



AMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE DE MELUN

Pôle gare de Melun Schéma de Principe



Mars 2021





Sommaire

1- Contexte général.....	7
1-1 Qu'est-ce qu'un pôle d'échanges multimodal ?	7
1-2 Historique du projet.....	7
1-3 Les partenaires du projet.....	7
2- Diagnostic du territoire et analyse des déplacements... 9	
2-1 Synthèse du diagnostic	9
2-2 Urbanisme	12
2-3 Le réseau ferroviaire	14
2-4 Le réseau de transport collectif	15
2-5 Les modes actifs.....	17
2-6 Déplacements motorisés	18
2-7 Analyse des déplacements.....	19
3- Objectifs et enjeux du projet.....	25
3-1 Bilan de la concertation	25
3-2 Synthèse des objectifs et des enjeux.....	27
4- Description du projet.....	29
4-1 Synthèse du projet	29
4-2 Cartographie et découpage des éléments du programme	29
4-3 Adaptations du plan de circulation.....	32
4-4 Secteur Nord du pôle gare : référence du projet.....	36
4-5 Secteur ferroviaire	47
4-6 Secteur sud du pôle gare	51
4-7 Synthèse des cheminements modes actifs avec la mise en œuvre du projet de pôle	60
4-8 Les projets connexes	63
5- Impacts du projet	66
5-1 Synthèse des impacts du projet.....	66
5-2 Milieu physique	72
5-3 Milieu naturel	75
5-4 Milieu humain	76
5-5 Patrimoine et paysage	84
6- Planification.....	87
6-1 Introduction	87
6-2 Planning du projet	87
7- Economie du projet.....	91
7-1 Rappel du coût du projet du DOCP	91
7-2 Estimation du coût du projet	92
7-3 Synthèse de l'évaluation socio-économique	96
8- Maîtrise d'ouvrage et financement.....	103
8-1 Sources de financement	103
8-2 Maîtrises d'Ouvrage.....	104

FIGURE 1 : PRESENTATION SCHEMATIQUE DES ENTITES DU POLE DE MELUN (SITUATION ACTUELLE)	9	FIGURE 23 : ADAPTATIONS DE L'ITINERAIRE POIDS LOURDS.....	34
FIGURE 2 : PLAN DE LA ZAC GRÜBER (ANNEXES GRAPHIQUES DU PLU DE MELUN) ..	12	FIGURE 24 : HORIZON 2025 – COMPARAISON DU SCHEMA DE CIRCULATION DU SCENARIO 1 PAR RAPPORT A LA SITUATION DE BASE (AVEC L'ARRIVEE DU TZEN) A L'HEURE DE POINTE MATIN (EXTRAIT DE L'ETUDE DE CIRCULATION REALISEE PAR CDVIA	35
FIGURE 3 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU (ANNEXES GRAPHIQUES DU PLU DE MELUN)	12	FIGURE 25 : CONFIGURATION GENERALE DE LA ZONE NORD	36
FIGURE 4 : PROJETS URBAINS ALENTOUR (1 : QUARTIER CENTRE GARE / 2 : POLE UNIVERSITAIRE / 3 : CLOS SAINT-LOUIS).....	13	FIGURE 26 : VUE GLOBALE DU PARVIS NORD ET DE LA GARE ROUTIERE NORD (VUE DE PRINCIPE – NON CONTRACTUELLE)	37
FIGURE 5 : LIGNES DU RESEAU FERRE DESSERVANT LA GARE DE MELUN	14	FIGURE 27 : ZONE NORD : LES PROJETS CONNEXES ET LES ACCES	37
FIGURE 6 : ACCES AUX QUAIS DE LA GARE	14	FIGURE 28 : ZONE NORD - LE RESEAU BUS	38
FIGURE 7 : ORGANISATION ACTUELLE DE LA GARE ROUTIERE NORD	15	FIGURE 29 : ITINERAIRES POTENTIELS ET DE REPARTITION DES BUS SUR LE POLE A LONG TERME (PLAN NON CONTRACTUEL).....	39
FIGURE 8 : ORGANISATION ACTUELLE DE LA GARE ROUTIERE SUD	16	FIGURE 30 : CONFIGURATION DU NOUVEAU PARVIS NORD	40
FIGURE 9 : AMENAGEMENT DES ABORDS DE LA GARE	17	FIGURE 31 : PARVIS NORD (VUE DE PRINCIPE – NON CONTRACTUELLE)	40
FIGURE 10 : REPARTITION DES USAGERS DES LIGNES TRANSILIEEN R ET RER D SELON LEUR DESTINATION (ENQUETES SNCF 2015 ET 2016)	19	FIGURE 32 : LES ZONES DU PARVIS NORD.....	41
FIGURE 11 : MODE DE RABATTEMENT DES USAGERS DU TRANSILIEEN R ET DU RER D EN GARE DE MELUN.....	20	FIGURE 33 : AMENAGEMENT DE LA NOUVELLE RUE BARCHOU	41
FIGURE 12 : FLUX PIETONS EN HEURE DE POINTE DU MATIN	21	FIGURE 34 : CONFIGURATION DE LA GARE ROUTIERE NORD (8) ET DE LA ZONE DE REGULATION (9)	42
FIGURE 13 : LOCALISATION DES FLUX PIETONS EN HEURE DE POINTE DU MATIN	21	FIGURE 35 : COUPE DE PRINCIPE DE LA GARE ROUTIERE NORD REALISEE DANS LE CADRE DE L'ETUDE DE FAISABILITE DU PROGRAMME TERTIAIRE (PROJET EN COURS DE DEFINITION)	43
FIGURE 14 : HYPOTHESE DE REPARTITION DES VOYAGEURS AUX ACCES DE LA GARE – HEURE DE POINTE DU MATIN – HORIZON DE MISE EN SERVICE	22	FIGURE 36 : FONCTIONNEMENT GARE ROUTIERE NORD (IMPLANTATION DES LIGNES NON DEFINITIF)	44
FIGURE 15 : HYPOTHESE DE REPARTITION DES VOYAGEURS AUX ACCES DE LA GARE – HEURE DE POINTE DU SOIR – HORIZON DE MISE EN SERVICE.....	22	FIGURE 37 : PERIMETRE DE LA ZONE DE REGULATION AU SEIN DES EMPRISES FERROVIAIRES.....	45
FIGURE 16 : SYNTHESE DES FLUX DE DEPLACEMENT SUR LE POLE	23	FIGURE 38 : VOIES FERROVIAIRES IMPACTEES PAR LA ZONE DE REGULATION DES BUS	46
FIGURE 17 : SCHEMA D'AMENAGEMENT RETENU ET SOUMIS A LA CONCERTATION	26	FIGURE 39 : PHOTOS DES EMPRISES FERROVIAIRES (MARS 2020)	46
FIGURE 18 : PLAN DES DIFFERENTES ZONES ET PROGRAMMES DU POLE D'ECHANGES	30	FIGURE 40 : SCENARIO AVEC PASSAGE SOUTERRAIN, RETENU A L'ISSU DU BILAN DE LA CONCERTATION 2018 (DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES – DECEMBRE 2017)	47
FIGURE 19 : VUE AERIENNE DU POLE D'ECHANGES (REALISATION URBANICA – VUE DE PRINCIPE-NON CONTRACTUELLE).....	31		
FIGURE 20 : FLUX DE CIRCULATION ACTUELS.....	32		
FIGURE 21 : FLUX DE CIRCULATION PROJETES (EN SITUATION DE BASE).....	33		
FIGURE 22 : ADAPTATION DU PLAN DE CIRCULATION VOITURE	34		

