseau SNCF Réseau indique que, dès que le bilan de la concertation sera approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau initiera les études de faisabilité pour la création du scénario de franchissement (passage souterrain ou passerelle) accessible aux personnes à mobilité réduite. Le programme d'aménagement prévoit à minima un ascenseur par quai pour les utilisateurs de fauteuil roulant et différents escaliers fixes. Les escaliers mécaniques seront étudiés en fonction des simulations de flux de voyageurs et de leur possible insertion physique dans les quais.</p> <p>1.2.2. Réorganiser les gares routières pour remédier à leurs dysfonctionnements et à leur dangerosité pour les piétons</p> <p>PACIFIER LES CIRCULATIONS AU NORD DE LA GARE</p> <p>Les participants évoquent la dangerosité des circulations sur le parvis nord, où cohabitent actuellement bus, voitures et piétons, ce qui est jugé dangereux, surtout pour ces derniers. Pour cette raison, les participants saluent le projet de déplacer la gare routière nord et de rendre le parvis piétonnier, et estiment nécessaire que le projet permette de sécuriser les correspondances entre les bus situés avenue Thiers – sur laquelle circulent également des poids-lourds – et la gare ferroviaire.</p> <p>Dans le but de sécuriser les traversées, plusieurs participants ont proposé des alternatives au projet d'Île-de-France Mobilités, pour éviter aux piétons de traverser l'avenue Thiers :</p> <ul style="list-style-type: none">▣ déplacer les arrêts de bus, soit dans la gare, soit rue de Ponthierry,▣ créer une sortie depuis les voies, donnant sur le côté ouest de l'avenue Thiers,▣ ponctuellement, modifier le circuit des bus. <p>Île-de-France Mobilités confirme que la dangerosité de la traversée de l'avenue Thiers est identifiée par le maître d'ouvrage. Des études sont en cours pour étudier l'organisation et l'optimisation des carrefours, et notamment l'amélioration et la sécurisation des traversées piétonnières. La création d'un passage routier supplémentaire sous les voies ferrées nécessiterait un financement beaucoup plus important. La priorité du pôle-gare est d'accompagner l'augmentation du nombre d'usagers des transports en commun ou des mobilités douces.</p>	<p>Des acteurs font part de leurs craintes quant au juste dimensionnement des gares routières.</p> <p>Île-de-France Mobilités indique que, selon l'exploitant du réseau Mèlibus, la croissance du trafic de bus est estimée à 10% par an, ce qui rend nécessaire d'agrandir les gares routières. Des discussions sont en cours avec SNCF Réseau pour explorer les conditions de libération et de cession d'une partie de son foncier peu ou non utilisé afin de permettre aux bus articulés de réaliser leur demi-tour. Le site étant très contraint, cet empiètement semble à ce stade la solution la plus opportune.</p> <p>SNCF Réseau indique que des discussions sont en cours pour étudier l'intégration de l'aire de retournement de bus dans la cour. SNCF Réseau fera ses meilleurs efforts pour contribuer à une solution permettant d'assurer le bon fonctionnement du pôle.</p> <p>RECONFIGURER LA GARE ROUTIÈRE SUD</p> <p>Les participants s'expriment sur la gare routière sud sont en majorité favorables au scénario de reconfiguration totale, qui permettrait d'éviter les conflits d'usages. Néanmoins, plusieurs participants ont fait part de leurs craintes de voir disparaître le marché du dimanche matin et de l'espace vert.</p> <p>Île-de-France Mobilités indique que conserver en l'état la gare routière sud entraînera l'engorgement de la rue de l'Industrie, ce qui n'est pas souhaitable pour la commune de la Rochette et ses habitants, tandis que la reconfiguration permettrait de proposer une qualité de service équivalente à celle de la gare routière nord.</p> <p>Île-de-France Mobilités indique que les maîtres d'ouvrage savent aujourd'hui réaliser des gares routières moins minérales et plus végétalisées. En cas de reconfiguration complète de la gare routière sud, l'alignement d'arbres existant sera maintenu.</p> <p>LES CRAINTES DE NUISANCES CONCERNANT LA GARE ROUTIÈRE NORD</p> <p>Quelques participants riverains de la future gare routière font part de craintes concernant des nuisances sonores et de pollution qui seraient associées à ce nouvel emplacement.</p> <p>Île-de-France Mobilités indique que le parc de bus va évoluer à horizon 2020, pour accueillir des bus (standards et articulés), moins bruyants et roulant au gaz naturel de ville. Ce gaz n'émet pas de particules fines. Île-de-France Mobilités rappelle que réglementation impose aux conducteurs de couper leur moteur lorsque le véhicule reste à l'arrêt au-delà de 5 min et qu'un bus permet, en moyenne, d'éviter l'émission CO₂ de 30 véhicules particuliers.</p>
<p>≡ 7</p>	<p>≡ 8</p>



1.2.3. Favoriser l'usage du vélo

De nombreux participants souhaitent voir favorisé l'usage du vélo, par le **développement de liaisons cyclables**, la mise en place **d'espaces de stationnement sécurisés** et d'aménagements facilitant **l'accès des vélos aux trains**.

Île-de-France Mobilités confirme que le projet prévoit une offre de stationnement vélo adaptée aux besoins des cyclistes (arceaux, abris, Véligo - service d'espaces en libre accès ou sécurisés pour garer son vélo, accessibles avec une carte Navigo).

Île-de-France Mobilités précise qu'une signalétique commune à l'ensemble du pôle sera déployée sur l'ensemble du périmètre d'aménagement. Ce travail d'uniformisation sera effectué en conformité avec la charte signalétique d'Île-de-France Mobilités.

SNCF Mobilités indique que les ascenseurs, qui seront créés pour accéder à chaque quai, répondront aux normes s'appliquant aux cheminements des utilisateurs de fauteuil roulant, qui prévoient notamment que les ascenseurs fassent 2 mètres carrés de large. **SNCF Mobilités** précise que les vélos sont autorisés dans le train uniquement aux heures creuses.

1.2.4. Adapter l'offre de stationnement aux besoins

Plusieurs participants regrettent le **manque de places de stationnement** autour du pôle-gare. **L'extension du parc de stationnement régional prévue par le projet est globalement saluée**. Ponctuellement est regrettée la réservation de ce parking aux usagers des transports en commun.

Des participants estiment en revanche que **l'extension** aura pour conséquence **d'intensifier le trafic automobile**, et, ce faisant, la pollution. Ces participants préféreraient la création de **parkings-relais en entrée de ville**, reliés au pôle-gare par des navettes.

L'association Melun Val-de-Seine Nature Environnement propose **une alternative à l'extension du parc de stationnement régional**, consistant à réaliser des parkings en utilisant la pente du talus.

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

Certains participants regrettent que le projet ne prévoient pas de **parc de stationnement au nord** de la gare.



À plusieurs reprises, les participants ont demandé qu'une attention particulière soit portée aux **emplacements de dépose-minute**. Certains estiment qu'ils sont mal positionnés dans le projet présenté.

Île-de-France Mobilités indique que l'emplacement des dépose-minute sera pensé pour répondre aux besoins lors des phases d'études ultérieures en tenant compte de la cohabitation avec les autres usages.

1.2.5. Améliorer les services en gare

Les participants estiment que **la gare de Melun n'est pas confortable**. Outre son aspect **insécurisant**, ils regrettent **l'absence de rampes pour les valises, de sièges** pour attendre son train, ou encore de **toilettes**. Ils demandent que ces installations soient envisagées dès à présent.

Les participants demandent **l'amélioration des services liés aux transports** (vente de billets, bornes de voitures électriques, taxis).

Est également soulignée la **nécessité d'améliorer la signalétique dans la gare**, notamment pour faciliter les correspondances avec les bus.

Île-de-France Mobilités considère qu'un travail sur la signalisation pourrait apporter une amélioration non négligeable à la perception générale de l'ensemble de l'offre de transports du pôle. Une signalétique commune à l'ensemble du pôle sera déployée sur l'ensemble du périmètre d'aménagement. Ce travail d'uniformisation sera effectué en conformité avec la charte signalétique d'Île-de-France Mobilités.

2. LES SCÉNARIOS DE FRANCHISSEMENT DES VOIES FERRÉES

La **grande majorité des avis** émis portent sur les trois scénarios de franchissement des voies ferrées qui leur ont été soumis. Les participants assignent deux objectifs principaux au futur franchissement :

- **faciliter l'accessibilité de tous,**
- **être sécurisé.**

La plupart des participants s'étant exprimés sur l'un des scénarios estiment que **le scénario B « passage souterrain » répond le mieux aux objectifs d'accessibilité et de sécurité**.

2.1. Le scénario B « passage souterrain » répondrait mieux à l'objectif d'accessibilité et de sécurité

La **majorité des participants se positionnent en faveur du scénario B « passage souterrain ouest »**, pour quatre raisons principales : il répondrait mieux à **l'objectif d'accessibilité**, il serait plus **sécurisant**, permettrait une **mieux répartition des flux**, et son **entretien serait moins coûteux** que celui de la passerelle.



SNCF Mobilités indique par ailleurs que la création d'un lien ville-ville pour les piétons dans le nouveau souterrain, permettant en parallèle la création d'une traversée nord-sud pour les cycles, complexifie la conception et la réalisation du nouvel ouvrage au vu des contraintes du site. SNCF Mobilités insiste sur l'importance d'assurer le bon fonctionnement de la gare, notamment en dimensionnant correctement les nouveaux volumes de ce souterrain, de manière à pouvoir absorber à terme les flux de voyageurs en forte croissance, et en facilitant la fluidité des échanges (dont les correspondances). De plus, une attention particulière devra être apportée au traitement du débouché nord du passage souterrain, qui devra permettre d'assurer un cheminement confortable, accessible aux personnes à mobilité réduite, jusqu'aux fonctions présentes dans la gare actuelle (guichet, services...) et garantir une intermodalité satisfaisante avec les éléments du futur pôle (gare routière, T Zen).

Les inquiétudes ponctuellement formulées portent sur **le sentiment d'insécurité et la propreté**.

SNCF Mobilités indique que les souterrains réalisés aujourd'hui sont sécurisés et disposent de caméras de vidéo-surveillance.

2.2. Le scénario A « passerelle est » serait moins onéreux mais risquerait de ne pas être emprunté

Trois principaux arguments sont mis en avant par les participants favorables au scénario A « passerelle est » : son **moindre coût initial**, son **positionnement** (meilleur lien entre les villes et positionnement plus pratique pour accéder aux quais depuis la gare routière nord) et le **cheminement à l'air libre** qu'elle propose.

En revanche, de nombreux avis critiquent son **accessibilité limitée** à cause du **dénivelé**, qui fait craindre une **faible fréquentation**. D'autres inconvénients sont soulignés, comme son **manque de sécurité et de confort**, sa **localisation jugée trop excentrée** par rapport aux quais, le manque de fluidité d'une entrée mutualisée, et, ponctuellement, son manque **d'esthétique**.

Île-de-France Mobilités indique que les passerelles seraient pourvues d'une protection contre les intempéries.

2.3. Le scénario C « passages dissociés » est moins abordé par les participants

Le scénario C « passages dissociés » est celui ayant recueilli le moins d'avis. Ceux-ci insistent sur le « compromis » que représente cette option, car la présence de deux types de franchissement permettrait de **filtrer les flux** et d'éviter la **saturation des espaces**.

En revanche, certains participants soulignent la **complexité des trajectoires** en cas de franchissements aux fonctions distinctes, et estiment que **la passerelle ne sera pas utilisée**.

2.4. Les alternatives proposées

Quelques participants ont proposé des alternatives aux scénarios proposés par la maîtrise d'ouvrage :

Aménager et mettre en accessibilité le souterrain existant d'accès aux quais, ce qui permettrait selon ces participants de répondre à l'objectif de mise en accessibilité, à moindre coût.

Île-de-France Mobilités précise qu'il est techniquement impossible de rendre accessible ou d'agrandir le souterrain existant sans le fermer et donc interrompre l'exploitation de la gare. Il est donc obligatoire de créer un nouveau franchissement pour permettre l'accès des personnes à mobilité réduite.

Quelques participants demandent un scénario C « passages dissociés » sans la passerelle, car ils l'estiment inutile.

Des participants, dont des représentants d'associations, demandent que **la passerelle soit déplacée, ou qu'une nouvelle passerelle soit créée plus à l'ouest** du pôle-gare afin d'éviter les traversées dangereuses sur l'avenue Thiers et d'intégrer la liaison douce vers le Clos Saint-Louis.

Île-de-France Mobilités indique que la localisation de la passerelle du scénario A s'explique par la topographie, caractérisée par de forts dénivelés. Une passerelle au niveau de la rue de Ponthierry ne permettrait pas de rendre le pôle-gare accessible : le décalage des franchissements ne permettrait pas d'accéder à la fois aux quais et aux gares routières.

3. L'INSERTION DU PÔLE-GARE DANS LE TERRITOIRE

De nombreuses questions et préoccupations ont été exprimées dans les avis et lors des rencontres sur des sujets ne touchant pas directement à l'aménagement du pôle-gare mais présentant un **lien fort avec le projet**.

3.1. Des craintes relatives à la circulation routière

3.1.1. Des craintes de voir s'accroître la saturation de la circulation

Des participants font part de leurs craintes concernant **l'état de la circulation dans le quartier de la gare**, jugée déjà saturée, à l'horizon de la mise en service du projet.



C'est principalement l'arrivée du T Zen 2 et les modifications du plan de circulation qu'il entraîne qui les inquiètent.

Île-de-France Mobilités confirme que la problématique liée à la circulation est identifiée, notamment via le projet T Zen 2. Des études spécifiques sont menées sur les carrefours, en collaboration avec le Département de Seine-et-Marne, afin de permettre l'intégration du T Zen 2 et des bus dans le plan de circulation. Île-de-France Mobilités rappelle que le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun ne porte pas sur la circulation automobile, mais a pour objectif d'améliorer la situation des usagers des transports en commun.

3.1.2. Le contournement de Melun présenté comme une alternative, et jugé parfois prioritaire sur le projet d'aménagement du pôle-gare

De nombreux participants estiment que les projets de **contournement de Melun et de ponts sur la Seine**, envisagés depuis de nombreuses années, sont **indispensables** pour résoudre les difficultés liées à la saturation de la circulation, et également au **passage de poids-lourds**.

Plusieurs participants estiment que **le projet du pôle-gare n'est pas prioritaire**, qu'il est plus urgent de **réaliser le contournement de Melun** et les ponts de franchissement.

À plusieurs reprises, des participants estiment que le projet d'aménagement du pôle-gare, le contournement de Melun et le projet de T Zen sont des **projets complémentaires**.

Île-de-France Mobilités indique que le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun n'a pas vocation à résoudre le problème général de la circulation au sein de l'agglomération, mais qu'il doit répondre à l'obligation légale de rendre le pôle-gare de Melun accessible aux personnes à mobilité réduite, ce qui ne peut attendre la réalisation du contournement ou d'un pont.

3.2. Des demandes d'amélioration de l'environnement du pôle-gare

3.2.1. Remédier au sentiment d'insécurité dans la gare et ses alentours

La question de la sécurité a été abordée à de nombreuses reprises par les participants, qui décrivent un **pôle anxigène**, regrettant la présence de populations marginales au comportement inquiétant (drogue, alcool). Le **passage souterrain piéton et le parvis sud** sont évoqués à plusieurs reprises comme étant anxigènes. Les participants demandent que le projet d'aménagement soit l'occasion de **remédier à cette situation**.

Dans les avis exprimés sur les scénarios de franchissement, la **nécessité de proposer un franchissement sécurisé est un critère discriminant** pour les participants.

Île-de-France Mobilités estime que le souterrain serait plus fréquenté que la passerelle et qu'en ce sens il représente un franchissement plus rassurant.



SNCF Mobilités souligne que les souterrains réalisés aujourd'hui sont sécurisés et disposent de caméras de vidéo-surveillance.

3.2.2. Dynamiser les commerces

L'une des **qualités principales** de la gare de Melun identifiée par les participants est le fait qu'elle dispose de commerces. Néanmoins, des participants regrettent le **manque de commerces autour de la gare**, et souhaitent que le projet permette de répondre à ce besoin.

Île-de-France Mobilités estime que, par comparaison avec d'autres gares franciliennes, les commerces autour du pôle-gare de Melun sont nombreux et dynamiques. Île-de-France Mobilités souhaite que ces commerces continuent d'offrir leurs services aux usagers.

3.2.3. Améliorer les abords

Plusieurs participants estiment que les environs du pôle-gare ne sont **pas accueillants**. Certains souhaitent que le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun soit l'occasion **d'améliorer ses abords**, notamment avec **des espaces verts**.

3.3. Des questions sur le périmètre du projet

À plusieurs reprises, les participants se sont interrogés sur le **périmètre du projet**, estimant que les accès au pôle-gare devraient être étudiés en englobant l'avenue Thiers, ou plus à l'ouest.

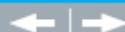
Île-de-France Mobilités indique ne pas être favorable à la création d'un accès nord-ouest, qui entraînerait des contraintes fortes pour l'exploitation de la gare dans son ensemble, précisant que la priorité est donnée à l'amélioration des accès nord et sud.

4. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

4.1. Une demande d'optimisation du planning de mise en œuvre

À plusieurs reprises, les participants font part de leur désir de voir l'aménagement du pôle-gare, et surtout sa mise en accessibilité, **être rapidement mis en œuvre**. Ils s'étonnent de la **longueur des délais**, et la regrettent.

Île-de-France Mobilités rappelle qu'une fois le scénario choisi et les études de schéma de principe réalisées, un nouveau temps de concertation sera ouvert fin 2019/début 2020 dans le cadre de l'enquête publique, à l'issue de laquelle le préfet pourra confirmer l'utilité publique du projet. Le pôle-gare est constitué d'un ensemble de projets articulés, qui débiteront pour certains en 2020-2021. Le souterrain pourrait être mis en service en 2024-2025.