FIGURE 41 : SCHEMA FONCTIONNEL DE PRINCIPE EN COURS D'OPTIMISATION (SOURCE G&CO).....	48	FIGURE 62 : CARTE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES	70
FIGURE 42 : PLAN DES VOIES ET DES QUAIS EN GARE DE MELUN.....	49	FIGURE 63 : EXTRAIT DE LA CARTE DE LOCALISATION DES VESTIGES D'OCCUPATIONS ANCIENNES SUR LE PLAN DE ZONAGE ARCHEOLOGIQUE (SOURCE : ANNEXES TECHNIQUES DU PLU DE MELUN)	71
FIGURE 43 : AMELIORATION DES ACCES ET DU SOUTERRAIN EXISTANT.....	50	FIGURE 64 : ORIGINES ET DESTINATIONS DES USAGERS DE LA GARE DE MELUN A L'HEURE DE POINTE DU MATIN A L'HORIZON 2030 EN NOMBRE DE VOYAGEURS	97
FIGURE 44 : CONFIGURATION DE LA ZONE SUD.....	51	FIGURE 65 : LOCALISATION DES DIFFERENTS GAINS DE TEMPS VALORISES	98
FIGURE 45 : EMERGENCE SUD ET NOUVELLE PLACE SEJOURNE (VUE DE PRINCIPE – NON CONTRACTUELLE).....	52		
FIGURE 46 : BATIMENTS A DEMOLIR SUR LA RUE SEJOURNEE	52		
FIGURE 47 : ENTREE SUD DU NOUVEAU PASSAGE SOUTERRAIN (VUE DE PRINCIPE – NON CONTRACTUELLE).....	53		
FIGURE 48 : CONFIGURATION DE LA NOUVELLE PLACE SEJOURNEE.....	53		
FIGURE 49 : PARVIS SUD ET GARE ROUTIERE SUD (VUE DE PRINCIPE – NON CONTRACTUELLE).....	54		
FIGURE 50 : RECONFIGURATION DE LA GARE ROUTIERE SUD.....	55		
FIGURE 51 : INSERTION DE LA COULEE VERTE (L'AXE MATERIALISE EN VERT EST UNE VOIE VERTE : ESPACE PARTAGE POUR LES MODES ACTIFS) DEVANT LE PARKING QUI SERA RECONSTRUIT SUR LA MEME EMPRISE QUE LA PSR ACTUEL.	56		
FIGURE 52 : EXEMPLE DE PROJET DE PARKING URBAIN.....	58		
FIGURE 53 : EXEMPLE DE PARKING ISSAQUAH TRANSIT CENTER.....	58		
FIGURE 54 : EXEMPLE DE PARKING DE L'AEROPORT TOULOUSE BLAGNAC.....	58		
FIGURE 55 : IDENTIFICATION DES POCHE DE STATIONNEMENT VELOS SUR LE POLE	61		
FIGURE 56 : LA FUTURE LIGNE TZEN 2.....	63		
FIGURE 57 : LE CALENDRIER PREVISIONNEL DES TRAVAUX DU TZEN 2.....	63		
FIGURE 58 : VUE AERIENNE DU FUTUR PROJET TERTIAIRE AU SEIN DU POLE GARE DE MELUN [SOURCE : ETUDE DE FAISABILITE DES IMMEUBLES DE BUREAUX, REALISATION ARC.AME, MAI 2020]	64		
FIGURE 59 : CARTE DES RISQUES NATURELS	66		
FIGURE 60 : ESPECE FLORISTIQUE A ENJEU PATRIMONIAL, LA CHONDRILLE A TIGES DE JONC	67		
FIGURE 61 : URBANISME ET EQUIPEMENTS	68		



1

Contexte général

*Pôle de Melun
Schéma de Principe*

1- Contexte général

1-1 Qu'est-ce qu'un pôle d'échanges multimodal ?

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

Le projet de pôle d'échanges vise à aménager la gare et ses abords de façon notamment à :

- **Permettre l'accès à la gare dans de bonnes conditions par les différents modes de transport et pour tous les publics, en particulier les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;**
- **Augmenter la capacité d'accueil des gares routières ;**
- **Faciliter les correspondances entre ces modes de transport en rabattement sur la gare ainsi qu'au sein même de la gare ferroviaire ;**
- **Offrir aux voyageurs une bonne qualité de service (information, attente, sécurité...).**

1-2 Historique du projet

Le Schéma de Principe constitue le document de référence d'Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, pour la présentation des projets d'infrastructure de transport.

Le Schéma de Principe fait suite au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) approuvé en décembre 2017 pour le compte d'Île-de-France Mobilités (ex-STIF), et à la concertation

préalable, menée du 29 janvier au 2 mars 2018, dont le bilan a été approuvé en Juillet 2018 par le même Conseil.

Son objectif est de présenter l'ensemble des éléments permettant de confirmer l'opportunité du projet, d'en formaliser le programme et les modalités d'insertion.

Le Schéma de Principe est le document support du projet soumis à enquête publique (Dossier d'Enquête d'Utilité Publique).

1-3 Les partenaires du projet

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

Il a été élaboré en partenariat avec :

- **La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS)**
- **La Ville de Melun**
- **Le Département de Seine-et-Marne**
- **La Région Ile-de-France**
- **Les services de l'Etat**
- **La SNCF (Gares & Connexions, SNCF Réseau)**



2

Diagnostic du territoire et analyse des déplacements

*Pôle de Melun
Schéma de Principe*

2- Diagnostic du territoire et analyse des déplacements

2-1 Synthèse du diagnostic

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

Anticiper la croissance de la fréquentation du pôle, améliorer l'intermodalité, mettre en accessibilité la gare ferroviaire, faire face à la vétusté des gares routières et résorber la coupure urbaine pour les modes doux sont des enjeux majeurs du projet. Il s'agit de proposer un schéma d'aménagement du pôle dont la compréhension est aisée et où les déplacements sont fluides, notamment pour passer d'un mode à l'autre. A ce titre, le nouveau passage souterrain et l'affectation du passage souterrain existant aux vélos est un des enjeux majeurs du dossier.

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

- Près de 50 000 voyages/jour ;
- Environ 30 trains/heure aux heures de pointe ;
- Environ 30 lignes de bus et autocars ;
- Un Parc Relais de 664 places saturé.

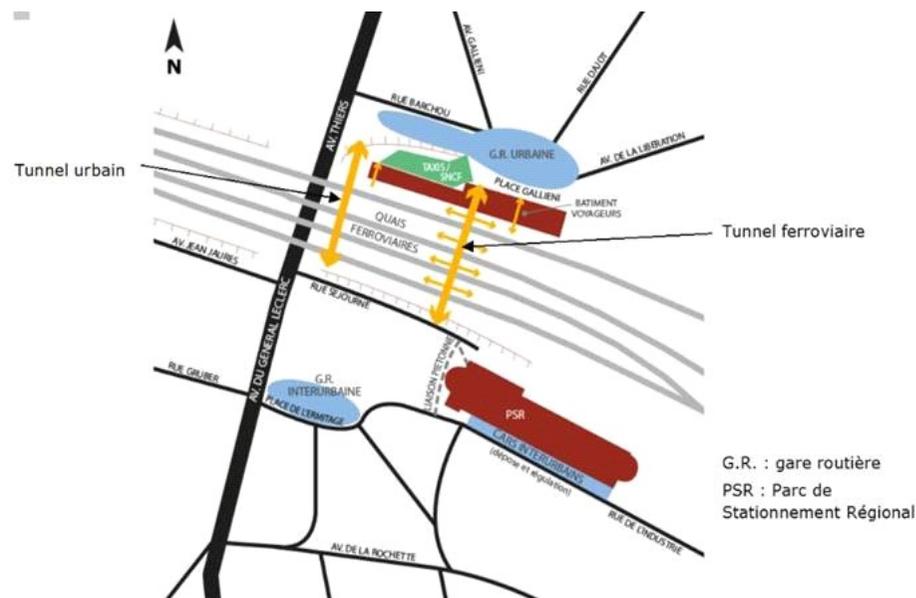


Figure 1 : Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)

- **Gare SNCF**

Le passage souterrain et les lignes de contrôle connaissent un niveau de saturation élevé aux heures de pointe. Outre la nécessité de mettre en accessibilité la gare, il y a un véritable enjeu à ouvrir un nouveau passage souterrain visible pour alléger les flux sur le passage existant. Celui-ci devra nécessairement comporter un lien ville-ville. Il s'agit d'une attente forte à l'issue de la concertation publique de début 2018.

Les quais de la gare doivent être adaptés pour tenir compte de l'arrivée de nouveaux matériels roulants ferroviaires (RER NG sur le RER D, Regio 2N pour la ligne R) et permettre l'accueil de tous les voyageurs dans les meilleures conditions.

Les lignes de contrôle devront être plus nombreuses pour faire face à l'augmentation du trafic voyageurs, et ce à toutes les entrées/sorties de la gare.

Par ailleurs, les modifications à apporter à l'environnement autour de la gare engendrent des conséquences sur les activités de la SNCF et de ses clients.

- **Secteur nord**

Ce secteur couvre un large périmètre, des arrêts de bus de l'avenue Thiers à l'ouest jusqu'au pôle de régulation des bus à l'est situé par-delà les halles Sernam sur des voies à démanteler. La difficulté réside dans l'intégration de flux nombreux et de natures variées : piétons, vélo, bus, autocars, voitures, poids lourds ; ainsi que dans la coordination de nombreux projets de réaménagements.

La situation actuelle ne permet pas une cohabitation harmonieuse des modes. A ce titre, le pôle devra comporter un parvis avec une zone piétonnisée plus étendue et des fonctionnalités revues : une dépose minute pour les voitures, un quai de dépose pour les bus, une ou plusieurs zones de stationnement pour les cycles, un itinéraire poids lourd clair, une gare routière avec les arrêts de bus/autocars pour le départ, une zone de régulation pour les bus/autocars en stationnement long (supérieur à 15 min par exemple).

Un bâtiment voyageur dit « émergence nord » est prévu à la place du talus actuel au nord-ouest de l'entrée de la gare. Le passage souterrain débouchera au rez-de-chaussée de ce bâtiment. Les fonctions localisées dans les bureaux actuels de la SNCF (dans le bâtiment B10) seront conservées.

La refonte du secteur nord s'accompagne d'une mutation du quartier avec un projet immobilier en lieu et place des anciennes halles Sernam et bien sûr l'arrivée du Tzen 2 en terminus sur le secteur nord de la gare. Ces projets connexes, auxquels s'ajoutent les travaux de réaménagement inhérents au pôle, créent une complexité dans la mise en œuvre du projet.

- **Secteur sud**

Ce secteur englobe la place de l'Ermitage, le Parc de Stationnement Régional (PSR), la rue Séjourné et la rue de l'Industrie.

Compte tenu du plan de circulation, les lignes Seine-et-Marne Express doivent effectuer un détour en empruntant la rue Pissaro pour effectuer leur dépose ou leur régulation dans la rue de l'Industrie.

La place de l'Ermitage doit être reconfigurée pour accueillir des lignes de cars départementaux (Seine-et-Marne Express). Celle-ci devra toujours être en mesure d'accueillir le marché. Une des difficultés sur la place sera de donner un sentiment d'appartenance, de rattachement avec le reste du pôle. Il faudra réfléchir à une manière visuelle de lier la place avec le nouveau Passage Souterrain nord-sud (PASO) de la gare.

Le passage entre la rue Séjourné et Industrie le long du PSR accueillera en 2021 du stationnement sécurisé pour les vélos, aménagé par la CAMVS (vélostation Melivélo¹). Du stationnement sécurisé sera développé dans le cadre du projet au nord et au sud du pôle.

A terme, il ne devrait subsister que certaines lignes régulières sur la rue de l'Industrie du fait de la refonte de la place de l'Ermitage.

La gare devra s'ouvrir et être mieux identifiable sur sa face Sud. La rue Séjourné va subir des changements importants du fait de la démolition des 2 bâtiments bordant les voies, et sera donc convertie en place urbaine.

- **Stationnement**

Le stationnement sur voirie dans le quartier de la gare est saturé. Il se répartit sur le Parc de Stationnement Régional (PSR) jouxtant la gare côté sud, et le stationnement sur voirie dans un rayon assez large.

Une enquête² a montré qu'une part importante du stationnement sur voirie ou en parking est lié à du rabattement vers la gare :

- **A l'heure de pointe (7h-8h), le flux en rabattement représente environ 360 conducteurs, soit 9,5% du flux voyageurs entrants ;**
- **Le flux accompagnant représente 290 passagers (250 en dépose, et 40 en rabattement), soit 7.5% du flux voyageurs entrants.**

Le PSR opère aujourd'hui au maximum de sa capacité : 664 places occupées à 90 % par les usagers du train se rendant en gare de Melun. La liste d'attente est conséquente (400 demandeurs).

La CAMVS et IDFM, en lien avec les communes de Melun, Dammarie-les-Lys et La Rochette, sont favorables à un nouvel aménagement du PSR, pour mieux délimiter les usages du stationnement entre rabattement vers la gare et stationnement public (résidentiel et commerces alentour).

Du fait de l'état de santé dégradé du bâtiment actuel, il est prévu de le démolir et de reconstruire un bâtiment plus capacitaire sur les mêmes emprises, intégrant une fonction de parking-relais.

¹ Service de location de vélos (classique ou VAE) allant d'une journée à un an.

² Etude de Dynalogic, réalisée en 2016 sur le stationnement autour du PEM de Melun

2-2 Urbanisme

• Documents de planification

La zone de projet est dans la zone UG du PLU de Melun périmètre de la ZAC « Grüber ». La zone de régulation de la gare routière nord se trouve également partiellement en zone UEb du PLU.

Il convient de noter qu'une procédure de clôture de la ZAC Grüber est en cours car le projet initialement prévu n'a plus lieu d'être.

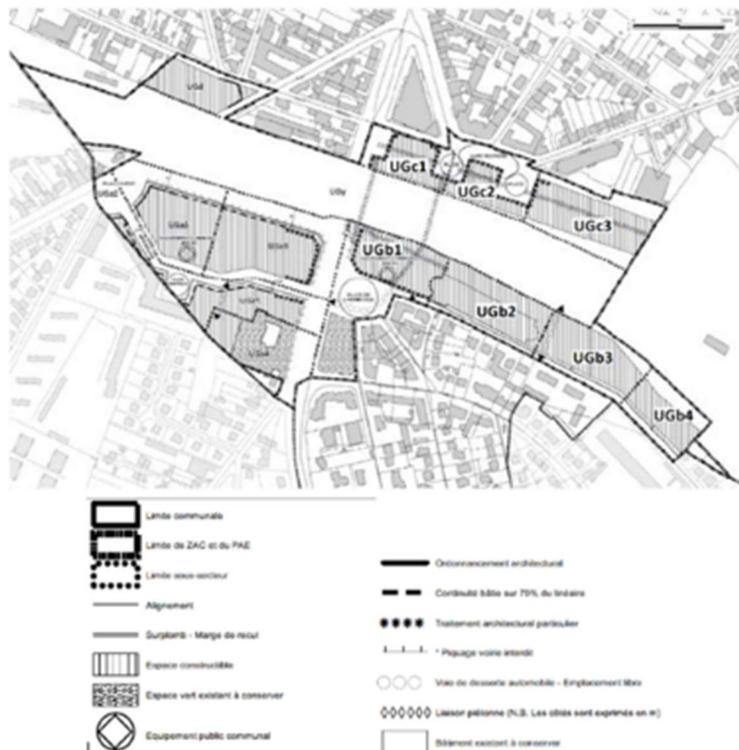


Figure 2 : Plan de la ZAC Grüber (annexes graphiques du PLU de Melun)

• Le pôle dans son environnement urbain

Le quartier de la gare de Melun compte plusieurs administrations publiques et de nombreux commerces, mais demeure un pôle secondaire par rapport au centre-ville de Melun. Le pôle d'échanges est peu visible depuis son environnement urbain et ses abords sont peu qualitatifs, car fortement dominés par la voiture. Le secteur d'étude est appelé à muter dans les années à venir avec des projets urbains tels que le projet de quartier Centre Gare et le grand projet du quartier Saint-Louis, situé sur la commune de Dammarie les Lys.