SNCF Réseau indique que l'objectif de mise en accessibilité est fixé à 2024. Les études du Schéma Directeur d'accessibilité (SDA) seront menées en lien étroit avec les études d'Île de France Mobilités et les collectivités. Dès à présent, SNCF Réseau attire la vigilance de tous les acteurs afin qu'Île-de-France Mobilités assure une fine coordination des travaux sur l'ensemble du périmètre du pôle (franchissement, T Zen, gare routière, parvis, etc.).

4.2. Une demande d'amélioration de l'offre de transport en commun actuelle

De nombreux participants font part de leur **insatisfaction** concernant l'offre actuelle de transports en commun (trains et bus). Ils sont plusieurs à s'inquiéter du chiffre de 30% d'augmentation d'ici 2030, estimant le réseau déjà saturé actuellement. Aussi demandent-ils une augmentation de l'offre de trains et de leur fréquence.

4.3. Des questions sur le temps des travaux

Les participants interpellent la maîtrise d'ouvrage sur la période des travaux, notamment son **calendrier**, et font part de craintes concernant des **nuisances pour les commerces**.

Île-de-France Mobilités confirme que les travaux seront complexes, notamment pour les scénarios prévoyant la construction d'un souterrain, et engendreront des gênes pour les usagers et les riverains. La maîtrise d'ouvrage s'efforcera de maintenir l'ensemble des cheminements grâce à un phasage du chantier. Île-de-France Mobilités indique qu'il est envisageable de mettre en place une commission de règlement à l'amiable, indépendante du maître d'ouvrage, qui instruirait des dossiers des commerçants s'estimant lésés par les travaux.

SNCF Réseau confirme la faisabilité technique du scénario souterrain. La largeur du souterrain, si ce scénario est choisi, sera déterminée avec les études de flux voyageurs. SNCF Réseau considère qu'un franchissement de 6 mètres de large impliquerait a minima deux ans de travaux. Les accès déboucheraient au nord sur la rue Barchou et au sud sur la rue Séjourné. Pour faciliter les travaux, les installations de chantier seraient implantées devant ces deux émergences. Dès que le bilan de la concertation sera approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau initiera les études de faisabilité pour la création du scénario de franchissement (passage souterrain ou passerelle) accessible aux personnes à mobilité réduite.

4.4. Une demande de maîtriser des coûts

Quelques participants interrogent la maîtrise d'ouvrage sur les coûts et le financement du projet, et l'alertent sur la nécessité de **maîtriser les coûts du projet**. Cette préoccupation est mise en avant comme **argument dans le choix des scénarios de franchissement**.



Île-de-France Mobilités indique que le schéma de principe précisera les coûts et les modalités de financement, et que le chiffrage du projet sera réalisé lors des études d'avant-projet, permettant d'évaluer le coût à plus ou moins 5%. Chaque volet du projet (accessibilité, franchissements, etc.) dispose d'une clé de financement qui lui est propre.

4.5. La concertation

À plusieurs reprises, des remarques ont été formulées sur le **périmètre du projet** et donc de la concertation. C'est surtout le lien entre le projet d'aménagement du pôle-gare et le projet urbain qui a été interrogé, des participants souhaitant avoir **confirmation qu'un temps de concertation** serait organisé, le moment venu, sur le projet urbain du Quartier Centre gare, regrettant que la concertation portée par Île-de-France Mobilités ne puisse apporter de réponses aux questions à ce sujet.

Île-de-France Mobilités rappelle que le projet urbain du Quartier Centre gare est porté par la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine, et qu'Île-de-France Mobilités s'occupe uniquement de l'espace de la gare routière nord, en collaboration avec l'Agglomération. Île-de-France Mobilités ne dispose pas d'informations sur le reste du périmètre. La décision d'organiser un temps de concertation propre au projet urbain relève de la Communauté d'Agglomération. Île-de-France Mobilités travaille en partenariat avec les différentes collectivités responsables des espaces publics. L'aménagement des espaces publics en vue d'accueillir les projets de transport sera pris en charge dans le cadre du T Zen 2 et du pôle gare.

Louis VOGEL, président de la communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine et maire de Melun, estime que le projet de pôle-gare est une opportunité pour transformer le quartier. Il indique que les négociations avec SNCF Réseau sont en cours au sujet des terrains nécessaires à la réalisation du projet du Quartier Centre gare.

Des participants font part de leur **désir de voir la concertation continuer** au-delà de cette concertation préalable, et d'être associés à l'évolution du projet.»



PARTIE 3 : LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

- Une forte attente vis-à-vis de ce projet dont l'adhésion a été démontrée au regard des besoins de mise en accessibilité et de désaturation de la gare ;
- Une convergence des avis en faveur du scénario B de franchissement des voies et d'accès aux quais compte tenu de ses caractéristiques en termes d'accessibilité et d'insertion urbaine, accompagnée d'une demande de sécurisation de ce nouveau franchissement et plus globalement du pôle ;
- Une exigence forte de mise en conformité du pôle au regard de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, qui doit être garantie de l'espace public jusqu'au train ;
- Une demande récurrente de développer les modes de déplacement doux et les aménagements nécessaires pour accéder au pôle en toute sécurité ;
- Une nécessité de créer un véritable parvis donnant toute sa place au piéton et permettant l'accueil du T Zen 2 ainsi que la création à l'est d'une gare routière nord confortable répondant aux besoins actuels et futurs du réseau bus ;
- Un large accord sur la nécessité de reconfigurer totalement la gare routière sud, tout en veillant à l'amélioration de la qualité paysagère et en réfléchissant aux conditions de maintien du marché ;
- Une attente sur la création d'une offre de stationnement adaptée, pour les besoins en rabattement vers les transports et la dépose-minute, tout en prenant en compte les besoins de stationnement local ;
- Une préoccupation globale quant aux circulations routières à l'échelle de l'agglomération, qui bien que dépassant la compétence d'Ile-de-France Mobilités, devra servir de cadre aux choix d'aménagement du pôle ;
- Un souhait de veiller à la bonne insertion urbaine du pôle, en lien avec l'urbanisation actuelle et future (traitement qualitatif et limitation des nuisances) ;
- Un souhait de développer les services et commerces dans et à proximité du pôle ;
- Des attentes relatives à l'optimisation du planning de mise en œuvre du pôle ;
- Une demande de poursuivre les échanges lors des phases d'études ultérieures du projet.

Le Conseil d'Ile-de-France Mobilités, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.



4. Délibération du conseil d'IDFM approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 14 avril 2021

Délibération n° 20210414-135

POLE DE MELUN

SCHEMA DE PRINCIPE
ET
DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

Le Conseil,

- VU le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants ;
- VU La délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention Particulière Transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité de pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports ;
- VU la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU le Plan de déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités (anciennement « Syndicat des Transports d'Île-de-France ») n°2016/456 du 5 octobre 2016, relative à l'approbation de la convention de financement des études du pôle de Melun n°2016-020, comprenant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), la concertation préalable, le Schéma de Principe et l'enquête publique ;
- VU la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/900 du 13 décembre 2017, relative à l'approbation du DOCP et des modalités de la concertation du projet de pôle de Melun ;

- VU la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2018/285 du 11 juillet 2018, relative à l'approbation du bilan de la concertation du projet de pôle de Melun ;
- VU le rapport n°20210414-135 ;
- VU l'avis de la commission des investissements du 8 avril 2021 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le schéma de principe ainsi que le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relatifs au projet de pôle de Melun, pour un montant de 160 M€ HT (CE 01/2019) +/-10%, annexés à la présente délibération ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à transmettre ledit dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique aux services compétents de l'Etat, et notamment à Monsieur le Préfet de Seine et Marne, en vue de son instruction avant ouverture de l'enquête publique fin 2021 ;

ARTICLE 3 : demande à SNCF Gares et Connexions de produire un dossier d'Avant-Projet (AVP) optimisé du périmètre ferroviaire, compatible avec le programme du pôle d'échange multimodal de Melun, dans le respect du calendrier de l'opération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

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

Valérie PÉCRESSÉ



5. Délibérations du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE L'AGGLOMERATION
MELUN VAL DE SEINE (C.A.M.V.S)**

2021.2.37.63 Le Conseil Communautaire, dûment convoqué, s'est réuni le LUNDI 29 MARS 2021 à 18h00 à L'ESCALE, Avenue de la 7ème Division Blindée Américaine - 77000 Melun, sous la présidence de M. Louis VOGEL, pour délibérer sur les affaires inscrites à l'ordre du jour.

PRESENTS

Fatima ABERKANE-JOUDANI, Julien AGUIN, José ARGENTIN, Jocelyne BAK, Gilles BATAILL, Nathalie BEAULNES-SERENI, Vincent BENOIST, Ouda BERRADIA, Christelle BLAT, Noël BOURSIN, Laura CAETANO, Véronique CHAGNAT, Philippe CHARPENTIER, Régis DAGRON, Nathalie DAUVERGNE-JOVIN, Henri DE MEYRIGNAC, Bernard DE SAINT MICHEL, Olivier DELMER, Wilfried DESCOLIS, Nadia DIOP, Christopher DOMBA, Serge DURAND, Hamza ELHYANI, Michèle EULER, Séverine FELIX-BORON, Thierry FLESCH, Christian GENET, Marie-Hélène GRANGE, Julien GUERIN, Michaël GUION, Christian HUS, Sylvain JONNET, Semra KILIC, Khaled LAOUII, Jean-Claude LECINSE, Françoise LEFEBVRE, Dominique MARC, Kadir MEBAREK, Henri MELLIER, Zine-Eddine MJATI, Bénédicte MONVILLE, Natacha MOUSSARD, Sylvie PAGES, Michel ROBERT, Patricia ROUCHON, Robert SAMYN, Thierry SEGURA, Jacky SEIGNANT, Catherine STENTELAIRE, Brigitte TIXIER, Alain TRUCHON, Franck VERNIN, Louis VOGEL, Lionel WALKER.

Date de la convocation :
15/03/2021

Date de l'affichage :
23/03/2021

SUPPLEANTS

Nombre de conseillers:
en exercice : 73
présents ou représentés : 67

ABSENTS EXCUSES REPRESENTES

Patricia CHARRETIER a donné pouvoir à Dominique MARC, Sonia DA SILVA a donné pouvoir à Séverine FELIX-BORON, Willy DELPORTE a donné pouvoir à Françoise LEFEBVRE, Denis DIDIERLAURENT a donné pouvoir à Serge DURAND, Ségolène DURAND a donné pouvoir à Michaël GUION, Pascale GOMES a donné pouvoir à Henri MELLIER, Nadine LANGLOIS a donné pouvoir à Sylvie PAGES, Paulo PAIXAO a donné pouvoir à Gilles BATAILL, Maryim RAYBAUD a donné pouvoir à Thierry FLESCH, Odile RAZE a donné pouvoir à Catherine STENTELAIRE, Arnaud SAINT-MARTIN a donné pouvoir à Julien GUERIN, Djamila SMAALI-PAILLE a donné pouvoir à Bénédicte MONVILLE, Pierre YVROUD a donné pouvoir à Christelle BLAT.

ABSENTS EXCUSES

Romarc BRUIANT, Guillaume DEZERT, Jérôme GUYARD, Aude LUQUET, Aude ROUFFET, Mourad SALAH.

SECRETAIRE DE SEANCE

M. Vincent BENOIST

**OBJET : AVIS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MELUN VAL DE SEINE
SUR LE SCHÉMA DE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT DU POLE D'ÉCHANGES
MULTIMODAL DE LA GARE A MELUN**

Séance du Conseil Communautaire du lundi 29 mars 2021
Extrait de la délibération n°2021.2.37.63

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, devant le Tribunal administratif de Melun.

1

Le Conseil Communautaire,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les statuts en vigueur de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) ;

VU le Code des Transports ;

VU le Code de l'Environnement ;

VU le Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 approuvé par délibération du Conseil Régional n° CR 53-15 du 15 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;

VU la convention de financement n°16DPI020 des études du pôle d'échanges multimodale de Melun signée par l'Etat, la Région Ile-de-France, le STIF, le Département de Seine-et-Mame et la CAMVS, notifiée le 03 mars 2017 ;

VU la délibération du Conseil d'administration du STIF n°2018/285 du 11 juillet 2018, approuvant le bilan de la concertation préalable du pôle d'échanges multimodal de Melun ;

VU la délibération du Conseil Communautaire n° 2020.1.38.38 du 03 février 2020, relative au financement des études d'Avant-Projet du programme SDA de la gare de Melun ;

VU la saisine du Bureau Communautaire du 18 mars 2021 ;

VU l'avis favorable de la commission Attractivité et développement du territoire du 22 mars 2021 ;

CONSIDERANT que la gare de Melun est un pôle structurant du sud francilien, identifié comme « pôle de niveau 1 » au Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France et au Schéma Directeur d'Accessibilité ;

CONSIDERANT que la réalisation du futur bus à haut niveau de service (TZen2) ou encore le développement du territoire auront des impacts sur l'évolution de la fréquentation de la gare (estimée à +30 % à l'horizon 2030), qu'il convient d'appréhender ;

CONSIDERANT que le quartier de la gare Melun est un secteur à forts enjeux sur le plan des déplacements et sur le plan urbain, dont l'évolution nécessite une importante mobilisation partenariale et la définition d'une vision partagée de son devenir ;

CONSIDERANT que cet espace contraint, qui concentre de nombreux dysfonctionnements (saturation des gares routières et du parc de stationnement régional, pas d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite, accès peu qualitatifs pour les modes actifs, ...), n'est pas en capacité de répondre convenablement aux besoins actuels et futurs ;

CONSIDERANT, dans ce contexte, la nécessité de repenser le pôle dans sa globalité, afin d'améliorer l'accès et l'accessibilité aux transports en commun (ferroviaires, urbains et interurbains) en prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements ;

CONSIDERANT qu'il convient de redimensionner le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Melun afin de le rendre plus fonctionnel et plus à même de répondre à la croissance du trafic, aux nombreux dysfonctionnements du site et à l'évolution des pratiques de mobilité ;

CONSIDERANT que, au-delà des objectifs liés à l'intermodalité et à la mobilité, le réaménagement global du PEM doit, également, permettre de créer une image plus moderne du territoire et d'améliorer son

Séance du Conseil Communautaire du lundi 29 mars 2021
Extrait de la délibération n°2021.2.37.63

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, devant le Tribunal administratif de Melun.

2



attractivité, d'accroître la qualité des espaces publics et du cadre de vie, et de faire de cet espace, un lieu propice au développement économique ;

CONSIDERANT que le projet de PEM constitue la pierre angulaire de l'ambition de renouvellement et de développement portée et partagée à la fois par la Communauté d'Agglomération, les communes du territoire mais aussi leur partenaires, reposant, notamment, sur les projets d'aménagement du Quartier Saint-Louis, de développement de Villaroche, de rénovation du centre urbain – cœur d'agglomération (Action Cœur de Ville) et des quartiers Nord de Melun-Le Mée-sur-Seine (NPNRU), de crédibilisation de la destination touristique Melun Val de Seine, de renforcement universitaire, etc. ;

CONSIDERANT que des études préalables, menées sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités et mobilisant de nombreux partenaires, ont été menées pour repenser l'aménagement de ce pôle ;

CONSIDERANT que ces études ont permis à IDFM d'approuver le Dossier d'Orientations et de Caractéristiques Principales (DOCP) en décembre 2017, puis de valider le bilan de la concertation préalable en juillet 2018, suite à la concertation menée en février de la même année ;

CONSIDERANT que, sur cette base, le travail s'est poursuivi avec l'élaboration du Schéma De Principe (SDP), qui vise à définir plus finement la programmation, à affiner les principes d'organisation et d'aménagement du pôle, à préciser les coûts de réalisation ainsi que les financements mobilisables et à identifier les maîtrises d'ouvrage pressenties ;

CONSIDERANT que le Schéma De Principe, fruit d'un important travail partenarial, a permis d'établir un consensus sur le devenir du pôle, à travers la réalisation de quatorze éléments de programme distincts, parmi lesquels :

- La création d'un nouveau passage souterrain mixte, pour permettre l'accessibilité de la gare aux PMR mais également le passage des flux piétons non munis de titre de transport ;
- Le réaménagement des bâtiments voyageurs de la gare, côté place Gallieni ;
- La mise en accessibilité des quais ;
- La création de deux nouvelles gares routières, au nord et au sud avec leur zone de régulation associée ;
- La réalisation de l'infrastructure et des équipements pour le TZen2 ;
- La création de parvis au nord et au sud pour faciliter l'accès et le cheminement des modes actifs ainsi que les conditions d'intermodalité ;
- L'extension et la labellisation du parc de stationnement ;
- L'installation de services vélos (stationnements et locations de vélos, ...),

CONSIDERANT que le coût global du projet, intégrant frais d'études, de supervision des travaux, le coût des aménagements et des constructions est estimé, à date, à 159 M€ (conditions économiques 2019) dont 112 M€ liés à la mise en accessibilité et à l'amélioration des seules fonctions ferroviaires sous maîtrise d'ouvrage SNCF et 47 M€ associés au renouvellement des espaces publics (gares routières, parvis, stationnement...) sous maîtrise d'ouvrage locale ;

CONSIDERANT que ce Schéma De Principe doit être approuvé par le Conseil d'Administration d'IDFM en avril 2021 ;

CONSIDERANT, dans ce cadre, que la CAMVS souhaite préalablement entériner les principes d'aménagement du PEM de Melun ;

Après en avoir délibéré,

ENTÉRINE le schéma de principe du Pôle d'Echanges Multimodal de la gare à Melun.

Seance du Conseil Communautaire du lundi 29 mars 2021
Extrait de la délibération n°2021.2.37.63

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, devant le Tribunal administratif de Melun.