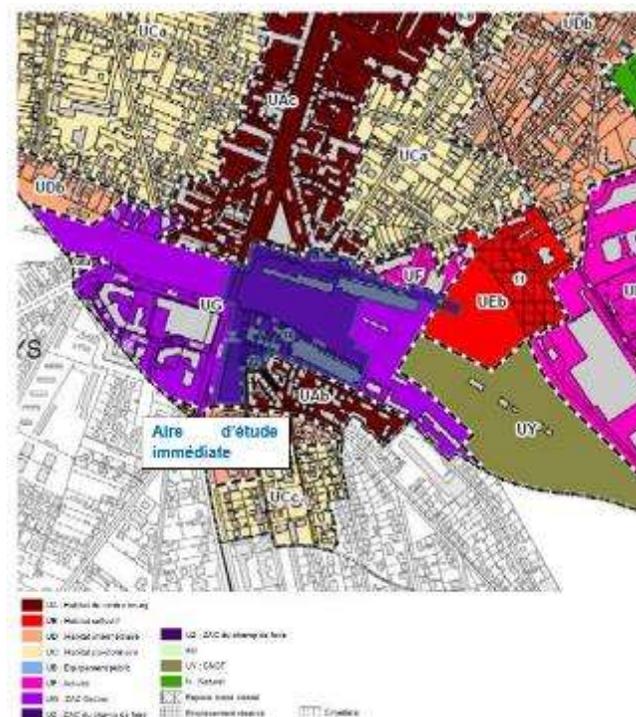


Figure 3 : Extrait du plan de zonage du PLU (annexes graphiques du PLU de Melun)

- **Les projets Urbains connexes**

- **Le projet urbain du Quartier Centre Gare (n°1 sur la carte) :** un projet d'urbanisation, basé principalement sur la mutation du foncier de l'ex-halle Sernam, pour la réalisation du projet d'immeuble tertiaire permettant de composer une nouvelle façade urbaine en arrivée de gare de Melun. La conception de ce projet a été parfaitement intégrée au projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal, afin de veiller à la bonne articulation et cohérence d'ensemble. Une étude, pilotée par la CAMVS, visera à identifier les possibilités et conditions de faisabilité de mutation urbaine complémentaire autour de la gare ;
- **Pôle universitaire (n°2 sur la carte) :** environ 300 étudiants sont attendus ;
- **Quartier Saint-Louis (n°3 sur la carte) :** un site industriel, en partie en friche, de près de 100 ha, qui fait l'objet d'études de définition pour assurer sa reconversion en vue d'y réaliser un quartier mixte.

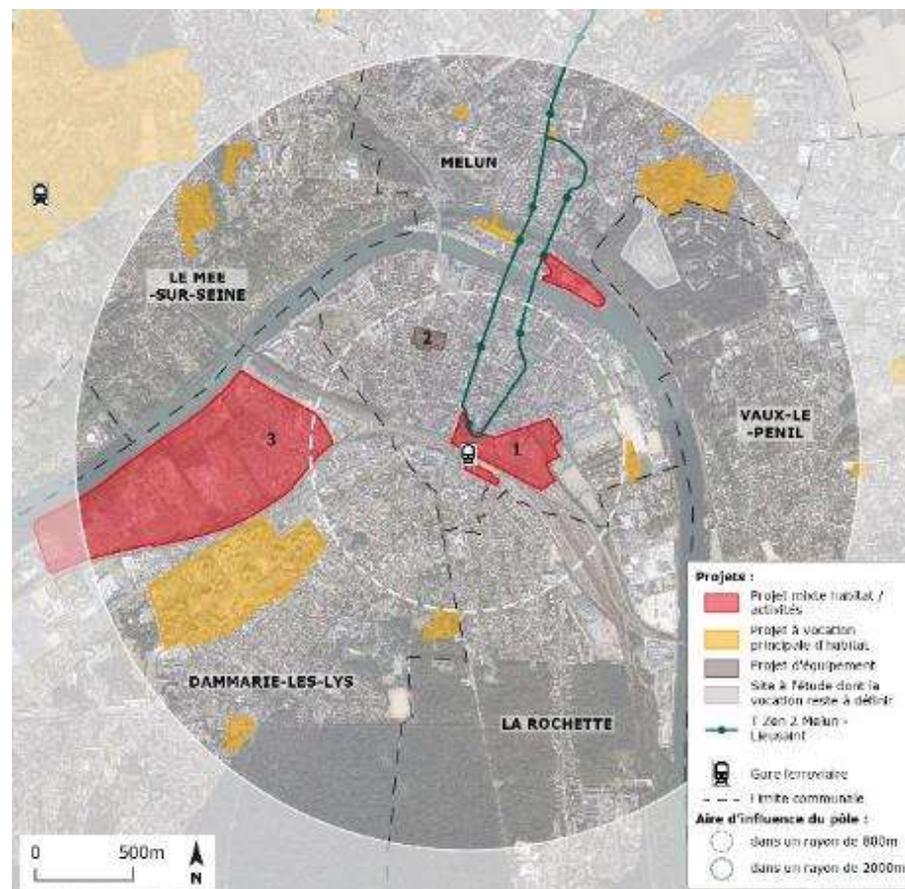


Figure 4 : Projets urbains alentour (1 : Quartier Centre Gare / 2 : Pôle universitaire / 3 : Clos Saint-Louis)

2-3 Le réseau ferroviaire

• La desserte ferroviaire

La gare de Melun est reliée à la capitale grâce à la ligne R du réseau Transilien et les TER Bourgogne-Franche-Comté tandis que le RER D offre des liaisons avec plusieurs bassins de vie tels que Corbeil-Essonnes, Evry, Sénart, Villeneuve-Saint-Georges, et Créteil. La liaison la plus rapide entre la Paris Gare de Lyon et la gare de Melun s'effectue en 25 minutes via le Transilien R qui ne marque pas d'arrêt entre ces deux gares. Cette offre est d'autant plus attractive qu'elle se traduit par une fréquence élevée du nombre de trains en heure de pointe et à la journée. La fréquence, en gare de Melun, atteint en semaine 31 trains en heure de pointe toutes directions confondues.

	Fréquence des trains tous sens confondus en gare de Melun	Nombre de voyageurs par JOB* sur la ligne
RER D	12 trains / heure de pointe sur la branche Paris – Combs – Melun 8 trains / heure de pointe sur la branche Corbeil-Essonnes – Melun	150 trains / jour de semaine 72 trains / jour de semaine 550 000
Transilien R	9 trains / heure de pointe	125 trains / jour de semaine 70 000
TER Bourgogne-Franche-Comté	2 trains / heure de pointe	18 trains / jour de semaine -

Figure 5 : Lignes du réseau ferré desservant la gare de Melun

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

Une refonte de l'offre RER D est effective depuis décembre 2018.

Depuis 2019, le matériel roulant de la ligne R a été renouvelé avec le Regio2N.