3

Adoptée à la majorité, avec 58 voix Pour, 6 voix Contre et 3 Abstentions

Fait et délibéré, le lundi 29 mars 2021, et ont signé au registre les membres présents.
Pour extrait conforme,

Accusé de réception

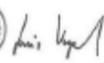
077-247700057-20210329-42179-DE-1-1

Acte certifié exécutoire

Réception par le préfet : vendredi 2 avril 2021

Publication ou notification : 2 avril 2021

Signé par le Président, Louis VOGEL

Louis Vogel

Président de la CAMVS
Maire de Melun

Seance du Conseil Communautaire du lundi 29 mars 2021
Extrait de la délibération n°2021.2.37.63

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, devant le Tribunal administratif de Melun.

4



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE L'AGGLOMERATION
MELUN VAL DE SEINE (C.A.M.V.S)**

2021.5.22.135 Le Conseil Communautaire, dûment convoqué, s'est réuni le LUNDI 27 SEPTEMBRE 2021 à 18h00 dans les locaux de la Communauté d'Agglomération, 297 rue Rousseau Vaudran - 77190 Dammarie-lès-Lys, sous la présidence de M. Louis VOGEL, pour délibérer sur les affaires inscrites à l'ordre du jour.

PRESENTS

Fatima ABERKANE-JOUDANI, Hicham AICHI, Patrick ANNE, Josée ARGENTIN, Jocelyne BAK, Vincent BENOIST, Ouda BERRADIA, Christelle BLAT, Noël BOURSIN, Laura CAETANO, Véronique CHAGNAT, Philippe CHARPENTIER, Patricia CHARRETIER, Régis DAGRON, Nathalie DAUVERGNE-JOVIN, Henri DE MEYRIGNAC, Bernard DE SAINT MICHEL, Olivier DELMER, Willy DELPORTE, Guillaume DEZERT, Denis DIDIERLAURENT, Nadia DIOP, Christopher DOMBA, Serge DURAND, Hamza ELHIYANI, Michèle EULER, Thierry FLESCH, Christian GENET, Pascale GOMES, Julien GUERIN, Michaël GUION, Christian HUS, Sylvain JONNET, Senra KILIC, Nadine LANGLOIS, Françoise LEFEBVRE, Aude LUQUET, Dominique MARC, Kadir MEBAREK, Henri MELLIER, Zine-Eddine MTAI, Bénédicte MONVILLE, Sylvie PAGES, Paulo PAIXAO, Michel ROBERT, Patricia ROUCHON, Aude ROUFFET, Arnaud SAINT-MARTIN, Robert SAMYN, Thierry SEGURA, Jacky SEIGNANT, Brigitte TIXIER, Alain TRUCHON, Franck VERNIN, Louis VOGEL, Lionel WALKER, Pierre YVROUD.

Date de la convocation :
14/09/2021

Date de l'affichage :
21/09/2021

SUPPLEANTS

Nombre de conseillers:
en exercice : 73
présents ou représentés : 69

ABSENTS EXCUSES REPRESENTES

Julien AGUIN a donné pouvoir à Willy DELPORTE, Gilles BATAIL a donné pouvoir à Sylvain JONNET, Ségolène DURAND a donné pouvoir à Michaël GUION, Séverine FELIX-BORON a donné pouvoir à Lionel WALKER, Marie-Hélène GRANGE a donné pouvoir à Michel ROBERT, Khaled LAOUTI a donné pouvoir à Nadine LANGLOIS, Jean-Claude LECINSE a donné pouvoir à Philippe CHARPENTIER, Natacha MOUSSARD a donné pouvoir à Dominique MARC, Marylin RAYBAUD a donné pouvoir à Thierry FLESCH, Odile RAZE a donné pouvoir à Pascale GOMES, Djamila SMAALI-PAILLE a donné pouvoir à Bénédicte MONVILLE, Catherine STENTELAIRE a donné pouvoir à Senra KILIC.

ABSENTS EXCUSES

Nathalie BEAULNES-SERENI, Sonis DA SILVA, Jérôme GUYARD, Mourad SALAH.

SECRETARE DE SEANCE

M. Noël BOURSIN

**OBJET : POLE D'ECHANGES MULTIMODAL - LANCEMENT DE LA PROCEDURE DE
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE - APPROBATION DU DOSSIER DE
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

Séance du Conseil Communautaire du lundi 27 septembre 2021
Extrait de la délibération n°2021.5.22.135

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, devant le Tribunal administratif de Melun.

1

Le Conseil Communautaire,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU le Code de l'Urbanisme ;

VU le Code des Transports ;

VU le Code de l'Environnement ;

VU les statuts en vigueur de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) ;

VU le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 approuvé par délibération du Conseil Régional n°CR 53-15 du 15 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;

VU la convention de financement n°16DPI020 des études du pôle d'échanges multimodal de Melun signée par l'Etat, la Région Ile-de-France, le STIF, le Département de Seine-et-Marne et la CAMVS, notifiée le 03 mars 2017 ;

VU la délibération du Conseil d'administration du STIF n°2018/285 du 11 juillet 2018, approuvant le bilan de la concertation préalable du pôle d'échanges multimodal de Melun ;

VU la délibération du Conseil Communautaire n° 2020.1.38.38 du 03 février 2020, approuvant le schéma de principe du pôle d'échanges multimodal de Melun

VU la délibération n°2021.2.5.31 du Conseil Communautaire en date du 29 mars 2021 définissant l'intérêt communautaire en matière de création et de réalisation d'opérations d'aménagement ;

VU la délibération du Conseil Communautaire n°2021.2.37.63 du 29 mars 2021, relative au financement des études d'Avant-Projet du programme SDA de la gare de Melun ;

VU la délibération du Conseil d'administration d'IDFM n°20210414-135 du 14 avril 2021, approuvant le schéma de principe du pôle d'échanges multimodal de Melun ainsi que le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;

VU la saisine du Bureau Communautaire du 16 septembre 2021 ;

VU l'avis favorable de la commission Attractivité et Développement du territoire du 20 septembre 2021 ;

CONSIDERANT que la gare de Melun est un pôle structurant du sud francilien, identifié comme « pôle de niveau 1 » au Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France et au Schéma Directeur d'Accessibilité ;

CONSIDERANT que cet espace contraint, qui concentre de nombreux dysfonctionnements (saturation des gares routières et du parc de stationnement régional, pas d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite, accès peu qualitatifs pour les modes actifs, ...), n'est pas en capacité de répondre convenablement aux besoins actuels et futurs ;

CONSIDERANT qu'il convient de redimensionner le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Melun afin de le rendre plus fonctionnel et plus à même de répondre à la croissance du trafic, aux nombreux dysfonctionnements du site et à l'évolution des pratiques de mobilité ;

CONSIDERANT, qu'au-delà des objectifs liés à l'intermodalité et à la mobilité, le réaménagement global du PEM doit également permettre de créer une image plus moderne du territoire et d'améliorer son

Séance du Conseil Communautaire du lundi 27 septembre 2021
Extrait de la délibération n°2021.5.22.135

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, devant le Tribunal administratif de Melun.

2



attractivité, d'accroître la qualité des espaces publics et du cadre de vie, et de faire de cet espace, un lieu propice au développement économique ;

CONSIDERANT que des études préalables, menées sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités et mobilisant de nombreux partenaires, ont été menées pour repenser l'aménagement de ce pôle ;

CONSIDERANT que ces études ont permis à la CAMVS et à IDFM d'approuver le schéma de principe d'aménagement du PEM (respectivement en mars et avril 2021), qui vise à définir plus finement la programmation, à affiner les principes d'organisation et d'aménagement du pôle, à préciser les coûts de réalisation ainsi que les financements mobilisables et à identifier les maîtrises d'ouvrage pressenties ;

CONSIDERANT que la poursuite du projet nécessite une phase d'enquête publique en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet ;

CONSIDERANT que le lancement de cette phase de concertation publique nécessite l'élaboration, par IDFM, d'un dossier d'enquête publique qui doit également être approuvé par la CAMVS, en tant que maître d'ouvrage pressenti des aménagements situés hors périmètre ferroviaire ;

Après en avoir délibéré,

APPROUVE le dossier d'enquête publique du Pôle d'Echanges Multimodal de Melun.

Adoptée à l'unanimité, avec 69 voix Pour

Fait et délibéré, le lundi 27 septembre 2021, et ont signé au registre les membres présents.
Pour extrait conforme,

Accusé de réception

077-247700057-20210927-44294-DE-1-1

Acte certifié exécutoire

Réception par le préfet : jeudi 30 septembre 2021

Publication ou notification : 30 septembre 2021

Signé par le Président, Louis VOGEL



Louis Vogel

Président de la CAMVS
Maire de Melun
Conseiller Régional



6. Délibération de la Ville de Melun approuvant le dossier d'enquête publique



REPUBLIQUE FRANÇAISE



VILLE DE MELUN

EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

N° 2021.09.29.145 Le mercredi 22 septembre 2021 à 18h00, le Conseil Municipal, dûment convoqué s'est réuni à Salle du Conseil de l'Hôtel de Ville de MELUN, sous la présidence de Monsieur Louis Vogel, le Maire.

Date de la Convocation 15/09/21
PRESENTS :

Date de l’Affichage 15/09/21

**Nombre de
Conseillers**

En exercice : 43
Présents : 37
Représentés : 5
Absents : 1

ABSENTS EXCUSES :

Monsieur Mourad Salah

ABSENTS NON EXCUSES :

REPRESENTES :

Madame Marie-Hélène Grange a donné pouvoir à Monsieur Henri Mellier,
Madame Amélia Ferreira De Carvalho a donné pouvoir à Madame Andrianasolo Rakotomanana, Madame Aude Luquet a donné pouvoir à Monsieur Charles Humblot, Monsieur Giovanni Recchia a donné pouvoir à Madame Catherine Stentelaire, Madame Djamila Smaali Paille a donné pouvoir à Madame Bénédicte Monville

SECRETAIRE : Monsieur Henri Mellier

..o.o.o.

**OBJET : AVIS PREALABLE SUR LE DOSSIER
D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE SUITE A LA
VALIDATION DU SCHEMA DE PRINCIPE DU POLE
D'ECHANGE MULTIMODAL MELUN VAL DE SEINE**

Ville de Melun : Séance du Conseil Municipal du 22 septembre 2021

- EXTRAIT DE LA DELIBERATION N°2021.09.29.145

Le Conseil Municipal,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et ses articles L.1111-1 et L2121-29-1 ;

VU le Code de l'Expropriation notamment ses articles L.110-1 et L.122-5 ;

VU le Code de l'Environnement notamment ses articles L.123-1 et suivants ;

VU le Code de l'Urbanisme et ses articles L.153-54 à L.153-59, et R.153-13 et R.153-13 à R.153-17 relatifs aux conditions et modalités de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) reconnu d'intérêt public au terme d'une procédure d'enquête publique ;

VU la Loi d'accélération et de simplification de l'action publique n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 ;

VU le Plan Local d'Urbanisme révisé et approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 5 septembre 2013 ; ayant fait l'objet d'une procédure de modification simplifiée en date du 16 octobre 2014, 21 juin 2018, 27 septembre 2018 et d'une mise à jour par arrêté en date du 19 décembre 2018, ainsi que d'une modification de droit commun en date du 15 juillet 2020 et du 30 juin 2021 ;

VU la convention signée en 2017 qui lie les partenaires (et financeurs) que sont l'Etat, la Région, le Département de Seine-et-Marne, la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine, plus quelques communes impactées par les aménagements en leur nom propre (Melun, Dammarie-les-Lys, La Rochette), et Ile de France Mobilités ;

VU le Schéma de Principe validé le 14 avril 2021 par le Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités arrêtant le programme fonctionnel de l'opération ;

VU la délibération du Conseil Municipal du 17 décembre 2020 prescrivant la révision du Plan Local d'Urbanisme ;

VU l'extrait du règlement du PLU intéressant plus spécifiquement les zones UEb et UG ainsi que les documents graphiques associés sur lesquelles s'assoit le périmètre d'opération ;

VU le projet d'Enquête Publique Unique annexée à la présente délibération ;



Ville de Melun : Séance du Conseil Municipal du 22 septembre 2021

- EXTRAIT DE LA DELIBERATION N°2021.09.29.145

CONSIDERANT que le projet d'aménagement du Pôle multimodal de Melun fait l'objet d'une enquête publique unique en vue de déclarer l'utilité publique de l'opération et d'autoriser la mise en compatibilité du PLU en vigueur ;

CONSIDERANT que le dossier d'enquête publique annexé à la présente délibération est un projet, dont le contenu est susceptible d'évoluer avant l'ouverture de l'enquête publique ;

CONSIDERANT qu'au terme de l'approbation de l'enquête publique la Ville sera bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique permettant la régularisation par voie d'expropriation de plusieurs parcelles constituant d'ores et déjà des éléments de voirie entretenus et gérés par la Ville ;

CONSIDERANT que le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun s'inscrit dans les objectifs du rapport de présentation du PLU de la ville de Melun mais que ce dernier doit néanmoins être complété d'un exposé des motifs des modifications apportées ;

CONSIDERANT que ledit projet PEM - Gare de Melun est également compatible avec les orientations contenues dans le PADD, aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;

CONSIDERANT que ledit périmètre est couvert par un découpage en lien avec l'ancienne Zone d'Aménagement Concertée Grüber qui doit s'éteindre au profit d'une procédure parallèle mais que le secteur est également concerné par des éléments à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (ancien article L. 123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme) ;

CONSIDERANT que les espaces repérés sur les cartographies, et nécessitant d'être requalifiés, ne relèvent ni d'un emplacement réservé ni d'aucun espace boisé classé ;

CONSIDERANT que les orientations du projet Gare sont soucieuses des équilibres en matière d'aménagements paysagers et proposent des actions visant à aérer, à apaiser et à créer une ambiance plus favorable au respect de la biodiversité, de la sécurité et de la santé des usagers de la Gare Routière Sud ;

CONSIDERANT que certaines dispositions réglementaires des zones ci-avant précisées nécessitent des adaptations et que la pièce J du dossier d'enquête publique (annexée à la présente délibération) permet de détailler par articles les mesures nécessaires à accueillir le projet du PEM en veillant à l'harmonie du cadre urbain dans lequel il prend place ;

Ville de Melun : Séance du Conseil Municipal du 22 septembre 2021

- EXTRAIT DE LA DELIBERATION N°2021.09.29.145

CONSIDERANT que la reconstruction du Parking comme la concrétisation de la « valorisation culturelle et qualitative de la place Séjourné » pour le traitement des façades bâties et les interventions mobilisant l'espace public sont conditionnées aux évolutions du PLU ;

CONSIDERANT par conséquent que la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Melun avec le projet, emportera les ajustements suivants :

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

CONSIDERANT que la procédure de mise en compatibilité est la plus adaptée pour assurer la sécurité juridique des opérations et la cohérence du document réglementaire communal avec les objectifs de l'opération inscrite au PADD du PLU en vigueur ;

CONSIDERANT que la saisine de l'Autorité Environnementale parallèle sur la base du dossier d'enquête publique unique permet de soumettre à évaluation environnementale la totalité des éléments du projet pour une meilleure visibilité des impacts des multiples interventions sur le secteur Gare ;

CONSIDERANT enfin qu'au regard de certains aménagements répondant spécifiquement des besoins et des compétences de la commune (ou encore la valorisation des éléments de façades de la Place Séjournée), cette dernière est désignée en qualité de Maîtrise d'Ouvrage ;

CONSIDERANT par conséquent qu'à ce titre la répartition des financements implique la participation de la Ville en son nom ;

CONSIDERANT in fine qu'à double raison la commune de Melun mobilise ses compétences et ses ressources pour participer à la requalification du secteur Sud de son territoire administratif au-delà des missions strictes définies dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) adopté fin 2017 ;

CONSIDERANT que le Conseil Municipal sera amené à donner son avis dans le cadre de l'adoption de la Déclaration D'utilité Publique découlant de la période d'enquête publique et de la procédure d'approbation ;

CONSIDERANT que dans le cadre de l'examen conjoint mené par l'ensemble des partenaires de cette opération, il est demandé au Conseil Municipal d'émettre un avis sur la procédure envisagée ;



Ville de Melun : Séance du Conseil Municipal du 22 septembre 2021

- EXTRAIT DE LA DELIBERATION N°2021.09.29.145

Après en avoir délibéré,

D'EMETTRE un avis favorable aux objectifs et au dossier d'enquête publique précisant les éléments de programme, les coûts, les clés de répartition financière des partenaires du projet et la mise en compatibilité du document d'urbanisme communal au profit de la réussite globale de l'opération PEM Gare de Melun annexé à la présente délibération.

D'EMETTRE un avis favorable aux documents et plans présentant les mesures de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme au projet du PEM Gare de Melun, ci-annexés (Pièce J).

D'AUTORISER Monsieur Le Maire à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Adopté par 6 voix contre et 36 voix pour.

Fait et délibéré, le jour, mois et an que dessus et ont signé au registre les membres présents.

Pour extrait conforme,

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

077-217702885-20210922-148443-DE-1-1

Acte certifié exécutoire

Réception par le préfet : 23/09/21
Publication : 23/09/21

Signé par le Maire,
Président de la Communauté d'Agglomération
Melun Val de Seine,
Monsieur Louis Vogel

Ville de Melun : Séance du Conseil Municipal du 22 septembre 2021

- EXTRAIT DE LA DELIBERATION N°2021.09.29.145





7. Avis des services de l'Etat et note en réponse aux avis



7.1. AVIS DES SERVICES DE L'ETAT SUR LE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE



Direction régionale et interdépartementale
de l'Environnement, de l'Aménagement
et des Transports d'Ile-de-France
Unité départementale de Seine-et-Marne

Savigny-le-Temple, le 7 juin 2021

Affaire suivie par : Audrey PINGARD 
Tél. : 01 64 10 53 53
Courriel : audrey.pingard@developpement-durable.gouv.fr

La cheffe de l'unité départementale
de Seine-et-Marne
à
Préfecture de Seine-et-Marne
Direction de la Coordination des Services de l'État
Bureau des procédures environnementales
Rue des Saints Pères
77010 MELUN

Objet : Réaménagement du « pôle gare de Melun »
Dossier d'enquête publique – consultation administrative préalable

V/Réf. : Transmission du 25 mai 2021

N/Réf. : U/211055

Après lecture, ce dossier n'appelle pas d'observation de la part de notre service vis-à-vis du domaine des installations classées.


Agnès COURET



Service émetteur : santé-environnement

Délégation Départementale de Seine-et-Marne

Affaire suivie par : Antonin POTELON
Courriel : arsd77-se@ars.sante.fr
Téléphone: 01 78 48 23 53

Réf :

Objet : avis préalable à l'enquête publique du projet de réaménagement du pôle gare de Melun

Lieusaint, le

Préfecture de Seine-et-Marne
Bureau des procédures environnementales

A l'attention de Sandrine BRISSIAUD
sandrine.brissiaud@seine-et-marne.gouv.fr

Par courrier du 25 mai 2021, vous sollicitez mon avis sur la procédure d'expropriation engagée par « Île-de-France mobilités » dans le cadre du réaménagement du pôle gare de Melun. Cette consultation est préalable au lancement de l'enquête publique.

I. Description du projet

Le pôle d'échange multimodal (PEM) de Melun est desservi par le RER D, la ligne ferroviaire Transilien R et une vingtaine de lignes de bus et cars départementaux. Il est fréquenté par 43 000 voyageurs quotidiens. Le PEM est identifié comme « pôle de niveau 1 » par le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) et le schéma directeur d'accessibilité (SDA). L'arrivée de la ligne de bus en site propre TZen 2 et le développement des projets urbains des quartiers centre-gare de Melun et Saint-Louis de Dammarie-les-Lys renforceront la position structurante du PEM dans la décennie à venir.

Le projet objet de la procédure d'expropriation porte sur les aménagements facilitant les correspondances :

- espaces ferroviaires (bâtiments, accès aux quais) ;
- gares routières Nord et Sud ;
- parc relais ;
- accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- aménagements cyclables ;
- aménagements extérieurs de voirie.

A la demande de l'Autorité environnementale, l'étude d'impact intègre le projet immobilier porté par la communauté d'agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) et prévoyant la construction de 10 000 à 12 000 m² de bureaux au niveau de l'ancienne halle SERNAM, à proximité de la gare.

La présentation d'alternatives au projet (pages 186 à 210 de l'étude d'impact) est fortement appréciée. En outre, la méthodologie d'élaboration du socle commun et des trois scénarios est bien détaillée. Ces scénarios diffèrent principalement par la localisation et le type de franchissement de la voie ferrée (passerelle et/ou passage souterrain). Parmi les critères de comparaison des scénarios figurent l'intégration des modes de transport doux et les impacts environnementaux des travaux.

Le tableau de comparaison des trois options est présenté à la page 201, le choix du scénario B est bien argumenté. Ce scénario est le plus favorable à l'intermodalité, mais les impacts des travaux seront plus importants que pour le scénario avec passerelle.

		Scénario B - PASO Ouest
Fonctionnalités à terme	Fonctionnalités ferroviaires	Bon équilibre de la desserte des quais
	Fonctionnalités urbaines	Attractivité améliorée mais liaison entre niveau bas et haut du parvis nord à repenser. Itinéraire cycles continu et dédié.
	Intermodalité	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.
Intégration urbaine	Visibilité et attractivité	Visibilité améliorée depuis l'axe principal de circulation, mais pas de repère urbain. Lien ville-ville favorisé par le PASO avec accès de plein pied aux extrémités.
	Impact sur le fonctionnement actuel et sur le futur projet urbain	Moyennement favorable à la desserte du quartier de la gare au nord. Renforcement du parvis sud.
Travaux	Impacts en phase travaux	Travaux complexes, impacts modérés sur les fonctionnalités ferroviaires.
	Phasage des projets	Nécessite un phasage fin avec le bâtiment gare et la gestion du dénivelé prévus dans le projet centre gare.
Coûts +/- 20 %	Coût d'investissement global (dont socle) estimé à 50-55 M€ Coûts de maintenance faibles	

Analyse multicritère du scénario B

II. Qualité et protection de la ressource en eau

1. Etat initial

Le site du projet se trouve hors de tout périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.

2. Impacts en phase de travaux

Les investigations ont mis en évidence une nappe à environ 10 mètres de profondeur au droit du projet. Les sols étant relativement perméables, il existe un risque de pollution accidentelle des eaux souterraines, en particulier par le déversement d'hydrocarbures. De plus, la nappe risque d'être rencontrée lors de la réalisation du passage souterrain ou des fondations du parking. Le projet



présente également un faible risque de pollution de la Seine, située à 370 mètres du site, par ruissellement ou infiltration. Le pétitionnaire indique que les mesures de protection de la ressource en eau seront précisées dans les phases d'étude ultérieure, et le cas échéant dans le dossier loi sur l'eau (page 221).

Le dossier présenté ne permet pas d'évaluer les risques de la phase de travaux sur la ressource en eau. Des précisions sur les risques et les mesures d'évitement, de réduction et de protection seront attendues.

3. Impacts en phase d'exploitation

Le projet n'aura pas d'impact sur la ressource en eau en phase d'exploitation.

III. Qualité et usage des sols et sous-sols

1. Etat initial

Le pétitionnaire a identifié au sein de l'aire d'étude un site recensé dans la base de données des sites et sols pollués BASOL : il s'agit de l'entrepôt de produits pharmaceutiques COOPER, toujours en activité (page 231).

La gare de Melun est également recensée dans la base de données des anciens sites industriels et activités de service (BASIAS).

Enfin, le diagnostic préalable fait état d'une pollution à l'amiante de la halle SERNAM, située à proximité immédiate de la gare de Melun. Ce site a fait l'objet d'une dépollution dans le cadre de sa destruction à l'été 2020.

2. Impacts en phase de travaux

Les travaux comprendront de nombreuses opérations de terrassement, en particulier pour le passage souterrain et les fondations du parking.

Le projet prévoit de réutiliser les terres excavées après vérification de leur qualité. En outre, le pétitionnaire a prévu de réemployer les pierres meulières issues de la démolition du bâtiment situé au nord du projet.

Le projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité des sols en phase de travaux.

3. Impacts en phase d'exploitation

Le projet n'aura pas d'impact sur la qualité des sols en phase d'exploitation.

IV. Qualité de l'air

1. Etat initial

La station de mesure d'Airparif, située sur l'avenue Thiers, sur le site du projet, présente une qualité de l'air fortement impactée par le trafic routier.

Une étude d'impact sur la qualité de l'air est annexée au dossier (pièce K). Celle-ci comporte une campagne de mesures automnale visant à compléter l'état initial de la qualité de l'air. Une seconde campagne est prévue en période estivale. Les résultats de la campagne réalisée témoignent de l'influence du trafic routier dans la zone d'étude. Ils respectent l'objectif de qualité français pour les

particules, mais dépassent celui de l'OMS pour tous les points de mesure (page 71 de l'étude d'impact sur la qualité de l'air).

2. Impacts en phase de travaux

Les travaux généreront des émissions de poussières (décapage ou mise en œuvre des matériaux) et de gaz d'échappement.

Le pétitionnaire présente quelques mesures de réduction des émissions : arrosage du chantier par temps sec, bâchage des charrois, etc. (page 223) et indique mettre en place une charte « chantier propre » auprès des acteurs intervenant sur le chantier (page 232). L'étude d'impact ne précise cependant pas le contenu de cette charte.

La nomination d'un coordonnateur environnement pendant le chantier et la prise en compte des doléances des riverains participera au bon déroulement des travaux. Le pétitionnaire assure qu'en cas de nuisance, il mettra en œuvre des mesures correctives dans les plus brefs délais, sans préciser les natures de ces mesures.

Le dossier présenté ne permet cependant pas d'évaluer les risques liés aux émissions de poussières du chantier, ni l'adéquation des mesures proposées. Des précisions doivent être apportées concernant les risques liés aux émissions du chantier et aux mesures de réduction et de protection envisagées. Compte tenu du fort impact de la circulation automobile sur la qualité de l'air du site et de la proximité des habitations, un suivi des émissions de poussières et particules en limite de chantier semble nécessaire.

La qualité de l'air représente un enjeu fort pendant la phase de travaux.

3. Impacts en phase d'exploitation

Les études de trafic et d'impact sur la qualité de l'air annexées dans la pièce K du dossier concluent que l'aménagement du PEM n'aura pas d'impact significatif sur le trafic routier de la zone d'étude.

En favorisant l'intermodalité, le projet devrait en revanche contribuer à l'augmentation des recours aux modes de transport doux (transports en commun) et actifs (marche à pied, vélo). Une évaluation de l'influence du projet sur le report modal aurait été utile pour caractériser l'impact du projet sur la santé (qualité de l'air et exercice physique).

V. Qualité de l'environnement sonore

1. Etat initial

L'environnement sonore local est fortement affecté par le trafic automobile de l'avenue Thiers et le trafic ferroviaire.

2. Impacts en phase de travaux

Une information continue des dates, horaires et phases du chantier est prévue par voie de presse ou d'affichage en mairie.

En cas de travaux pendant la nuit, des demandes de dérogation à l'arrêté n°19ARS41SE du 23 septembre 2019 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage devront être formulées.

L'étude d'impact mentionne une modélisation des émissions sonores lors de la phase de travaux. Elle précise que cette étude conclut au respect des niveaux admissibles réglementaires sur les bâtiments situés aux abords du projet (page 233).



La modélisation acoustique n'est pas fournie dans le dossier. L'ARS n'est donc pas en mesure de se prononcer sur l'impact sonore du chantier.

3. Impacts en phase d'exploitation

Le projet prévoit la création de voies d'accès aux bureaux et d'une rampe d'accès dédiée à SNCF réseau. L'étude acoustique fournie en annexe permet d'identifier deux maisons individuelles qui seront significativement impactées par ces voies. La création de merlon ou d'écran acoustique anti-bruit n'étant pas envisageable en ville, une isolation acoustique de façade sera prévue pour les deux maisons impactées ainsi que pour une troisième, située entre les deux, par soucis d'homogénéité.

L'étude acoustique permet de conclure qu'aucune autre mesure de protection sonore n'est à prévoir en phase d'exploitation. Par ailleurs, un fort gain acoustique (-4,0dB(A)) est attendue sur la rue Barbazan.

VI. Conclusion

Des précisions devront être apportées sur les impacts des travaux sur l'environnement sonore et la qualité de l'air. Ces impacts doivent être mis en relation avec les mesures de réduction et de protection prévues afin de garantir l'absence de risque sanitaire pour les riverains.

Enfin, une évaluation quantitative du report modal vers des moyens de transports actifs (vélo, marche à pied) aurait permis d'évaluer les impacts positifs du projet sur la santé à long terme.

P/le directeur général de l'ARS Ile-de-France,
P/la directrice départementale de Seine-et-
Marne,
Patricia LABAT

Responsable du département santé
environnement

**PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE**

Liberté
Égalité
Fraternité

Service Territoires, Aménagements et Connaissances
Affaire suivie par Nolwenn LUCAS / Caroline DAVIAUD-CLAUVERIE
Unité Planification territoriale Sud
Tél : 01 60 56 73 02
Mél : nolwenn.lucas@seine-et-marne.gouv.fr
caroline.daviaud-claverie@seine-et-marne.gouv.fr

**Direction départementale
des territoires**

Vaux-le-Pénil, le 2 juillet 2021

Le directeur départemental

à

**Monsieur le Préfet
à l'attention du bureau des
procédures environnementales**

Objet : Réaménagement du « pôle gare de Melun » - Consultation administrative préalable
Référence : STAC PSPT 2021 – 138

Le dossier a été établi en vue de la réalisation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du pôle de Melun. Il a reçu l'approbation du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 14 avril 2021.

Dans le cadre de l'étude du dossier d'enquête publique relatif au projet d'aménagement du pôle gare de Melun et de ses environs, vous trouverez ci-dessous l'avis de la DDT 77.

- **Contexte territorial**

La ville de Melun connaît actuellement de nombreux remaniements, après plusieurs années de ralentissement. En effet, on constate qu'entre 2012 et 2017 (INSEE), Melun a vu sa population diminuer alors même que sa localisation pourrait faire d'elle une ville motrice. Ainsi, de nombreux projets sont à l'étude ou en cours de réalisation, qu'il s'agisse de logements ou du développement d'activités et de services. La ville voisine, Dammarie-lès-Lys, compte également un vaste secteur de projet: le Clos-Saint-Louis, friche industrielle devant accueillir de nombreux logements ainsi que des activités.

L'ensemble de ces projets laisse supposer que la population habitant et/ou travaillant à Melun ou à proximité immédiate (Dammarie-lès-Lys), ainsi que dans la CAMVS, augmentera nettement dans les années à venir. Ce phénomène viendra renforcer celui déjà observé, d'augmentation du trafic en gare de Melun.

Le secteur de la gare :

Le dossier de projet rappelle que la gare est un pôle de niveau 1 ayant accueilli près 5,7 millions de voyageurs en 2018, soit + 5,4% en 4 ans. Ceci représente 47 400 voyageurs par jour. De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec + 31% de personnes partant en direction de Paris. A cela s'ajoutent les 30 lignes de bus et d'autocars desservant la gare.

DDT de Seine-et-Marne
288, avenue Georges
Clemenceau
Parc d'activités
77000 Vaux-le-Pénil

1 / 7

Le secteur de la gare est la seconde "coupure" de la ville de Melun dans son axe Nord-Sud. Mais, alors que la Seine est traversée par plusieurs ponts (d'un nombre déjà insuffisant), l'avenue Thiers est l'unique passage routier traversant la voie ferrée. Il en découle que l'avenue Thiers, tout comme le secteur de la gare, sont particulièrement saturés, et ce, par tous types de véhicules (automobiles, poids-lourds, deux roues motorisées, vélos, bus et autocars).

La gare elle-même souffre actuellement de nombreux dysfonctionnements relevés par le dossier de projet :

- Importants problèmes de stationnement :
 - liés d'une part au PSR (parking de stationnement régional) de la gare, dont une large part des places n'est plus accessible du fait de la vétusté du bâtiment;
 - pour les bus et autocars dont les zones de régulations se font de manière "sauvage";
 - pour les déposes-minutes, dont la localisation est peu sécurisée pour les piétons et cycles et encombre le parvis Nord de la gare;
 - pour les deux roues (motos et vélos), dont les places de stationnement prévues sont trop peu nombreuses, impliquant des stationnements sauvages à proximité du parvis;
 - des places de stationnement réservées aux PMR peu adaptées.
- Pas d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR), ni aux parvis, ni aux quais.
- Des gares routières peu lisibles et dispersées;
- Problème de sécurisation des parcours piétons et cyclistes (au Nord, comme au Sud de la gare);
- Une seule voie permettant la traversée ville-ville de la voie ferrée en modes doux (piétons et cycles);
- Une signalisation et une attractivité à améliorer.

- **Les solutions apportées par le projet de pôle gare**

- Mise aux normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite de la gare : parvis, bâtiment voyageurs, ainsi que l'ensemble des quais de la gare;
- Création d'un passage souterrain (PASO) permettant un trajet ville-ville ainsi que l'accès aux quais par les piétons;
- Le passage actuel permettant de traverser la voie ferrée pour les modes doux sera réservé aux vélos, pour lesquels une amorce de coulée verte sera réalisée aux abords de la gare;
- Une refonte des quais et du bâtiment d'accueil des voyageurs en permettra une désaturation;
- Réorganisation des gares routières:
 - > Au Nord avec:
 - un nouveau parvis, le déplacement de la gare routière et la création d'une zone de régulation;
 - l'intégration de l'arrivée du TZen 2 au pied de la gare;
 - > Au Sud avec:
 - la création d'un parc réservé aux vélos;
 - la refonte de la gare routière Sud au niveau de la place de l'Ermitage;
 - la création d'une amorce de coulée verte;
 - la démolition, puis la reconstruction du PSR de capacité plus importante, transformé en parking-relais (P+R).

- **Problématiques générales relevées**

D'une façon générale, le projet du pôle gare semble répondre à de nombreuses problématiques aujourd'hui rencontrées en particulier l'accessibilité des quais, mais certains éléments suscitent des interrogations. Ainsi l'examen de l'insertion de la gare pourrait être développé à 360 degrés, c'est-à-dire en considérant avec la même attention tous les côtés de la gare. Le projet reste très tourné sur l'utilisation actuelle du parvis de la gare SNCF.

Le potentiel de la sortie de l'autre côté mériterait un développement. La rupture Nord-Sud créée par la voie ferrée est confortée par la conservation de deux gares routières. La gare de Melun constitue-t-elle uniquement un terminus ?

L'avenue Thiers ne fait pas encore l'objet d'un projet permettant de l'envisager autrement que comme un grand axe routier. Pour autant, reste à imaginer le lien de la gare avec cette avenue et, par là, avec le centre de Melun et la forêt de Fontainebleau. L'absence de vision sur le devenir de l'avenue Thiers, n'éluide pas la question. Le devenir de cette avenue, le devenir de la gare sont interdépendants.

2 / 7



Le lien avec les bords de Seine et le Clos Saint-Louis est dans le projet actuel bien tenu, avec une coulée verte. La partie Nord des quais qui passent au-dessus de l'avenue Thiers, est un potentiel inexploité. C'est là que se trouve logiquement le lien avec le Clos Saint-Louis. Si pour des raisons financières, un nouvel accès aux quais au nord de l'avenue Thiers, n'est pas d'actualité, cela mériterait d'être posé comme une pierre d'attente en fonction du développement de la partie de l'agglomération de Melun-Dammarie entre la gare et la Seine. Dans cette attente, les liaisons proposées ne sont à l'évidence pas aux dimensions du programme sur le Clos-Saint-Louis.