Des RER NG (« nouvelle génération ») remplaceront de manière progressive les actuels trains du RER D pour les branches traversant

Paris (et les trains depuis/vers Gare de Lyon sur la branche de Melun via Combs). La gare de Melun est inscrite au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

• Les accès à la gare

Ils sont au nombre de quatre :

- **Au nord-est, un accès permet de se rendre sur le quai n°1 via le Bâtiment Voyageurs (BV) ;**
- **Au nord une ligne de contrôle donne accès au quai n°1 et au passage souterrain ;**
- **Au nord-ouest une ligne de contrôle est dédiée aux sorties du quai n°1 ;**
- **Au sud, une ligne de contrôle en entrée/sortie donne accès au passage souterrain desservant les quais n°2 à 4.**

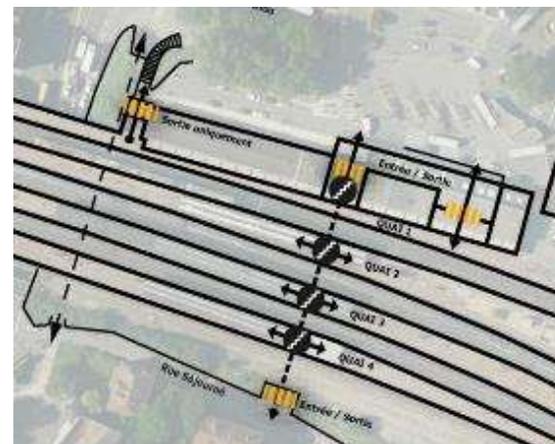


Figure 6 : Accès aux quais de la gare

A l'heure de pointe, le passage souterrain et l'accès via la ligne de contrôle nord se trouvent rapidement saturés.

Les PMR ont uniquement accès à 1 quai sur 4, ce qui ne leur permet pas un usage régulier de la gare pour se déplacer.

2-4 Le réseau de transport collectif

• Le réseau de transport Urbain

Le pôle est desservi par 28 lignes régulières de bus et cars. La desserte est répartie entre nord et sud.

- 14 lignes urbaines MELIBUS (dont 7 ont leur terminus à la gare routière nord) ;
- 7 lignes intercommunales ;
- 6 lignes départementales avec leur terminus au Sud du faisceau ferré ;
- La ligne N132 du réseau Noctilien.

• Les gares routières

- Gare routière nord :

Elle rassemble les lignes urbaines du réseau Melibus. La gare routière nord s'organise autour de la Place Gallieni, la Rue André Barchou et l'Avenue de la Libération. À une distance inférieure à 200m de la gare se trouve l'arrêt « Thiers-Gare » situé sur l'avenue Thiers (lignes A et E). Le plan de circulation oblige les bus à effectuer des girations importantes pour stationner. La gare routière nord n'est pas adaptée aux personnes à mobilité réduite.

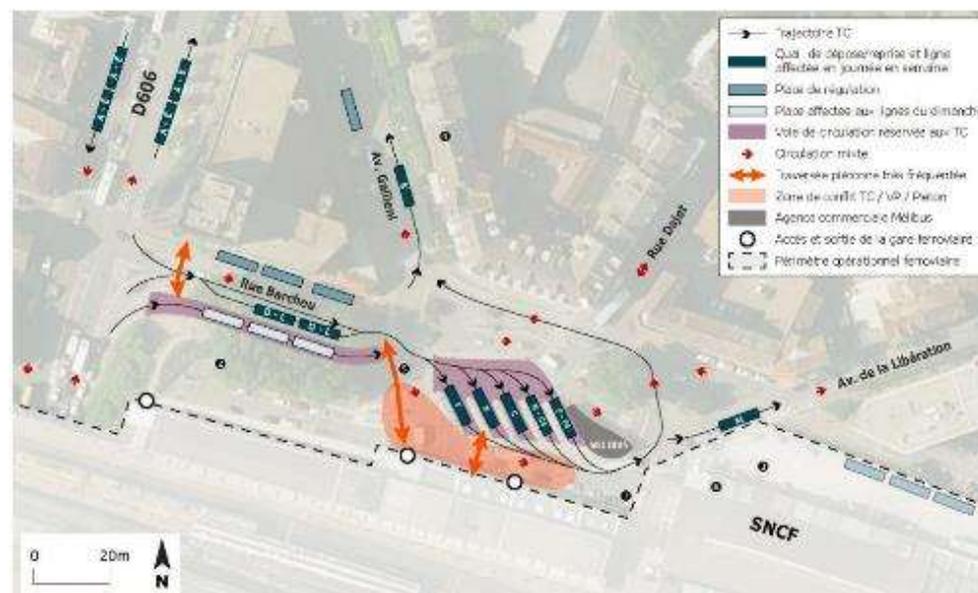


Figure 7 : Organisation actuelle de la gare routière nord

- **Gare routière sud :**

Une seconde gare routière – de la place de l'Ermitage à la rue de l'Industrie – est dédiée aux lignes scolaires, intercommunales et départementales. L'espace global de cette gare routière sud est insuffisant. L'accès à la gare routière nécessite un détour important (de plus de 600m) pour les bus et les cars. La dépose et la prise de passagers rue de l'Industrie n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

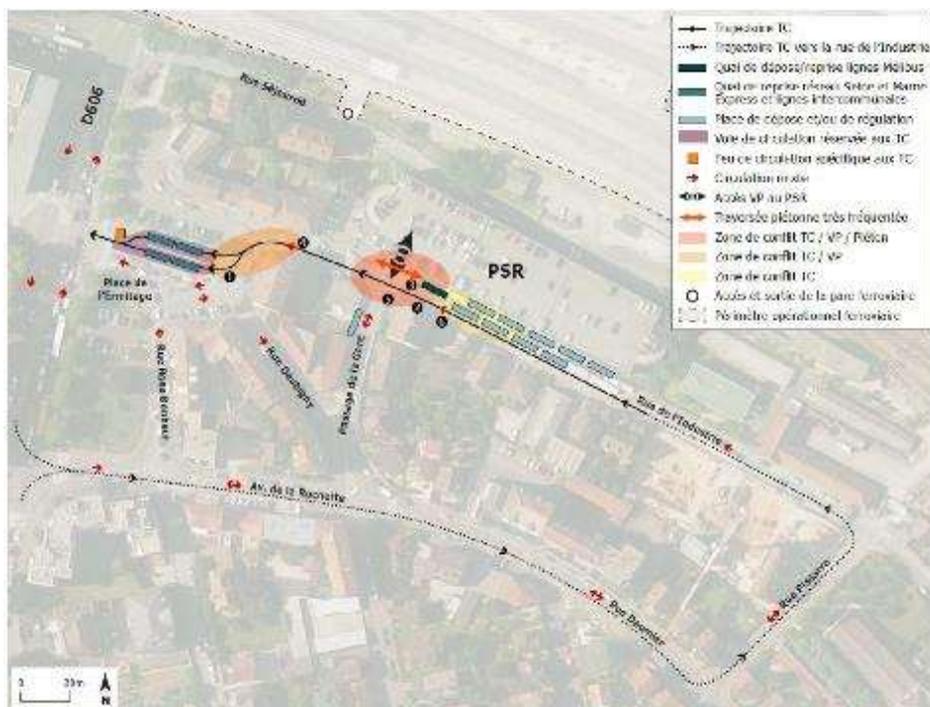


Figure 8 : Organisation actuelle de la gare routière sud

- **Le projet de Tzen 2 :**

La mise en service du Tzen 2 viendra renforcer l'offre actuelle de transport et accroître l'attractivité du pôle. Le parvis nord du pôle d'échanges intégrera un quai de dépose / régulation, et un quai de reprise pour le Tzen 2. L'arrivée du Tzen 2 rend nécessaire la réorganisation du parvis et la bascule des bus vers une nouvelle gare routière nord.

Le projet Tzen 2 (présenté page 63) intègre la réalisation d'aménagements en faveur des cyclistes. Il s'accompagnera d'une restructuration du réseau de bus.

2-5 Les modes actifs

• L'accès à pied

Les voies ferrées représentent une coupure urbaine franche entre le nord et le sud du pôle. De plus, les itinéraires d'accès depuis le nord et le sud sont peu qualitatifs malgré des largeurs de trottoirs convenables. Il n'existe que deux franchissements piétons dans un rayon de 800m autour du pôle :

- **Le passage souterrain SNCF : il permet le débouché de la gare ferroviaire mais n'est réservé qu'aux voyageurs ;**
- **Le passage souterrain public : il permet aux non-usagers de la gare de franchir les voies mais le tunnel est insécure et n'est pas aux normes d'accessibilité (du fait d'une forte pente).**

• L'accès à vélo

Autour du pôle de Melun, on observe un faible linéaire d'itinéraires cyclables. La traversée à vélo des voies ferrées se fait seulement par le passage souterrain public (le souterrain est désormais autorisé pour les cycles, sans obligation de pied à terre, mais les piétons restent prioritaires). Seulement deux zones de stationnement vélos sont présentes au nord de la gare (30 places).

Depuis mars 2020, une agence provisoire Melivélo propose la location de vélo (à 150 m de la gare, au 2 rue Daubigny) et, un service de petites réparations et d'entretien de vélos, ainsi qu'une conciergerie. En 2021, l'agence commerciale déménagera dans ses nouveaux locaux, rue Séjourné. A cette occasion l'offre de service sera étoffée avec la mise en place de deux consignes collectives pour le stationnement sécurisé des vélos: une de 40 places rue Séjourné et une seconde de 20 places avenue Gallieni.

Des projets d'aménagements cyclables sont envisagés :

- **Traversée cyclable nord-sud en lien avec le projet de pôle ;**
- **Développement des pistes cyclables au nord en lien avec le site propre du T-Zen (rue Dajot) ;**
- **Voie Verte liée au projet du Clos Saint-Louis ;**
- **Stationnement Vélo (parking Vélo IDFM et local réparation vélo) ;**
- **Aménagement des cheminements cyclables sur le périmètre du PEM.**



Figure 9 : Aménagement des abords de la gare

2-6 Déplacements motorisés

• L'accès routier

L'accès principal en voiture au pôle de Melun s'effectue via la RD606. Il s'agit d'un axe majeur qui dessert l'agglomération du nord au sud et concentre une part importante des flux issus des franchissements de Seine au nord du pôle. A l'échelle du pôle, l'accès est contraint par :

- **Un franchissement unique des voies ferrées au niveau de la RD606 ;**
- **Un plan de circulation comprenant de nombreuses rues en sens unique ne facilitant pas la lisibilité des déplacements autour de la gare (par exemple rejoindre le PSR).**

• Le stationnement des véhicules particuliers

Le stationnement au sein du PSR (664 places) *

- **Plus de 90% des usagers sont en rabattement vers la gare, et sont des abonnés ;**
- **99 % des usagers du PSR se déplacent pour le travail ;**
- **Les usagers sont principalement originaires de Dammarie-les-Lys, Melun et Vaux-le-Pénil.**

Les stationnements sur voirie :

- **65% des usagers sont en rabattement vers la gare ;**
- **Dans un rayon de 500 m autour du pôle il y a un peu plus de 1000 places.**

Après des modifications au niveau des tarifications et durées de stationnement sur voirie, l'utilisation du PSR apparaît plus avantageuse que le stationnement en voirie. Il apparaît nécessaire de construire une extension du PSR (+360 places), et sa labélisation en parc relais IdFM (grille tarifaire, places PMR, propreté, respect des standards de qualité

de service...) pour répondre à la demande de stationnement en rabattement vers la gare qui est estimée à environ 1 050 places.

En ce qui concerne l'offre de stationnement pour les PMR, celle-ci est assez limitée actuellement.

• La dépose Minute

Il y a un grand flux de véhicules aux abords de la gare et notamment sur la place Gallieni. Les places de stationnement aux abords de la gare et situées en zone verte sont gratuites pour une durée maximum de 15 minutes. Or, elles sont trop éloignées de la gare pour être utilisées comme dépose-minute. Il est nécessaire de concevoir un espace dédié à la dépose minute suffisamment dimensionné.

• Aire Taxi

Il existe une aire réservée aux taxis avec 16 places de stationnement. Dans les faits, cet espace est peu utilisé car le besoin observé est faible.

• Les deux-roues motorisés

Un unique emplacement est réservé au stationnement des deux-roues motorisés. Une majorité des deux-roues motorisés stationne donc sur les différents îlots de la place Gallieni, un espace normalement dédié aux piétons.

• Aires de livraison

Des places de stationnement livraisons et de transport de fonds sont présentes dans le périmètre élargi du pôle. Il sera donc important de restituer ces places dans le projet.

**source des données : DOCP - Etude de Dynalogic de 2016, sur le stationnement du pôle de Melun*

2-7 Analyse des déplacements

Environ 43 000 voyageurs par jour fréquentent la gare de Melun, répartis pour 45% d'entrants, 45% de sortants, et 10% de correspondants entre les lignes D et R³. Le pôle fait ainsi parti des « grands pôles de correspondance » de l'Île-de-France décrits dans le Plan de déplacements urbains de la région.

2-7-1 LES USAGERS DE LA GARE – ORIGINE ET DESTINATION

• Origine des usagers de la gare

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

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

• Destination des usagers de la gare

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

Parmi les usagers du RER D, près de la moitié (47%) descendent dans l'une des gares de l'Essonne entre Melun et Montgeron et 11%

descendent dans une gare du Val-de-Marne. Ils sont 16% à emprunter la ligne en direction de Corbeil-Essonnes et Juvisy par la vallée.

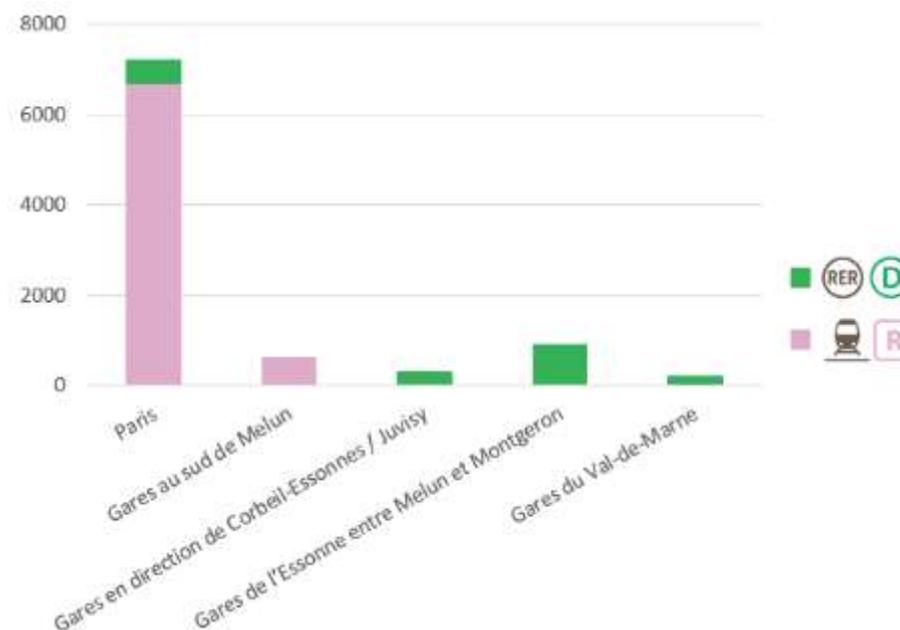


Figure 10 : Répartition des usagers des lignes Transilien R et RER D selon leur destination (enquêtes SNCF 2015 et 2016)

³ Source : enquête Origine-Destination, SNCF (2015, 2016)