La coulée verte ainsi que la mise en valeur de la pratique du vélo devront faire partie d'aménagements mis en place à l'échelle de la ville de Melun, voire de la CAMVS, afin de constituer une proposition efficace. L'intégration du projet du Clos Saint-Louis est envisagée par la création d'une coulée verte (piétons et cycles). Celle-ci sera-t-elle suffisamment attractive pour permettre un désengorgement du trafic automobile? (environ 2 km de trajet)

L'augmentation de la capacité du parking-relais, si elle répond à un besoin croissant de stationnement, risque également de provoquer un appel d'air et d'augmenter d'autant les problèmes de saturation de l'avenue Thiers.

De plus, l'arrivée du TZen 2 devrait quant-à-elle réduire le nombre de voies décernées aux véhicules privés, augmentant d'autant la congestion, surtout dans un contexte de hausse du trafic. Des parkings-relais avaient été envisagés au Nord de la Seine et pourraient permettre un relatif désengorgement du quartier de la gare. Ils ne seront toutefois efficaces que si les transports collectifs les reliant à la gare constituent une alternative avantageuse par rapport aux véhicules particuliers.

De plus, afin de répondre aux besoins en services et commerces, une diversification des destinations des niveaux bas du futur parking-relais pourrait être envisagée.

Le dossier de projet précise (p.229 de l'étude d'impact) qu'un parking temporaire de 70 places assurera l'accueil d'une partie des véhicules individuels durant la phase de travaux. Ce nombre paraissant particulièrement faible au vu de la fréquentation du pôle gare, d'autres secteurs de stationnement sont-ils envisagés?

• Etude d'impact, pièce G

- Mise en page et présentation du dossier

La structure du dossier est satisfaisante dans l'ensemble. Cependant, il est à noter des incohérences dans les titres, notamment à la page 96 de la pièce G : Étude d'impact, le titre 3.4 « milieu humain » ne semble pas correspondre au contenu faisant état des documents socles de la planification, liés au projet du pôle gare. Les illustrations du dossier sont multiples. Néanmoins, il serait opportun d'améliorer la qualité du rendu, les légendes et dessins sont peu lisibles et sous-dimensionnés.

En page 96, la présentation des services de l'État n'est pas indiquée dans l'organisation du territoire, « gouvernance et compétences ».

Dans un souci de précision, il serait utile d'ajouter que la RD606 appartient au réseau des Routes à grande circulation (RGC).

Et enfin, depuis la loi d'orientations des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, le terme « plan de déplacement local » (PDL) a été remplacé par celui de plan de mobilité (PDM). Leur élaboration est désormais obligatoire pour les intercommunalités (hors communautés de communes) depuis le 1^{er} janvier 2021.

- Classement sonore des voies :

Tout le secteur du pôle gare est concerné par le classement sonore des voies (routières et ferroviaires) et quel que soit l'évolution du classement des voies routières, le classement ferroviaire a lui seul justifie le classement sonore de l'ensemble de l'emprise du projet, y compris dans son évolution projetée (révision du classement ferroviaire en cours).

Il conviendra d'étudier l'impact des évolutions de trafic des véhicules légers et poids lourds induits pas les modifications des circulations prévues dans le cadre du réaménagement du pôle gare pour déterminer :

- si cela pourrait amener à modifier le classement sonore de certaines voies routières situées à l'extérieur de l'emprise du projet
- et si cela pourrait amener à créer de nouvelles nuisances sonores dans des secteurs actuellement non concernés par le classement sonore, justifiant leur classement en application des articles L. 571-10 et R. 571-32 à 43 du code de l'environnement.

La DDT observera une vigilance particulière concernant l'aménagement de l'espace public pour les piétons et les cycles, notamment lors du croisement des flux, et sera attentive à l'importance de la place pour les stationnements sécurisés des vélos qui ne devra pas être sous-évaluée.

- Risques technologiques :

A proximité de la zone de triage de la gare de Melun, se trouve l'entrepôt de produits pharmaceutiques COOPER.

Il est indiqué en page 231 que cette ICPE n'est pas classée Seveso et ne fait l'objet d'aucun plan de prévention. Il est vrai qu'il n'y a pas de PPRT autour de ce site. Le dossier du pétitionnaire pourrait être complété par la précision que l'absence de PPRT n'implique pas l'absence de risque au-delà des limites parcellaires de l'installation.

• Stationnements et aménagements cyclables

- Stationnements vélos sécurisés

Un récent décret n°2021-741 du 8 juin 2021 vient préciser le nombre minimal de stationnements sécurisés des vélos en gare, il est indiqué un nombre de 370 places pour le pôle de Melun. Il sera donc, nécessaire de préciser dans le Dossier d'enquête publique, la répartition 450 places : en libre accès ou avec un accès sécurisé.

La gare de Melun identifiée comme le plus grand pôle de correspondance de la Seine-et-Marne, se doit d'être aménagée en prévision de l'augmentation des flux entrants et sortants. Le stationnement vélo devra donc tenir une place non négligeable aussi bien sur le secteur Nord que le secteur sud qui accueillera les bus du réseau express départemental. Il s'agit ici, de bien estimer le nombre de mètres carrés disponible sur le nouveau parvis sud (400m²), par rapport au parvis nord (50m²) afin de faciliter l'intermodalité des déplacements. La surface attribuée sur la place séjourné sera t-elle suffisante pour l'avenir ?

- Stationnements des véhicules légers (VL) :

Concernant les VL, il serait judicieux de chiffrer le nombre de places de stationnements prévues pour la dépose minute sur le parvis nord et sud, et dans le but de faciliter les accès du pôle, de ne pas massifier dans le PSR, tous les emplacements nécessaires pour le covoiturage, la recharge des véhicules électriques, les PMR ...

- Tunnel Vélo :

L'usage du tunnel est aujourd'hui piéton. Il sera donc indispensable que les signalisations et jalonnements nécessaires soient mis en place, pour éviter un conflit d'usage lors du croisement des flux piétons/cyclistes sur le parvis sud principalement aux heures de pointe, notamment lors des arrivées et départs du Tzen2 et des trains. Il sera nécessaire de se reporter aux recommandations techniques du Cerema.

• Documents d'urbanisme s'appliquant au territoire de projet

La commune de Melun fait partie de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS). Aucun SCoT n'ayant été approuvé sur ce territoire, le SDRIF est le document de référence avec lequel le PLU de Melun doit être compatible.

Le PLU de Melun a été approuvé le 5 septembre 2013. Depuis cette date, plusieurs modifications et mises à jour ont été effectuées :

- une modification simplifiée approuvée le 16 octobre 2014 (exécutoire en 2018);
- une modification simplifiée approuvée le 27 septembre 2018;
- une mise à jour effectuée le 19 décembre 2018;
- une modification approuvée le 15 juillet 2020.

Une nouvelle modification a été engagée le 5 novembre 2020 et est passée en enquête publique à partir du 25 janvier 2021. Elle est actuellement en attente d'approbation.

Parallèlement une AVAP (Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine), depuis devenue SPR (Site Patrimonial Remarquable) a été approuvée le 15 février 2016. La mise en place et le suivi de l'AVAP (ou SPR) ne relève pas du code de l'urbanisme, mais de celui du patrimoine. L'étude d'impact a bien relevée cette servitude et présentée les contraintes (p111/113 de l'étude d'impact) mais n'a pas conclu à la compatibilité du projet. Il a également été signifié le rôle de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) dans la réalisation du projet (tout travaux/aménagement étant soumis à son avis).

• Problématiques ayant trait aux procédures

La ZAC Grüber comprenant une large part du périmètre du pôle gare, devra être clôturée afin de permettre la réalisation du projet. Cette ZAC ayant été créée par les deux communes de Melun et Dammarie-lès-Lys, chacune d'elle devra effectuer un bilan de ladite ZAC, une justification de sa clôture et délibérer pour en acter la suppression.



• Mise en compatibilité du PLU

Le dossier de projet présente les différents éléments constitutifs du PLU et ceux nécessitant des compléments ou des modifications, afin de le rendre compatible avec le projet du pôle gare.

- Le rapport de présentation est compatible avec le projet de pôle gare, celui-ci étant déjà évoqué. Il sera essentiellement complété afin d'en préciser les modalités de réalisation.

- Le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durables) est compatible avec la réalisation du projet de pôle gare. En effet, la réfection de la gare actuelle était déjà envisagée en 2013 et est inscrite dans les orientations du PADD. Le PADD ne nécessite pas de modification.

- Les OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) : Le PLU approuvé comporte 3 OAP dont 2 font mention du pôle gare. Elles ne nécessitent pas non-plus de modifications.

- Le règlement graphique devra être modifié afin de supprimer l'espace vert protégé identifié sur les plans n°5.4.1 et 5.1.2 du PLU, au niveau de la place de l'Ermitage.
Rappelons que la ZAC Grüber devra être clôturée afin de permettre la réalisation du projet.

- Le règlement écrit devra être modifié afin de permettre la réalisation du projet. Il est ainsi soumis à enquête publique, l'évolution des articles suivants du règlement du PLU de Melun :

- art. UE2, sous-secteur UEb: afin de permettre la réalisation de la zone de régulation de la gare routière Nord.
- art. UG1: afin de permettre la réalisation de l'émergence Nord, ainsi que le parc vélos, au Sud, constructions annexes de surfaces supérieures à 20 m² d'emprise au sol et potentiellement de plus de 5 m de haut.
- art. UG2: afin de permettre au Nord de la gare, la réfection du parvis ainsi que la réalisation de bureaux (Transiliens) et dans le secteur Sud, la reconstruction du Parc de Stationnement Régional.
- art.UG6: réglementation spécifique du sous-secteur UGb2 afin de permettre une implantation du parc-relais à l'alignement des voies.
- art. UG10: afin d'augmenter le nombre de niveaux autorisés en zone UGb2, passant de 4 à 6, pour la réalisation du nouveau parking-relais (R+5).
- art. UG11, sous-secteur UGb2: afin de permettre un traitement architectural plus souple du futur parking-relais.

Les modifications proposées n'appellent pas remarque particulière.

Il est à noter que l'article UG11 devrait subir des modifications supplémentaires. En effet, l'article 11.1.4.2 concernant les règles de toitures s'appliquant notamment au sous-secteur UGc, devant accueillir le nouveau bâtiment de voyageurs, pourrait se montrer bloquant pour la réalisation du projet.

Extrait du règlement en vigueur :

*"11.1.4.2. Dispositions spécifiques aux zones UGa1, UGa2, UGa3, UGa4, UGb3, UGb4 et UGc, et UGd
Lorsque la construction à édifier comportera une toiture en pente, celle-ci sera composée d'un ou plusieurs éléments à versants dont la pente sera comprise entre 20 et 45° en ne comportant aucun débord sur les pignons. Les toitures à pente seront recouvertes de matériaux ayant l'aspect et la couleur de la tuile vieillie ou de l'ardoise. L'éclaircissement éventuel des combles sera assuré soit par des ouvertures en lucarnes, soit par des ouvertures en châssis de toit contenues dans le plan des versants, soit par des fenêtres en pignon. Ces dispositions pourront ne pas être imposées en cas d'adjonction à une construction existante ou s'il s'agit de projets dont l'intégration dans l'environnement naturel ou architectural existant aura été particulièrement étudiée et dûment justifiée."*

• Servitudes d'Utilité Publique (SUP)

Pour rappel, le secteur est affecté par un certain nombre de SUP que sont :

- SUP AC1: périmètre de protection des monuments historiques;
- SUP AC4: zone de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain;
- SUP EL7: alignement des voies publiques (Parvis Nord, ainsi qu'au Sud, proche de la place de l'Ermitage);
- SUP I4: relative au transport d'énergie électrique;
- SUP T1: zone de protection des voies ferrées.
- l'AVAP

A proximité immédiate:

- SUP AS1: périmètre de protection rapprochée d'un captage d'alimentation en eau potable (à l'Ouest);
- SUP PM1: plan de prévention des risques naturels (à l'Est).

• Protections et inventaires environnementaux

Le secteur de projet ne compte aucune protection ni inventaire environnementaux.

Les remarques ayant trait aux procédures (ZAC notamment), ainsi qu'aux modifications du règlement devront spécifiquement être prises en compte (art. UG 11 et prise en compte du projet "Quartier centre-gare" de la CAMVS).

Des éléments sont manquants concernant le nombre de places de stationnement VL et cycles, ainsi que leur répartition en nombre, dans la zone de la DUP. La DDT observera une vigilance particulière concernant l'aménagement de l'espace public pour les piétons et les cycles, notamment lors du croisement des flux, et sera attentive à l'importance de la place pour les stationnements sécurisés des vélos qui ne devra pas être sous-évaluée.

Enfin, le projet devra bien intégrer la dimension de sa localisation particulière, au sein du site patrimonial remarquable. L'État sera attaché à la qualité architecturale du projet.

Le directeur adjoint



Jean-Pascal BEZY



7.2. REPONSE AUX AVIS DES SERVICES DE L'ETAT



Dossier EUP du pôle-gare de Melun Réponse aux avis formulés par les services de l'Etat (28 juillet 2021)

I. Remarques du service Santé et Environnement :

a) Qualité et protection de la ressource en eau :

Avis sur les impacts en phase de travaux sur la ressource en eau :

Le dossier présenté ne permet pas d'évaluer les risques de la phase de travaux sur la ressource en eau. Des précisions sur les risques et les mesures d'évitement, de réduction et de protection seront attendues.

Les risques et les mesures d'évitement, de réduction et de protection lors de la phase travaux sur la ressource en eau ont été développés (p 221 du dossier d'étude d'impact) au stade études de principe (EP) ; ils seront pris en compte et approfondis en phase avant-projet (AVP) et projet (PRO) et dans le dossier loi sur l'eau.

Pour permettre une maîtrise de la ressource en eau, le dossier EUP a été complété par une demande d'imperméabilisation des aires de chantiers avec le recueil des eaux. Ces installations seront établies dans des zones définies non sensibles. La maintenance, le lavage et le ravitaillement des engins de chantier ne seront pas réalisés sur site, mais dans un périmètre défini au préalable et aménagé de manière à éviter les fuites d'hydrocarbures ou d'autres polluants.

b) Qualité de l'air

Avis sur les impacts en phase de travaux sur la qualité de l'air :

Le dossier présenté ne permet pas d'évaluer les risques liés aux émissions de poussières du chantier, ni l'adéquation des mesures proposées. Des précisions doivent être apportées concernant les risques liés aux émissions du chantier et aux mesures de réduction et de protection envisagées. Compte tenu du fort impact de la circulation automobile sur la qualité de l'air du site et de la proximité des habitations, un suivi des émissions de poussières et particules en limite de chantier semble nécessaire.

Avis sur les impacts en phase d'exploitation sur la qualité de l'air :

Une évaluation quantitative de l'influence du projet sur le report modal aurait été utile pour caractériser l'impact du projet sur la santé (qualité de l'air et exercice physique).

• Impacts en phase travaux

Les risques liés aux émissions de poussières du chantier et les mesures de réduction et de protection mises en œuvre pour réduire ces risques ne peuvent être davantage précisés en phase EP que ceux mentionnés p.222 (arrosage du chantier par temps sec, bâchage des charrois, limitation de la vitesse des engins tractant les charrois, etc.). Ces mesures seront, précisées en phase avant-projet (AVP) puis en phase projet (PRO). Le contenu de la charte « chantier propre » et les dispositions permettant de limiter les risques seront décrits dans les Dossiers de Consultations des Entreprises (DCE). Dans l'analyse des offres des entreprises par les Maîtres d'Ouvrage il sera tenu compte des modalités que propose chaque candidat pour limiter les émissions de poussière et pour assurer un suivi de ces émissions pendant toute la durée du chantier (capteurs, relevés réguliers...).

• Impacts en phase d'exploitation

En phase exploitation, le réaménagement du PEM va contribuer au report modal des automobilistes vers les transports en commun et favoriser à l'augmentation du recours aux modes actifs pour le rabattement vers le pôle-gare (marche à pied, vélo). Cela aura un impact positif sur la santé à long terme. Les outils de modélisation n'ont pas la finesse nécessaire pour intégrer localement des aménagements d'ordre qualitatif (lisibilité des accès, confort et qualité de service dans les nouveaux bâtiments voyageurs, etc...), ni les évolutions d'itinéraires au sein du pôle entre les différents accès et quais de chaque ligne. Ces outils ne permettent pas de quantifier précisément ce report modal qui est dépendant d'autres facteurs : macro-économiques (évolution du coût de l'énergie par exemple), tarifaires (gratuité du stationnement dans les P+R, tarification du stationnement sur voirie), évolution de l'offre de transport ou facteurs juridiques et réglementaires (zones de faible émission par exemple, politique plus ou moins volontaires de verbalisation du stationnement illicite). Ces facteurs, combinés à l'attractivité intrinsèque du Pôle-Gare, jouent dans la dynamique du report modal. Les paramétrages inhérents aux outils de modélisation ne permettent donc pas, de manière mathématique, de modéliser distinctement une option de référence et une option de projet pour évaluer un report modal lié au projet.

Dans le paragraphe 10.3.2. Report modal et émissions évitées, de la page 319, ces éléments ont été précisés.

c) Qualité de l'environnement sonore

Avis sur les impacts en phase de travaux sur la qualité de l'environnement sonore :

L'étude d'impact mentionne une modélisation des émissions sonores lors de la phase travaux. La modélisation acoustique n'est pas fournie dans le dossier. L'ARS n'est donc pas en mesure de se prononcer sur l'impact sonore du chantier.

L'étude mesure l'impact acoustique à horizon du projet en 2025 qui correspond à la phase travaux du futur passage souterrain et du futur parking-relais mais elle ne mesure pas les émissions sonores liées aux travaux lors de la phase chantier. Ce n'est qu'en phase AVP et PRO que la modélisation acoustique pourra être réalisée en fonction des techniques constructives, des types d'engins et de leur positionnement dans le site.