2-7-2 REPARTITION DE LA FREQUENTATION PAR MODE ET PAR ACCES

- **La marche et le bus privilégiés pour le rabattement**

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

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

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

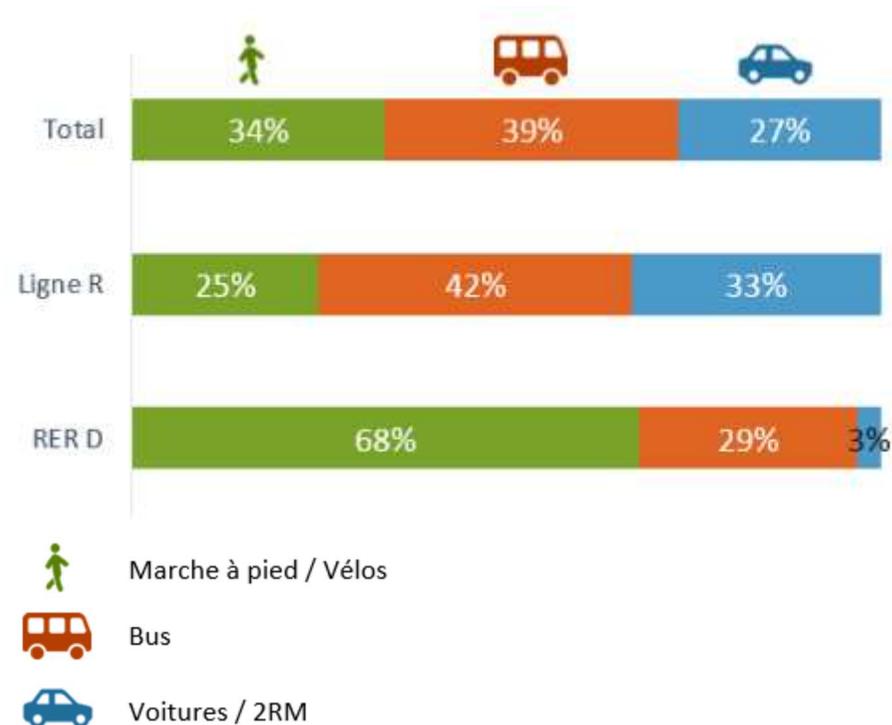


Figure 11 : Mode de rabattement des usagers du Transilien R et du RER D en gare de Melun.

- **Un accès privilégié depuis le nord du pôle**

Lors de comptages effectués en septembre 2016⁴, un flux d'environ 15 000 voyageurs a été relevé entre 6h et 10h puis entre 16h et 20h. Le pic de fréquentation est observé entre 7h et 8h le matin avec environ 5 500 voyageurs.

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

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

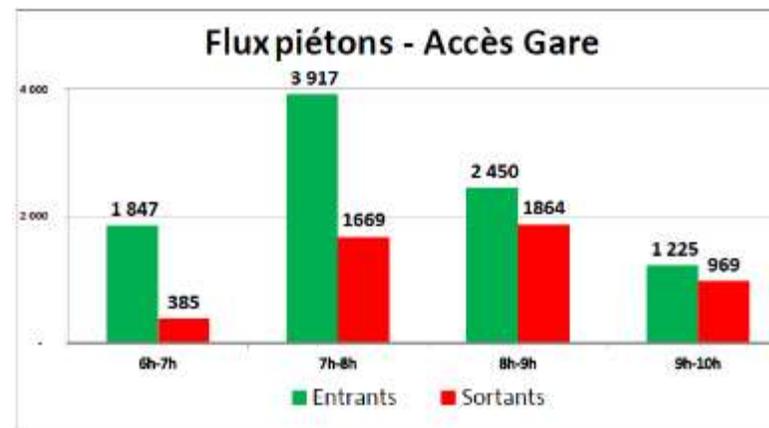


Figure 12 : Flux piétons en heure de pointe du matin



Figure 13 : Localisation des flux piétons en heure de pointe du matin

⁴ source : Dynalogic, Rapport de l'étude stationnement du 10/11/2016

Les figures suivantes représentent les hypothèses de répartition des voyageurs aux différents accès de la gare à l’horizon de mise en service du projet. L’ensemble des accès du parvis nord représenterait 70 % des flux entrants dans le pôle aux heures de pointe du matin et du soir et 74 % des sortants. Les accès sud permettraient à 30 % des flux entrants et 26 % des flux sortants (le matin ou le soir) de rejoindre le pôle.

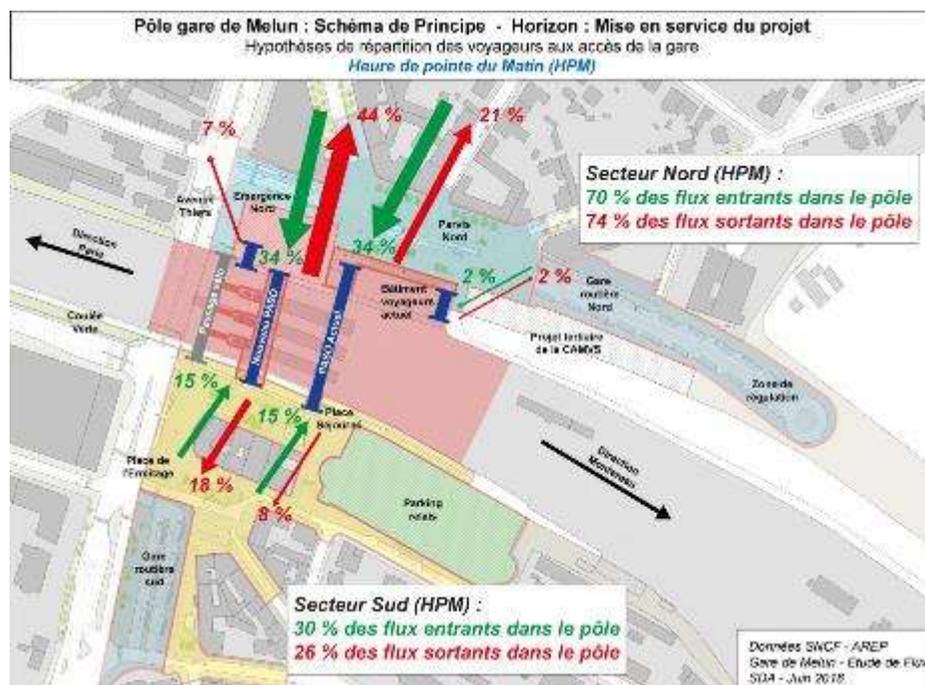


Figure 14 : Hypothèse de répartition des voyageurs aux accès de la gare – Heure de pointe du Matin – Horizon de mise en service



Figure 15 : Hypothèse de répartition des voyageurs aux accès de la gare – Heure de pointe du Soir – Horizon de mise en service