Un dossier bruit de chantier sera établi avant l'appel d'offre des entreprises pour les sensibiliser à cet enjeu, sur la base du programme des travaux élaborés par les Maîtres d'œuvre (MOE) sous pilotage des Maîtres d'ouvrage (MOA). Il convient de rappeler que le site du pôle-gare de Melun est déjà un site bruyant compte tenu des circulations ferroviaires en transit (TER Bourgogne et circulations fret) et de la densité des circulations routières (VL et PL) sur la RD 606 (avenue Thiers). Cet environnement sonore est indépendant du projet de Pôle-Gare et des travaux qui seront mis en œuvre pour améliorer son attractivité et son confort.

Pour éviter toute confusion, p 233 du dossier étude d'impact et p153 du document annexe, les éléments ont été précisés.



II. Remarques du service Territoires, Aménagements et Connaissances

a) Problématiques générales relevées

Avis d'ordre général n°1 :

L'examen de l'insertion de la gare pourrait être développé à 360 degrés, c'est-à-dire en considérant avec la même attention tous les côtés de la gare. Le projet reste très tourné sur l'utilisation actuelle du parvis de la gare SNCF.

Le potentiel de la sortie de l'autre côté mériterait un développement. La rupture Nord-Sud créée par la voie ferrée est confortée par la conservation de deux gares routières. La gare de Melun constitue-t-elle uniquement un terminus ? ».

L'avenue Thiers ne fait pas encore l'objet d'un projet permettant de l'envisager autrement que comme un grand axe routier. Pour autant, reste à imaginer le lien de la gare avec cette avenue et, par là, avec le centre de Melun et la forêt de Fontainebleau. L'absence de vision sur le devenir de l'avenue Thiers, n'éclaire pas la question. Le devenir de cette avenue, le devenir de la gare sont interdépendants.

Le lien avec les bords de Seine et le Clos Saint-Louis est dans le projet actuel bien tenu, avec une coulée verte. La partie Nord des quais qui passent au-dessus de l'avenue Thiers, est un potentiel inexploité. C'est là que se trouve logiquement le lien avec le Clos Saint-Louis. Si pour des raisons financières, un nouvel accès aux quais au nord de l'avenue Thiers, n'est pas d'actualité, cela mériterait d'être posé comme une pierre d'attente en fonction du développement de la partie de l'agglomération de Melun-Dammarie entre la gare et la Seine. Dans cette attente, les liaisons proposées ne sont à l'évidence pas aux dimensions du programme sur le Clos-Saint-Louis.

La coulée verte ainsi que la mise en valeur de la pratique du vélo devront faire partie d'aménagements mis en place à l'échelle de la ville de Melun, voire de la CAMVS, afin de constituer une proposition efficace.

L'intégration du projet du Clos Saint-Louis est envisagée par la création d'une coulée verte (piétons et cycles). Celle-ci sera-t-elle suffisamment attractive pour permettre un désengorgement du trafic automobile ? (environ 2 km de trajet)

Le projet n'est pas centré que sur le parvis actuel de la gare. Au contraire, **le projet consiste à créer un espace apaisé et ouvert sur la ville, dédié en priorité aux piétons et aux cyclistes**. Il permettra de désaturer les espaces de la gare, d'assurer l'accessibilité pour tous et d'améliorer les échanges entre le nord et le sud de la ville, de part et d'autre des voies ferrées. **Au nord du Pôle, la création d'un parvis en zone partagée** permettra d'apaiser et de sécuriser la circulation des piétons et cyclistes. Une partie de la circulation sera déviée, le passage des camions sera interdit et des places de dépose-minute seront aménagées. **Un parvis sera également créé au sud du Pôle**, accompagné d'une nouvelle place Séjourné, espace de vie pour les piétons et les cyclistes qui disposeront de stationnement vélos. Une rampe d'accès pour les cyclistes permettra de rejoindre la future coulée verte (qui permettra aux piétons et cyclistes de rejoindre le Clos Saint-Louis et Dammarie-lès-Lys) depuis la Place Séjourné.

Prévoir un deuxième accès en bout de quai 2 qui permettrait de rejoindre le quartier du Clos Saint-Louis serait complexe à réaliser, rendrait l'exploitation de la gare plus complexe et sous réserve de sa faisabilité rendrait plus difficile encore le financement du Pôle-gare. La création d'un cinquième accès à l'ouest (en plus des 2 accès Nord et des deux accès Sud), outre le fait de générer des coûts d'exploitation supplémentaires, susciterait des cheminements importants. Ni l'autorité organisatrice IDFM ni l'exploitant Gares et Connexions, pour des motifs complémentaires et convergents, n'y sont favorables.

La voie verte permettra une liaison douce est-ouest très attractive (entre le futur quartier Clos Saint-Louis et le pôle d'échanges de Melun) et un franchissement Est-Ouest de l'avenue du Général Leclerc par les piétons et vélos plus qualitatif et sécurisé, à l'abri des flux de circulations des avenues Jean Jaurès et Général Leclerc. Ce projet, dont la faisabilité technique reste à étudier par la collectivité en lien avec SNCF Réseau, a le statut de projet-connexive de pôle. Le pôle-gare a inscrit dans son programme l'accroche de cette liaison Verte par la création d'une rampe et d'escaliers permettant de rejoindre la rue Séjourné afin de rejoindre l'entrée sud des 2 Passages Souterrains (PASO) ainsi que le nouveau passage dédié aux circulations vélos.

Avis d'ordre général n°2 :

L'augmentation de la capacité du parking-relais, si elle répond à un besoin croissant de stationnement, risque également de provoquer un appel d'air et d'augmenter d'autant les problèmes de saturation de l'avenue Thiers.

De plus, l'arrivée du TZen 2 devrait quant-à-elle réduire le nombre de voies décernées aux véhicules privés, augmentant d'autant la congestion, surtout dans un contexte de hausse du trafic.

Des parkings-relais avaient été envisagés au Nord de la Seine et pourraient permettre un relatif désengorgement du quartier de la gare. Ils ne seront toutefois efficaces que si les transports collectifs les reliant à la gare constituent une alternative avantageuse par rapport aux véhicules particuliers.

De plus, afin de répondre aux besoins en services et commerces, une diversification des destinations des niveaux bas du futur parking-relais pourrait être envisagée.

Le dossier de projet précise (p.229 de l'étude d'impact) qu'un parking temporaire de 70 places assurera l'accueil d'une partie des véhicules individuels durant la phase de travaux. Ce nombre paraissant particulièrement faible au vu de la fréquentation du pôle gare, d'autres secteurs de stationnement sont-ils envisagés ?

Comme indiqué page 59 du dossier d'étude d'impact, des études de circulation et de prévision de trafic ont été réalisées en 2019 et 2020, en lien avec la CAMVS, la Ville de Melun et le Conseil Départemental de Seine-et-Marne. Elles ont conclu qu'après l'aménagement complet du pôle gare et du site propre du Tzen bus, le trafic sera peu dégradé sur la RD606 (avenue Thiers) par rapport à la situation actuelle, car cet axe bénéficiera de la programmation des feux, optimisant le passage du Tzen sur le site propre en parallèle. La restructuration du réseau de bus sera réalisée parallèlement à la mise en service du TZen 2. Ainsi, les gains de temps en transports collectifs devraient faciliter le report du mode VP vers le mode TC.

Le projet n'en est qu'au stade EP dans lequel sont définis les grands principes du projet. Il est précisé, page 72 du dossier d'étude d'impact, qu'une réflexion sur un espace de service en rez-de-chaussée devra être menée. Mais, que ces solutions seront étudiées de manière plus précise en phase Avant-Projet. De même que pour la recherche de places de parking temporaire (en plus des 70 places identifiées).

L'implantation de P+R au nord de l'agglomération pour des usagers du Pôle-Gare résidant au nord de Melun obligera à une double rupture de charge (VL/TZEN2 puis TZEN2/train) pouvant rendre dissuasif le report modal. L'augmentation de la capacité du P+R au sud a été confirmée par 3 études successives réalisées entre 2012 et 2018. Elle répond notamment à la demande des usagers résidant dans la grande couronne périurbaine de l'agglomération de Melun et notamment au sud (sud de Dammarie, Bois-le-Roi, Chartrettes, Barbizon, Chailly en Bière...)



b) Etude d'impact, pièce G

Avis sur l'étude d'impact n°1 :

Mise en page et présentation du dossier :

- des remarques sur le titre « 3.4 Milieu Humain » ;
- l'absence de présentation des services de l'État qui ne sont pas indiqués dans l'organisation du territoire, « gouvernance et compétences » ;
- préciser que la RD606 appartient au réseau des Routes à grande circulation (RGC) ;
- remplacer le terme « plan de déplacement local » (PDL) par celui de plan de mobilité (PDM)

Le titre « Milieu humain » est un terme souvent utilisé dans les études d'impact afin de regrouper : les outils de planification urbaine, le contexte socio-économique et urbain, les transports et déplacements, les réseaux – risques technologiques et servitudes, le foncier aux abords du pôle, et le cadre vie – santé humaine.

Un paragraphe a été ajouté page 97 : « Les services déconcentrés de l'État sous l'autorité du préfet de Seine-et-Marne sont les garants de la mise en œuvre des législations et réglementations nationales dans les territoires. Ils assurent le relais, au plan local, des décisions prises par l'administration centrale. Ils sont associés à la planification territoriale et à l'élaboration des projets de développement. »

Des précisions ont été apportées, page 136, sur la RD606 lors de la présentation du réseau routier du pôle gare de Melun, et page 126 sur le PDM.

Avis sur l'étude d'impact n°2 :

Classement sonore des voies :

Tout le secteur du pôle gare est concerné par le classement sonore des voies (routières et ferroviaires) et quel que soit l'évolution du classement des voies routières, le classement ferroviaire a lui seul justifie le classement sonore de l'ensemble de l'emprise du projet, y compris dans son évolution projetée (révision du classement ferroviaire en cours).

Il conviendra d'étudier l'impact des évolutions de trafic des véhicules légers et poids lourds induits pas les modifications des circulations prévues dans le cadre du réaménagement du pôle gare pour déterminer :

- si cela pourrait amener à modifier le classement sonore de certaines voies routières situées à l'extérieur de l'emprise du projet
- et si cela pourrait amener à créer de nouvelles nuisances sonores dans des secteurs actuellement non concernés par le classement sonore, justifiant leur classement en application des articles L. 571-10 et R. 571-32 à 43 du code de l'environnement

Une étude de trafic et une étude acoustique accompagnée d'une campagne de mesures de bruit ont été menées en 2020 et 2021. La conclusion de l'état initial indique qu'à proximité de la voie ferrée et de la RD606, l'ambiance sonore au sein de l'aire d'étude est, aujourd'hui, non modérée de jour comme de nuit. Elle devient modérée au fur et à mesure que l'on s'écarte de ces deux grands axes de transport.

Le réaménagement du pôle de Melun, permettant un report de la route vers les transports en commun et les modes actifs (marche à pied, vélos), devrait engendrer une diminution légère du niveau sonore lié au trafic routier notamment en soulignant que la part du trafic en rabattement sur le Pôle-Gare est très minoritaire par rapport au trafic routier de transit. En parallèle, les plans de circulation autour de la zone projet seront modifiés, afin de limiter les flux de transit. Ainsi, le projet de réaménagement du pôle devrait contribuer à terme à l'amélioration du niveau sonore de la zone.

La mise en œuvre de nouveaux matériels roulants ferroviaires (Regio2N sur la ligne R, RERNG sur le RER D, Regiolis pour le TER Bourgogne), dont la signature acoustique est moindre que les matériels plus anciens, va contribuer progressivement à réduire le bruit ferroviaire généré par les circulations ferroviaires voyageurs.

L'étude acoustique indique une réduction sonore non négligeable sur la rue Barbazan (-4.0 dB(A)) et une évolution des nuisances sonores faible sur les autres axes de circulation (comprises entre -0.5 dB(A) et +0.5 dB(A)). En revanche, on observe une augmentation sonore (+2.5 dB(A)) sur une petite rue au niveau du passage de la gare au sud du Pôle-Gare (entre rues de l'Industrie et Daubigny) et au nord du Pôle-Gare pour trois maisons impactées par le nouvel accès du plateau ferroviaire (carrefour avenue de la Libération /rue Barbazan).

Le classement est établi d'après les niveaux d'émission sonores (Laeq) des infrastructures pour les périodes diurne (6h00 à 22h00) et nocturne (22h00 à 6h00). Les niveaux sonores sont calculés en fonction des caractéristiques des voies (trafics, vitesses, pourcentage de poids lourds, géométrie de la voie...) selon des méthodes normalisées.

Conformément à l'article R571-33 du code de l'environnement, le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres portent sur les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant, ou prévu dans l'étude d'impact du projet d'infrastructure, est supérieur à 5000 véhicules par jour, les lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à cinquante trains ainsi que les lignes en site propre de transports en commun et les lignes ferroviaires urbaines, dont le trafic journalier moyen est supérieur à cent autobus ou trains.

Les données acoustiques sont détaillées dans les cartes de bruit présentées dans l'étude d'impact (pièce G) ainsi que dans les annexes (pièce K). Les services de l'Etat pourront, si nécessaire, susciter la mise à jour de la servitude dans le PLU concerné. Le Préfet détermine par arrêté, le classement sonore des infrastructures, après avoir recueilli préalablement l'avis des communes concernées.

Avis sur l'étude d'impact n°3 :

Risques technologiques :

A proximité de la zone de triage de la gare de Melun, se trouve l'entrepôt de produits pharmaceutiques COOPER.

Il est indiqué en page 231 que cette ICPE n'est pas classée Seveso et ne fait l'objet d'aucun plan de prévention. Il est vrai qu'il n'y a pas de PPRT autour de ce site. Le dossier du pétitionnaire pourrait être complété par la précision que l'absence de PPRT n'implique pas l'absence de risque au-delà des limites parcellaires de l'installation.

Cette précision est apportée en page 231 de l'étude d'impact.



c) Stationnements et aménagements cyclables

Avis sur les stationnements et aménagements cyclables n°1 :

La DDT observera une vigilance particulière concernant l'aménagement de l'espace public pour les piétons et les cycles, notamment lors du croisement des flux, et sera attentive à l'importance de la place pour les stationnements sécurisés des vélos qui ne devra pas être sous-évaluée.

Stationnements vélos sécurisés

Un récent décret n°2021-741 du 8 juin 2021 vient préciser le nombre minimal de stationnements sécurisés des vélos en gare, il est indiqué un nombre de 370 places pour le pôle de Melun. Il sera donc, nécessaire de préciser dans le Dossier d'enquête publique, la répartition 450 places : en libre accès ou avec un accès sécurisé.

La gare de Melun identifiée comme le plus grand pôle de correspondance de la Seine-et-Marne, se doit d'être aménagée en prévision de l'augmentation des flux entrants et sortants. Le stationnement vélo devra donc tenir une place non négligeable aussi bien sur le secteur Nord que le secteur sud qui accueillera les bus du réseau express départemental. Il s'agit ici, de bien estimer le nombre de mètres carrés disponible sur le nouveau parvis sud (400m²), par rapport au parvis nord (50m²) afin de faciliter l'intermodalité des déplacements. La surface attribuée sur la place Séjourné sera-t-elle suffisante pour l'avenir ?

Le dimensionnement de ces places de stationnement vélos (sécurisés ou en accès libre) est précisé en page 266 de l'étude d'impact.

Le pôle gare actuel présente un faible linéaire d'itinéraires cyclables et seulement deux zones de stationnement vélos de 30 places au total (au nord de la gare). Le modèle de dimensionnement d'Île-de-France Mobilités, issu du Schéma Directeur de stationnement vélos approuvé le 5 février 2020, estime **un besoin de 665 places à horizon 2030 pour l'ensemble du pôle.**

Afin de répondre à cet objectif, les places de stationnement (en abris ou consignes, et en libre accès) définies au stade des études préliminaires se répartiraient ainsi :

- 530 places dans la partie nord du pôle gare ;
- 230 places dans la partie sud du pôle gare

Le dimensionnement pourrait donc aller au-delà du modèle, atteignant ainsi un total de 760 places sur l'ensemble du pôle gare. La mise en œuvre de stationnements vélos sera réalisée selon le phasage des différents éléments de programme et accompagnera les évolutions de la demande liée au développement de la pratique du vélo sur le territoire.

Les différents éléments de programme du pôle, dont les grands principes consistent à aménager des zones pacifiées (zone 30, places Séjourné dédiée aux modes actifs), à créer des aménagements cyclables sécurisés dans l'environnement du pôle d'échanges, ou encore à mettre en œuvre un jalonnement cyclable spécifique sur certains axes (avenue Gallieni), permettront d'identifier en phase AVP les cheminements cyclables et l'emplacement des places de stationnement vélos.

Avis sur les stationnements et aménagements cyclables n°2 :Tunnel Vélo :

L'usage du tunnel est aujourd'hui piéton. Il sera donc indispensable que les signalisations et jalonnements nécessaires soient mis en place, pour éviter un conflit d'usage lors du croisement des flux piétons/cyclistes sur le parvis sud principalement aux heures de pointe, notamment lors des arrivées et départs du Tzen2 et des trains. Il sera nécessaire de se reporter aux recommandations techniques du Cerema.

La signalétique est, aujourd'hui, peu présente aux entrées du tunnel piéton, et les déplacements piétons sont impactés par de nombreux conflits d'usages avec les vélos. Une signalétique commune à l'ensemble du pôle sera déployée sur l'ensemble du périmètre d'aménagement La Communauté d'agglomération Melun-Val de Seine, maître d'ouvrage du réaménagement du tunnel Vélo et de ses accès, s'attachera, en phase AVP puis en phase PRO, à mettre en œuvre une signalisation conforme avec les préconisations du Cerema. Un cahier de référence technique pourra être produit en phase PRO.

Avis sur les stationnements et aménagements cyclables n°3 :Stationnements des véhicules légers (VL) :

Concernant les VL, il serait judicieux de chiffrer le nombre de places de stationnements prévues pour la dépose minute sur le parvis nord et sud, et dans le but de faciliter les accès du pôle, de ne pas massifier dans le PSR, tous les emplacements nécessaires pour le covoiturage, la recharge des véhicules électriques, les PMR ...

Actuellement, la dépose-minute s'effectue principalement au nord du pôle, au niveau de la place Gallieni et directement sur la voirie de manière anarchique. Ce stationnement est ainsi à l'origine de nombreux conflits d'usages avec les piétons et les bus.

Dans le projet, au stade EP, **une quinzaine de places de stationnement** ont été identifiées sur le parvis nord de la Gare pour de la dépose-minute, des places PMR, de taxi et du transport de fond (entre l'avenue Gallieni et la rue Dajot).

Cet élément est précisé en page 266 de l'étude d'impact.

Des places de dépose-minute et taxi ont également été identifiées au sud du Pôle-Gare, notamment au sud de la place de l'Ermitage. Compte tenu des contraintes du site elles risquent d'être éloignées des entrées de la gare et donc peu utilisées. En phase AVP, la localisation de ces emplacements sera approfondie, mais il n'est pas prévu, à ce stade de les positionner sur le futur parvis sud qui sera dédié aux modes actifs (piétons, vélos).



d. Documents d'urbanisme s'appliquant au territoire de projet

Avis sur les documents d'urbanisme :

La commune de Melun fait partie de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS). Aucun SCoT n'ayant été approuvé sur ce territoire, le SDRIF est le document de référence avec lequel le PLU de Melun doit être compatible.

Le PLU de Melun a été approuvé le 5 septembre 2013. Depuis cette date, plusieurs modifications et mises à jour ont été effectuées :

- une modification simplifiée approuvée le 16 octobre 2014 (exécutoire en 2018) ;
- une modification simplifiée approuvée le 27 septembre 2018 ;
- une mise à jour effectuée le 19 décembre 2018 ;
- une modification approuvée le 15 juillet 2020.

Une nouvelle modification a été engagée le 5 novembre 2020 et est passée en enquête publique à partir du 25 janvier 2021. Elle est actuellement en attente d'approbation.

Parallèlement une AVAP (Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine), depuis devenue SPR (Site Patrimonial Remarquable) a été approuvée le 15 février 2016. La mise en place et le suivi de l'AVAP (ou SPR) ne relève pas du code de l'urbanisme, mais de celui du patrimoine. L'étude d'impact a bien relevé cette servitude et présentée les contraintes (p111/113 de l'étude d'impact) mais n'a pas conclu à la compatibilité du projet. Il a également été signifié le rôle de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) dans la réalisation du projet (tout travaux/aménagement étant soumis à son avis).

Il est précisé, en page 115 de l'étude d'impact, que le projet est compatible avec le SPR existant sur la Ville de Melun.

d) Problématiques ayant trait aux procédures

Avis sur les procédures :

La ZAC Grüber comprenant une large part du périmètre du pôle gare, devra être clôturée afin de permettre la réalisation du projet. Cette ZAC ayant été créée par les deux communes de Melun et Dammarie-lès-Lys, chacune d'elle devra effectuer un bilan de ladite ZAC, une justification de sa clôture et délibérer pour en acter la suppression.

Les aménageurs doivent clôturer la ZAC Grüber mais la commune de Dammarie-les-Lys n'a pas pu délibérer sur ce point. De ce fait, la clôture se fera à une échéance ultérieure. Cependant, les dispositions applicables sur le projet de pôle de Melun demeurent celles du PLU de Melun.

e) Mise en compatibilité du PLU

Avis sur la mise compatibilité du PLU :

Le dossier de projet présente les différents éléments constitutifs du PLU et ceux nécessitant des compléments ou des modifications, afin de le rendre compatible avec le projet du pôle gare.

- **Le rapport de présentation** est compatible avec le projet de pôle gare, celui-ci étant déjà évoqué. Il sera essentiellement complété afin d'en préciser les modalités de réalisation.
- **Le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durables)** est compatible avec la réalisation du projet de pôle gare. En effet, la réfection de la gare actuelle était déjà envisagée en 2013 et est inscrite dans les orientations du PADD. Le PADD ne nécessite pas de modification.
- **Les OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) :** Le PLU approuvé comporte 3 OAP dont 2 font mention du pôle gare. Elles ne nécessitent pas non-plus de modifications.

- **Le règlement graphique** devra être modifié afin de supprimer l'espace vert protégé identifié sur les plans n°5.4.1 et 5.1.2 du PLU, au niveau de la place de l'Ermitage. Rappelons que la ZAC Grüber devra être clôturée afin de permettre la réalisation du projet.

- **Le règlement écrit** devra être modifié afin de permettre la réalisation du projet. Il est ainsi soumis à enquête publique, l'évolution des articles suivants du règlement du PLU de Melun :

- art. UE2, sous-secteur UEb: afin de permettre la réalisation de la zone de régulation de la gare routière Nord.
 - art. UG1: afin de permettre la réalisation de l'émergence Nord, ainsi que le parc vélos, au Sud, constructions annexes de surfaces supérieures à 20 m² d'emprise au sol et potentiellement de plus de 5 m de haut.
 - art. UG2: afin de permettre au Nord de la gare, la réfection du parvis ainsi que la réalisation de bureaux (Transiliens) et dans le secteur Sud, la reconstruction du Parc de Stationnement Régional.
 - art.UG6: réglementation spécifique du sous-secteur UGb2 afin de permettre une implantation du parc-relais à l'alignement des voies.
 - art. UG10: afin d'augmenter le nombre de niveaux autorisés en zone UGb2, passant de 4 à 6, pour la réalisation du nouveau parking-relais (R+5).
 - art. UG11, sous-secteur UGb2: afin de permettre un traitement architectural plus souple du futur parc-relais.
- Les modifications proposées n'appellent pas remarque particulière.

Il est à noter que l'article UG11 devrait subir des modifications supplémentaires. En effet, l'article 11.1.4.2 concernant les règles de toitures s'appliquant notamment au sous-secteur UGc, devant accueillir le nouveau bâtiment de voyageurs, pourrait se montrer bloquant pour la réalisation du projet.

Extrait du règlement en vigueur :

"11.1.4.2. Dispositions spécifiques aux zones UGa1, UGa2, UGa3, UGa4, UGb3, UGb4 et UGc, et UGd. Lorsque la construction à édifier comportera une toiture en pente, celle-ci sera composée d'un ou plusieurs éléments à versants dont la pente sera comprise entre 20 et 45° en ne comportant aucun débord sur les pignons. Les toitures à pente seront recouvertes de matériaux ayant l'aspect et la couleur de la tuile vieillie ou de l'ardoise. L'éclaircissement éventuel des combles sera assuré soit par des ouvertures en lucarnes, soit par des ouvertures en châssis de toit contenues dans le plan des versants, soit par des fenêtres en pignon. Ces dispositions pourront ne pas être imposées en cas d'adjonction à une construction existante ou s'il s'agit de projets dont l'intégration dans l'environnement naturel ou architectural existant aura été particulièrement étudiée et dûment justifiée."

L'article UGc11 dans la rédaction actuelle de sa sous-partie 11.1.4.2 précise « *lorsque la construction à édifier comportera une toiture en pente* », cette rédaction n'exclue pas les autres types de toitures. Les études d'avant-projet étant en cours, rien n'indique, a priori, que le futur maître d'œuvre optera pour une toiture en pente.

En outre une lecture approfondie dudit article fait apparaître une souplesse dans l'application de cette disposition qui peut ne pas être imposée si le projet est étudié en recherchant son intégration dans l'environnement naturel ou architectural. Les études d'avant-projet visent justement à raccorder la gare existante au boulevard Thiers afin justement d'intégrer le futur bâtiment voyageur à la pente naturelle du site.

Seul le projet définitif du futur bâtiment-voyageur permettra de conclure à la nécessité ou non de modifier l'article UGc11 et à ce stade du dossier d'enquête d'utilité publique du projet de pôle, rien ne permet de conclure qu'un futur bâtiment aura une toiture non conforme aux dispositions de l'actuel PLU.



f) Servitudes d'Utilité Publique (SUP)

Avis sur les servitudes :

Pour rappel, le secteur est affecté par un certain nombre de SUP que sont :

- SUP AC1: périmètre de protection des monuments historiques;
- SUP AC4: zone de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain;
- SUP EL7: alignement des voies publiques (Parvis Nord, ainsi qu'au Sud, proche de la place de l'Ermitage);
- SUP I4: relative au transport d'énergie électrique;
- SUP T1: zone de protection des voies ferrées.
- l'AVAP

A proximité immédiate :

- SUP AS1: périmètre de protection rapprochée d'un captage d'alimentation en eau potable (à l'Ouest);
- SUP PM1: plan de prévention des risques naturels (à l'Est).

Cet avis n'appelle pas de modifications dans le DEUP.

g) Protections et inventaires environnementaux

Avis sur les protections et inventaires environnementaux :

Le secteur de projet ne compte aucune protection ni inventaires environnementaux.

Cet avis n'appelle pas de modifications dans le DEUP.



8. Avis de l’Autorité environnementale et mémoire en réponse

8.1. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR LA NECESSITE DE REALISER UNE ETUDE D'IMPACT



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Décision n° DRIEE-SDDTE-2020-073 du 4 juin 2020

Portant obligation de réaliser une évaluation environnementale
en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement

Le Préfet de la région d'Île-de-France
Préfet de Paris
Commandeur de la légion d'honneur
Commandeur de l'ordre national du mérite

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant
l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1, R.122-2 et R.122-3 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 15 janvier 2020 de monsieur le Préfet de la région Île-de-France portant
délégation de signature en matière administrative à Monsieur Jérôme Goellner, directeur régional et
interdépartemental de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France ;

Vu l'arrêté n° 2020-DRIEE-IdF-001 du 21 janvier 2020 portant subdélégation de signature en matière
administrative de Monsieur Jérôme Goellner, ingénieur général des mines, directeur régional et
interdépartemental de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France à ses collaborateurs ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations
internationales sur le climat du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au
cas par cas » en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement ;

Vu l'ordonnance n°2020-308 du 25 mars relative à la prorogation des délais échus pendant la période
d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures publiée au JORF du 24 mars, et en particulier de son
article 7 ;

Vu la demande d'examen au cas par cas n° F01120P0052 relative au projet de réaménagement du
pôle gare de Melun dans le département de Seine-et-Marne, reçue complète le 23 avril 2020 ;

Vu l'avis de l'agence régionale de la santé d'Île-de-France daté du 27 mai 2020 ;

Considérant que le projet consiste en un réaménagement du pôle gare de Melun en vue de la
« création d'un Pôle d'Échange Multimodal (PEM) » et prévoit :

- la création d'un nouveau passage souterrain sous les voies ferrées existantes ;
- la démolition de bâtiments dans le but d'aménager un espace public devant la gare ;
- l'aménagement de deux gares routières pour une surface de plancher totale de 7 710 m² (au Nord pour les bus urbains, au Sud pour les cars départementaux) ;
- la construction d'un bâtiment-voyageurs pour une surface de plancher maximale de 5 000 m² ;
- la création d'un parking de stationnement régional (P+R) en superstructures (1 002 places sur six niveaux pour une emprise au sol de 4 150 m², en remplacement du parking actuel de 500 places environ), et par le réaménagement de voiries au sud ;

1/3

www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

12 Cours Louis Lumière - CS 70027 - 94307 VINCENNES CEDEX - Tél : 33 (0)1 87 36 45 00 - Fax 33 (0)1 87 36 46 00

- la démolition de la Halle SERNAM afin de construire un immeuble de bureaux constitué de trois plots en R+6 développant 12 000 m² de surface de plancher sur un niveau de sous-sol (1000 salariés attendus) ;

Considérant que le projet consiste en la création d'un pôle d'échange multimodal, qu'il crée au total une surface de plancher comprise entre 10 000 m² et 40 000 m², qu'il prévoit la création d'une aire de stationnement ouverte au public, et susceptible d'accueillir plus de 50 unités, et qu'il relève donc des rubriques 5^b) et 39^a) et 41^a) « Projets soumis à examen au cas par cas » du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement ;

Considérant que le projet s'implante dans un milieu urbain dense, que selon les compléments apportés en cours d'instruction, le projet va augmenter et modifier les flux de véhicules, et presque doubler l'offre de stationnement, et qu'il convient donc d'évaluer les impacts du projet tant au niveau des nouvelles conditions de déplacements sur le secteur, que sur la qualité de l'air et les pollutions sonores engendrées par le projet ; Considérant que le projet conduit à la production d'un important volume de déblais excédentaires ;

Considérant que le projet prévoit la démolition de bâtiments et qu'il sera nécessaire le cas échéant de réaliser le diagnostic portant sur la gestion des déchets issus de la démolition conformément aux articles R.111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation, et, si les bâtiments ont été construits avant le 1er juillet 1997, un repérage des matériaux contenant de l'amiante conformément aux articles R. 1334-19 et R. 1334-22 du code de la santé publique ;

Considérant que le projet interrompt le zonage du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'agglomération Melun Val-de-Seine, et s'implante à proximité d'une voie ferrée et de l'avenue Thiers, que ces voies figurent respectivement en catégories 1 et 3 du classement sonore départemental des infrastructures terrestres ;

Considérant que le projet s'implante sur un secteur ayant accueilli dans le passé des activités polluantes (références dans la base de données BASIAS¹), et est situé à proximité de l'établissement COOPER soumis au régime de l'autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (reclassé comme à risque de pollution avérée, dans la base de données BASOL²) ;

Considérant que le projet s'implante dans un secteur à risque de remontée de nappe, et que la réalisation, notamment du passage souterrain et des sous-sols projetés, sont susceptibles de nécessiter le rabattement de la nappe ;

Considérant que des inventaires de la faune et la flore ont mis en évidence la présence de 2 espèces floristiques patrimoniales (Chondrille à tiges de jonc et Brome des toits), de 35 espèces faunistiques dont 12 protégées au niveau national et 2 au niveau régional, et qu'il convient d'étudier l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction envisagées (mesures d'effarouchement, adaptations de planning des travaux ...) ;

Considérant que le projet prévoit des aménagements sur la place de l'Ermitage, qui constitue un espace vert protégé (EVP) au Plan Local d'Urbanisme de la commune et qu'il est concerné par un alignement de platanes et un arbre isolé majestueux à protéger ;

Considérant que le projet s'inscrit au sein d'un Site Patrimonial Remarquable (SPR) ;

Considérant qu'un réseau électrique « ancien câble 10 000 V en fond de fouille » alimentant les activités SNCF est présent entre la gare routière et le parking côté Nord, interceptant ainsi le site, et qu'il est nécessaire d'en étudier les contraintes et risques y afférent ;

Considérant que, selon le dossier, le pôle d'échanges s'inscrit dans un projet global de réaménagement du Quartier Centre Gare, dont l'ambition est de faire de ce quartier une entrée de ville et un noyau d'organisation du tissu urbain à l'échelle de la communauté d'agglomération, qu'une réhabilitation du secteur du Clos Saint-Louis est envisagée, et qu'il convient donc d'étudier les effets cumulés et les interactions potentielles entre les impacts des projets et opérations ainsi que les mesures prises pour les éviter, les réduire et si

¹ Base nationale recensant les sites industriels, abandonnés ou en activité, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement.

² Base de données recensant les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

2/3

www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

12 Cours Louis Lumière - CS 70027 - 94307 VINCENNES CEDEX - Tél : 33 (0)1 87 36 45 00 - Fax 33 (0)1 87 36 46 00



nécessaire les compenser ; Considérant qu'au regard de l'ensemble des éléments fournis par le maître d'ouvrage, le projet est susceptible d'avoir des impacts notables sur l'environnement et la santé humaine ;

Décide :

Article 1^{er}

Le projet de réaménagement du pôle gare de Melun dans le département de Seine-et-Marne nécessite la réalisation d'une évaluation environnementale, devant se conformer aux dispositions des articles L.122-1, R.122-1 et R.122-5 à R.122-8 du code de l'environnement.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale du projet sont explicités dans la motivation de la présente décision. Ces derniers s'expriment sans préjudice de l'obligation pour le maître d'ouvrage de respecter le contenu de l'étude d'impact, tel que prévu par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Ils concernent notamment :

- l'analyse des effets cumulés dans un contexte urbain dense et saturé ;
- l'évaluation des impacts liés à la nouvelle offre de stationnement et de déplacement ;
- la gestion des impacts liés aux travaux.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

En application de l'article R.122-3 (IV) précité, la présente décision sera publiée sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour le préfet de la région d'Île-de-France et par délégation, le directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie de la région d'Île-de-France

La directrice adjointe


Claire GRISEZ
Signature numérique de
Claire GRISEZ
Date : 2020.06.04 17:48:12
+0200

Voies et délais de recours

La décision dispensant d'une évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut pas faire l'objet d'un recours direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision approuvant le projet.

8.2. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR L'ETUDE D'IMPACT

Cf : pièce L du dossier d'enquête : Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale

8.3. MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Cf : pièce L du dossier d'enquête : Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale



9. Compte rendu de la réunion d'examen conjoint



**PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE**

Liberté
Égalité
Fraternité

**Direction de la Coordination
des Services de l'État**

AMÉNAGEMENT DU PÔLE GARE DE MELUN

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées

Lundi 20 septembre 2021 à 9 heures 30

- I - LES PARTICIPANTS

Le maître d'ouvrage

Île-de-France Mobilité (IDF Mobilités) :

- Mme PILARD, chargée de projets,
- Mr FOURT, Chef du Département Projets,
- Mme DEGOT, Urbaniste,
- Mme KER, Chargée de mission Concertation et Information.

SNCF Gares & Connexions

- Mme DHERS, Directrice de projets à la DGIF.

Bureau d'études SYSTRA :

- Mme PEGARD,
- M. TREMBLAY.

Les services de l'État

Préfecture de Seine-et-Marne :

- M. LE VÉLY, secrétaire général de la préfecture,
- M. ALCARAZ, directeur de la coordination des services de l'État,
- M. ARDOUIN, chef du bureau des procédures environnementales,
- Mme KENZOUA, adjointe au chef du bureau des procédures environnementales,
- Mme BRISSIAUD, chargée d'instruction DUP / ressources.

Les collectivités territoriales :

Conseil départemental de Seine-et-Marne - Direction de l'Aménagement et du développement des territoires :

- Mme KIENER-CALVET, cheffe du service Développement des territoires,
- M. MAUSSIRE,
- Mme BRIAND,

Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) :

- M. ROBERT, conseiller communautaire, délégué au Pôle d'Échanges Multimodal, à l'intermodalité et aux mobilités actives,
- M. BAILLERGEAU, directeur du service mobilité,
- Mme DEL RIO, directrice adjointe de l'aménagement et du développement durable,
- M. LE LOIR directeur général des services techniques.

Commune de Melun :

- M. ROBERT, conseiller municipal aux Mobilités Actives,
- Mme MICHAUD, chargée de mission planification et urbanisme.

Commune de La Rochette :

- M. YVROUD, maire,
- M. BLANCHOT, service urbanisme.

Commune de Dammarie-les-Lys :

- M. CHAUVEROCHE, directeur des services techniques.

Chambres consulaires :

- Chambre régionale d'agriculture d'Île-de-France, représentée,
- Chambre de commerce et d'industrie de Seine-et-Marne, représentée,
- Chambre des métiers et de l'artisanat de Seine-et-Marne, représentée.

Services et collectivités excusés :

- la Région Île-de-France,
- la Direction départementale des territoires de Seine-et-Marne,
- la Communauté d'Agglomération du Pays de Fontainebleau,
- la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart.

- II - LE CADRE REGLEMENTAIRE ET L'OBJECTIF DE LA REUNION :

L'article L.153-54 du code de l'urbanisme précise que :

« [...] Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique [...] qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique [...] et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.
Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Monsieur LE VÉLY précise donc que l'objet de la présente réunion est le recueil des avis des personnes publiques associées sur la mise en compatibilité (MEC) du Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Melun avec le projet d'aménagement du pôle gare porté par Île-de-France (IDF) Mobilités.

Chaque participant a été destinataire, avec la convocation dématérialisée, du diaporama de présentation et du dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme établis par IDF Mobilités.

M. LE VÉLY donne la parole au maître d'ouvrage afin de présenter les éléments de contexte et les modifications apportées au PLU (cf. support power point joint à ce PV).

.../...



- III - LE CONTEXTE :

La gare de Melun est une gare attractive qui joue un rôle important dans les mobilités pendulaires de la région Île-de-France. 15,7 millions de voyageurs ont transité par cette gare en 2018, soit une augmentation de 5,4 % en 4 ans. Cela représente 47 400 voyageurs par jour et fait de la gare de Melun la plus importante de Seine-et-Marne en volume de voyageurs. Une évolution de la fréquentation de + 31 % de « montants » vers Paris est attendue d'ici 2030.

Actuellement ce pôle gare présente de nombreux dysfonctionnements :

- la gare ferroviaire n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR),
- le souterrain urbain piétonnier est insalubre et sujet à des problématiques de sécurité,
- les gares routières Nord et Sud sont saturées et inadaptées au trafic et à leur fréquentation,
- le parking de stationnement régional (PSR), utilisé par 80 % des usagers de la gare, est sous-dimensionné et connaît des problèmes importants d'étanchéité.

Cette situation constitue un obstacle au report modal. Les problèmes en cause doivent donc être résolus en réalisant des travaux globaux de réaménagement de la gare et de ses environs en vue de promouvoir les modes actifs de transport (piétons et vélos).

Ce projet vise trois principaux objectifs :

- conforter l'attractivité du pôle de Melun et l'intermodalité,
- améliorer la qualité de service pour tous les usagers, dont les PMR,
- participer à la dynamique du quartier et du cœur d'agglomération.

Il se traduit par le réaménagement du périmètre ferroviaire et des abords de la gare en 14 opérations, dont notamment :

- des travaux de quai : rehaussement, couverture et agrandissement des abris...
- la création d'un nouveau passage souterrain Nord-Sud : accessible aux PMR (large, pente douce, ascenseurs sous les quais), avec l'intégration d'un lien ville-ville hors zone de validation,
- la requalification des parvis Nord et Sud : accès piéton et bus, zone taxis, dépose minute, intégration du T ZEN...
- la création d'un ouvrage de liaison Nord : parking à vélos, escaliers mécaniques, bureaux Transiliens, options commerces...
- la réorganisation des deux gares routières Nord et Sud : espaces bus, local conducteurs...
- la mise en place d'évolutions majeures en matière d'intermodalité : requalification du tunnel vélos, coulée verte...
- la reconstruction du PSR en parking-relais offrant 300 places de stationnement supplémentaires, soit au total 950 places de stationnement. Cela permettra de proposer un stationnement cohérent et harmonisé entre les communes (notamment entre Melun et Dammarie-les-Lys).

Pour permettre la réalisation de ces aménagements, le PLU de Melun, approuvé dans sa dernière modification le 15 juillet 2020, doit être rendu compatible, par le biais de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

- IV - LES MODIFICATIONS À APPORTER AU PLU :

► le rapport de présentation :

Exposé des motifs des modifications apportées : le pôle gare de Melun est classé de niveau 1 ce qui implique la mise en accessibilité des lieux et des équipements rendus obligatoires (cf loi n°2005-102 et ses décrets applicatifs). De plus, l'arrivée d'une ligne structurante de transport en commun, le T ZEN 2 et l'augmentation du trafic à l'horizon 2030 obligent à en revoir la conception et l'organisation globale.

Ainsi, le projet porte-t-il sur tous les aménagements destinés à améliorer les dysfonctionnements actuels, à fluidifier les correspondances (gares routières Nord et Sud, bâtiments voyageurs, accès aux quais, accessibilité PMR, parc relais, aménagements cyclables, aménagements extérieurs de voiries, information voyageurs) et à résorber les coupures urbaines.

Pour réaliser l'ensemble du projet, une évolution du règlement et des pièces graphiques du PLU opposable est nécessaire.

► Règlement écrit :

Modifications des articles UE 2, UG 1, UG 2, UG 6, UG 10 et UG 11, afin de prendre en compte les infrastructures routières, les équipements publics et d'intérêts collectifs, les constructions annexes et à usage de services et de bureaux liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun, la reconstruction du PSR ainsi que les hauteurs maximales, les traitements architecturaux et l'aspect extérieur des nouvelles constructions.

► Pièces graphiques :

Plan des espaces verts protégés : suppression d'un espace vert protégé au droit de la future gare routière Sud,

Plan de la ZAC GRÜBER : changement de statut d'un espace vert, en espace public, au droit de la future gare routière Sud.

- V - LA DISCUSSION :

► Sur le trafic routier :

Monsieur YVROUD, maire de La Rochette, appelle l'attention d'Île-de-France Mobilités sur la nécessaire prise en compte des impacts routiers de ce projet sur les rues de sa commune qui jouxtent la gare et, notamment :

- la circulation et le stationnement des bus rue Pissaro,
- la circulation extrêmement dense passage de la gare et rue d'Aubigny aux heures de pointe, ces deux axes étant empruntés par les usagers pour éviter les embouteillages créés rue et place de l'Ermitage par la sortie des véhicules du PSR.

La CAMVS précise que les études de circulation et de prévision de trafic, réalisées par le bureau d'études CDVIA, ont identifié ces problèmes récurrents. Elles ont démontré que le projet d'extension du PSR n'aurait pas pour effet de les aggraver. En effet, le réaménagement de la gare routière de l'Ermitage permettra de diminuer de façon significative le nombre de bus en circulation dans les rues adjacentes à la gare, en particulier dans la rue de l'Industrie. Par ailleurs, la nouvelle distribution projetée de la sortie du PSR rue de l'Industrie devrait favoriser une circulation plus fluide des véhicules sortants. En outre la capacité du PSR passant de 664 à 950 places environ, cela devra limiter les stationnements dans les rues adjacentes.

Bien que les plans de la nouvelle gare routière et de l'extension du PSR ne soient pas définitivement établis, IDF Mobilités confirme que les réaménagements prévus auront pour effet d'améliorer le flux automobile.

La commune de Melun et la CAMVS précisent que le projet global a été pensé en tenant compte du bilan avantages / impacts et des inquiétudes des riverains et a fait l'objet d'une étroite collaboration avec l'ensemble des équipes techniques. La commune de Melun précise également que le projet dans sa forme actuelle est le fruit d'un travail de 2 années de collaboration, notamment avec la SNCF Gares & Connexions ainsi que le Département de Seine-et-Marne. Elle n'émet aucune observation complémentaire à l'égard du projet et se tient prête à modifier son PLU. La ville de Melun et la CAMVS doivent délibérer dans leurs instances en septembre sur le dossier d'enquête publique.

M. LE VÉLY invite les participants concernés par ces problématiques d'aménagements routiers à poursuivre leurs échanges sur la base des travaux déjà menés.

► Sur l'aménagement du bâtiment tertiaire (projet connexe C) :

La chambre de commerce et d'industrie (CCI) souhaite savoir si l'aménagement du bâtiment C en bureaux, commerces, services et hôtel est maintenu.

La CAMVS indique que ce programme est confirmé et devrait voir le jour au plus tard en 2023. Le lauréat de l'appel à projets a été retenu à l'été 2021, sur la base d'un aménagement de 12 000 m² comprenant :

- un hôtel restaurant, des services et des commerces en rez-de-chaussée,
- une pépinière d'entreprises dans la partie centrale,
- 3 000 m² de bureaux et plateaux à la vente dans une partie du bâtiment.

Le programme reste à confirmer.



La CCI sera consultée lors de la mise en œuvre de ce projet.

IDF Mobilités souhaite rappeler que le bâtiment C est un projet connexe au pôle gare de Melun qui n'est pas compris dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique et, qu'à ce titre, il n'est pas soumis à analyse dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre du réaménagement du pôle de Melun.

► Sur les emplacements taxis et l'emprise T ZEN :

La CCI souhaite connaître les emplacements réservés aux taxis.

IDF Mobilités précise que dans le projet, au stade de l'enquête publique, une quinzaine de places de stationnement ont été identifiées sur le parvis Nord de la gare au titre de la dépose-minute, des places PMR, de taxi et du transport de fond (entre l'avenue Gallieni et la rue Dajot).

Des places de dépose-minute et dédiées aux taxis ont également été identifiées au sud du Pôle-Gare, notamment au sud de la place de l'Ermitage. En phase avant-projet, la localisation de ces emplacements sera approfondie.

La CCI s'interroge enfin sur le tracé retenu pour l'arrivée du T ZEN sur le parvis et plus précisément sur la faisabilité du tourne-à-gauche rue Barchou.

IDF Mobilités rappelle que le tracé a fait l'objet de multiples études techniques et que l'ensemble des aménagements du T ZEN 2 seront opérationnels.

► Remarques des services de l'État :

Monsieur ALCARAZ informe les membres de la PPA des remarques émises par mail par la direction départementale des territoires de Seine-et-Marne, dont l'absence à cette réunion est excusée.

« Concernant spécifiquement le volet de mise en compatibilité du document d'urbanisme, deux points sont à signaler à la collectivité lors de cette réunion d'examen conjoint pour éviter tout point de blocage éventuel :

- la ZAC Grüber doit être clôturée, afin de permettre la réalisation du projet. Cette ZAC ayant été créée par les communes de Melun et Dammarie-les-Lys, chacune d'elles devra effectuer un bilan de ladite ZAC, une justification de sa clôture et délibérer pour en acter la suppression. Les communes ont déjà été rencontrées sur cette problématique et sont informées des procédures à suivre.

- la rédaction de l'article UG11 du règlement du PLU de Melun devrait être retravaillée. En effet, l'article 11.1.4.2 concernant les règles de toitures s'appliquant notamment au sous-secteur UGc, devant accueillir le nouveau bâtiment de voyageurs, pourrait se montrer bloquant pour la réalisation du projet, car les pentes des toits doivent être comprises entre 20 et 45 °. Or, les projections présentes dans le dossier montrent des toitures plates. »

IDF Mobilités rappelle avoir pris en compte, dans son mémoire en réponse du 28 juillet dernier, ces remarques ainsi que celles émises par l'ensemble des services de l'État lors de la consultation administrative. Le dossier actuel a été élaboré sur la base d'études préliminaires formalisées sous forme de schéma de principe, définissant des grandes fonctions du Pôle Gare.

À ce stade, la forme architecturale définitive n'a pas été décidée. Cela sera fait au cours des prochaines étapes, AVP puis PRO, au moment de la phase de demande de permis de construire. SNCF Gares & Connexions indique qu'une forme de SHED est envisagée en cohérence avec le site, si envisageable par les services concernés.

La préfecture accuse réception de ce document qui sera joint au dossier d'enquête publique unique.

L'horizon de réalisation du projet :

LA CAMVS indique les jalons du projet avec une ouverture prévue en 2030. Île-de-France Mobilités rappelle qu'il s'agit d'un projet de grande ampleur, avec 3 conditions : réalisation réglementaire, réalisation des phases d'études suivantes avec un coût et un planning affinés (AVP, PRO ferroviaire), et un plan de financement avec une combinaison des règles de financement facilitées dès la déclaration d'utilité publique.

L'objectif vise un avancement du projet qui permettra d'être au rendez-vous du prochain Contrat de Plan État Région.

- VI- LES SUITES DE LA RÉUNION :

Sous réserve de la réception, courant septembre 2021, de l'accusé réception de l'Autorité environnementale, la procédure de DUP valant MECDU pourrait se dérouler selon le calendrier joint en annexe.

À l'issue de l'enquête publique et conformément aux dispositions de l'article R.153-14 du code de l'urbanisme, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ainsi que du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sera soumis pour avis par le préfet de Seine-et-Marne au conseil municipal de Melun. Cet avis sera réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois.

Le préfet de Seine-et-Marne se prononcera ensuite par voie d'arrêté sur l'utilité publique du projet au regard de l'ensemble des pièces du dossier. La DUP emportera approbation de la mise en compatibilité du PLU de Melun.

En l'absence de nouvelles interventions, M. LE VÉLY remercie les participants pour leur présence et clos la réunion à 11 heures.

Le préfet,
Pour le préfet, et par délégation,
Le secrétaire général de la préfecture,

Cyrille LE VÉLY



PPA – RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE GARE DE MELUN
Lundi 20 septembre 2021 – VISIO CONFÉRENCE – Salle ABELLE
Feuille de présence

Service	Prénom – Nom	Qualité / coordonnées	Présent / excusé
Préfecture de Seine-et-Marne	M. LE VÉLY	Secrétaire Général	Présent
Préfecture de Seine-et-Marne	M. ALCARAZ	Directeur de la coordination des services de l'État	Présent
Préfecture de Seine-et-Marne	M ARDOUIN	Chef du bureau des procédures environnementales	Présent
Préfecture de Seine-et-Marne	Mme KENZOUA	Adjointe au chef du bureau des procédures environnementales	Présent
Préfecture de Seine-et-Marne	Mme BRISSIAUD	Instruction des dossiers de DUP / Ressources	Présent
Conseil Régional d'Île-de-France			Excusé
Conseil Départemental de Seine-et-Marne	Mme KIENER-CALVET	Direction de l'Aménagement et du Développement des Territoires <i>Cheffe du Service Développement des Territoires</i>	Présent

1

Conseil Départemental de Seine-et-Marne	M MAUSSIRE	Direction de l'Aménagement et du Développement des Territoires au Département de Seine-et-Marne.	Présent
Conseil Départemental de Seine-et-Marne	Mme BRIAND		Présent
CA du Pays de Fontainebleau	Mme TANANT PAQUEREAU	Responsable urbanisme	Excusée
CA Grand Paris Sud			Excusée
CAMVS	M ROBERT	conseiller communautaire délégué au Pôle d'Echanges Multimodal, à l'intermodalité et aux mobilités actives	Présent
CAMVS	M BAILLARGEAU	directeur du service mobilité	Présent
CAMVS	Mme DEL RIO	directrice adjointe de l'aménagement et du développement durable	Présent
CAMVS	M LE LOIR	directeur général des services techniques	Présent
Mairie de Melun	M ROBERT	conseiller municipal aux Mobilités Actives,	Présent
Mairie de Melun	Mme MICHAUD	chargée de mission planification et urbanisme	Présent

2



Mairie de La Rochette	M YVROUD	Maire	Présent
Mairie de La Rochette	M BLANCHOT	Service urbanisme	Présent
Mairie de Dammarie les Lys	M. CHAUVEROCHE	Directeur des services techniques	Présent
Chambre Régionale d'agriculture d'Île-de-France			Représentée
Chambre de Commerce et d'Industrie 77			Représentée
Chambre des métiers et de l'artisanat 77			Représentée
DDT 77 – STAC	Mme LUCAS	Unité de planification territoriale SUD	excusée
DDT 77 – SAJ	Mme GOMEL		excusée
Île-de-France Mobilité	Mme PILARD	Chargée de projet Département Projets Métro et Pôles Direction des Infrastructures	Présent

3

Île-de-France Mobilité	M FOURT	Chef de département projet	Présent
Île-de-France Mobilité	Mme DEGOT	Urbaniste	Présent
Île-de-France Mobilité	Mme KER	Chargée de mission Concertation et Information	Présent
SNCF Gares et Connexions	Mme DHERS	Directrice de projet - DGIF	Présent
SYSTRA Bureau d'études	Mme PEGARD	Assistance IDF mobilités	Présent
	M TREMBLAY	Assistance IDF mobilités	Présent

4