2-7-3 SYNTHÈSE DES DÉPLACEMENTS SUR LE PÔLE

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

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

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

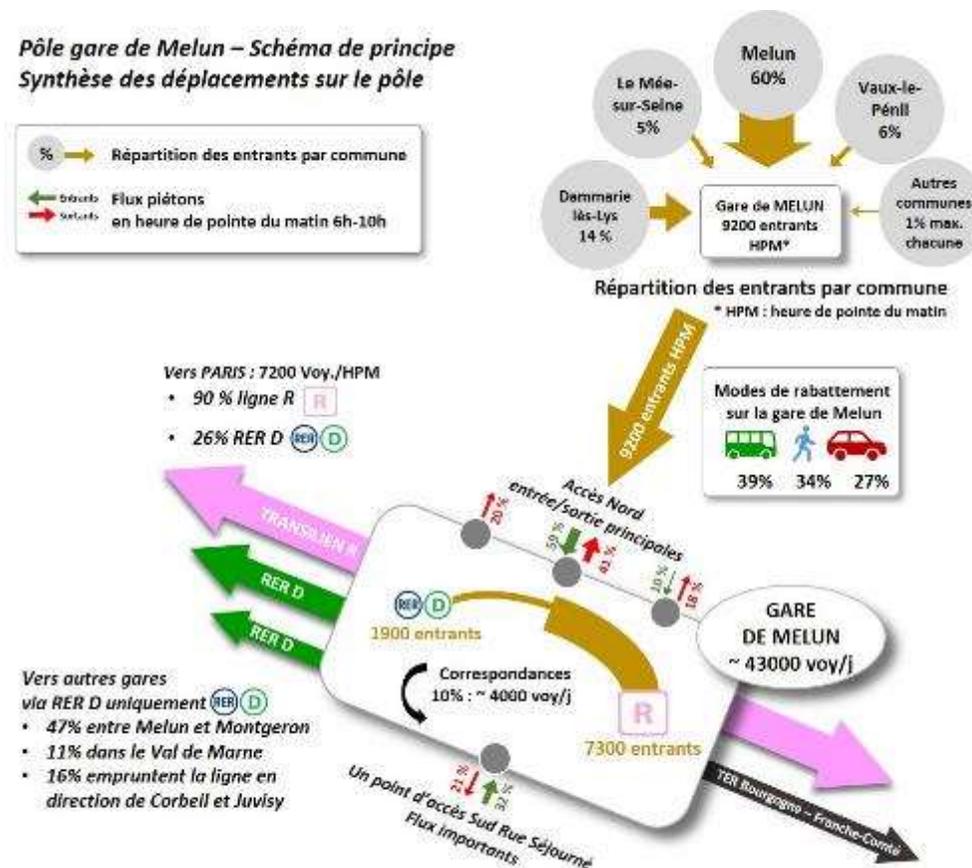


Figure 16 : Synthèse des flux de déplacement sur le pôle



3

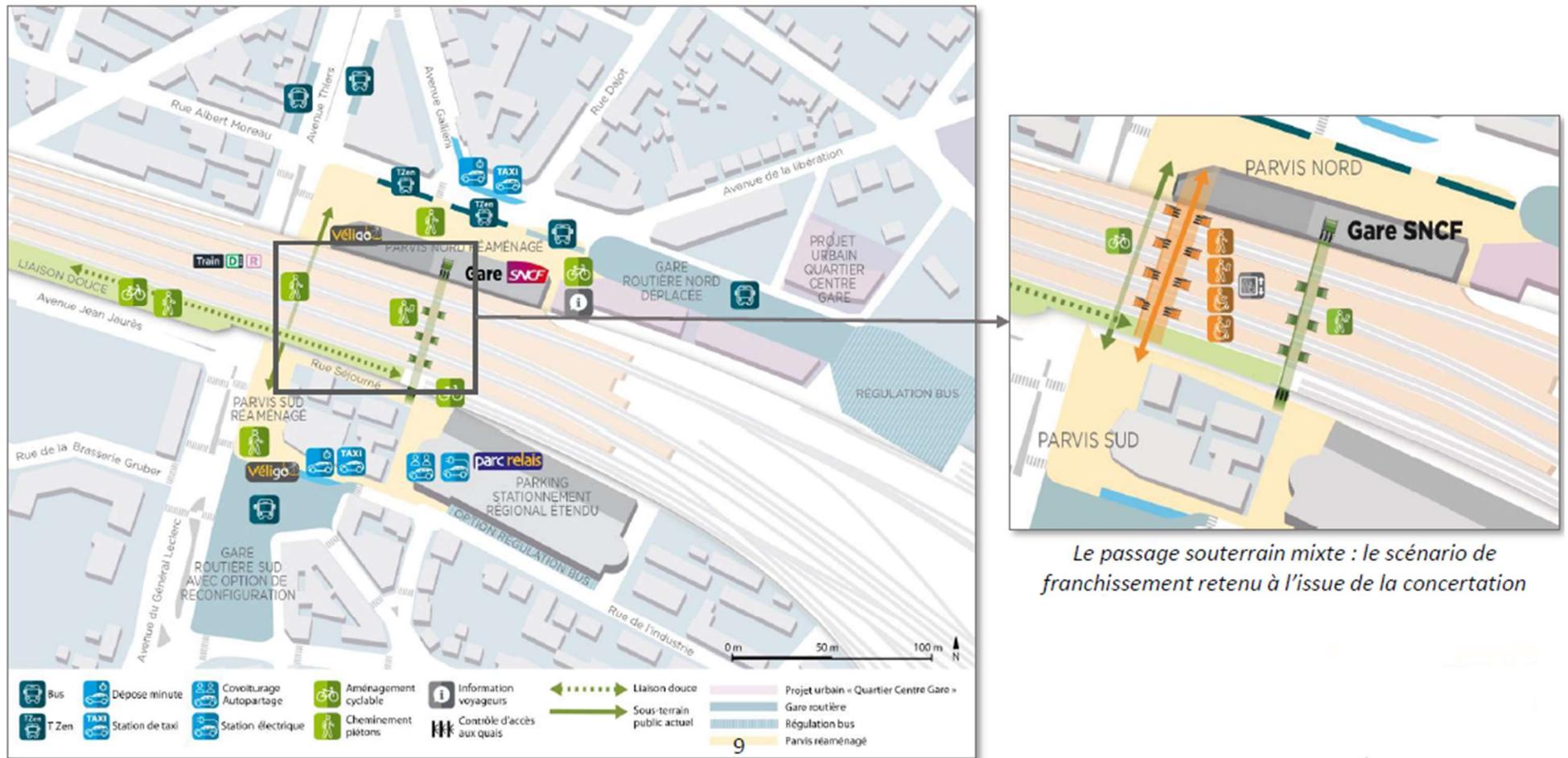
Objectifs et enjeux du projet

*Pôle de Melun
Schéma de Principe*

3- Objectifs et enjeux du projet

3-1 Bilan 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 en faveur du scénario d'un nouveau souterrain 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 Tzen 2 ainsi que la création à l'Est d'une gare routière nord confortable répondant aux besoins actuels et futurs du réseau de bus ;
- Un 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 passage souterrain mixte : le scénario de franchissement retenu à l'issue de la concertation

Figure 17 : Schéma d'aménagement retenu et soumis à la concertation

3-2 Synthèse des objectifs et des enjeux

Le projet de pôle poursuit 3 principaux objectifs, déclinés en plusieurs sous-objectifs.

- **Conforter l'attractivité et l'intermodalité**

- Améliorer la perception du pôle ;
- Organiser les espaces bus et l'arrivée du Tzen2 ;
- Améliorer la gestion des flux en gare ;
- Faciliter les correspondances au sein du pôle (confort et lisibilité) ;
- Rendre accessible le pôle et la gare pour les personnes à mobilité réduite ;
- Sécuriser les accès modes doux ;
- Développer une offre de stationnement adaptée pour les rabattements (VP, 2RM et vélos).

- **Améliorer la qualité de service**

- Améliorer l'information en temps réel et le confort d'attente ;
- Créer les conditions d'une ambiance sécurisée ;
- Développer des services connexes.

- **Contribuer à dynamiser le quartier**

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



4

Description du projet

*Pôle de Melun
Schéma de Principe*

4- Description du projet

4-1 Synthèse du projet

Le pôle d'échanges de Melun comporte plusieurs éléments de programme dont l'objectif est d'améliorer l'accueil et les cheminements des voyageurs du réseau de transport en commun ferroviaire et routier, des piétons, des cycles, et des automobilistes.

Le projet de grand pôle d'échanges de Melun s'articule autour du nouveau passage souterrain nord-sud (PASO), qui permettra de rendre la gare ferroviaire accessible depuis les deux parvis. Cet aménagement du passage souterrain est accompagné : d'une requalification des deux parvis nord et sud (notamment avec un nouvel ouvrage de liaison surplombant la sortie nord du passage souterrain), de l'organisation des deux gares routières et d'évolutions en ce qui concerne la fonctionnalité du site. Le projet vise globalement à simplifier les correspondances des voyageurs depuis et vers la gare : fonctionnalité, praticité et accessibilité sont les trois mots clés du projet.

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

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

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

4-2 Cartographie et découpage des éléments du programme

Les zones sont identifiables avec un code couleur (page 30) :

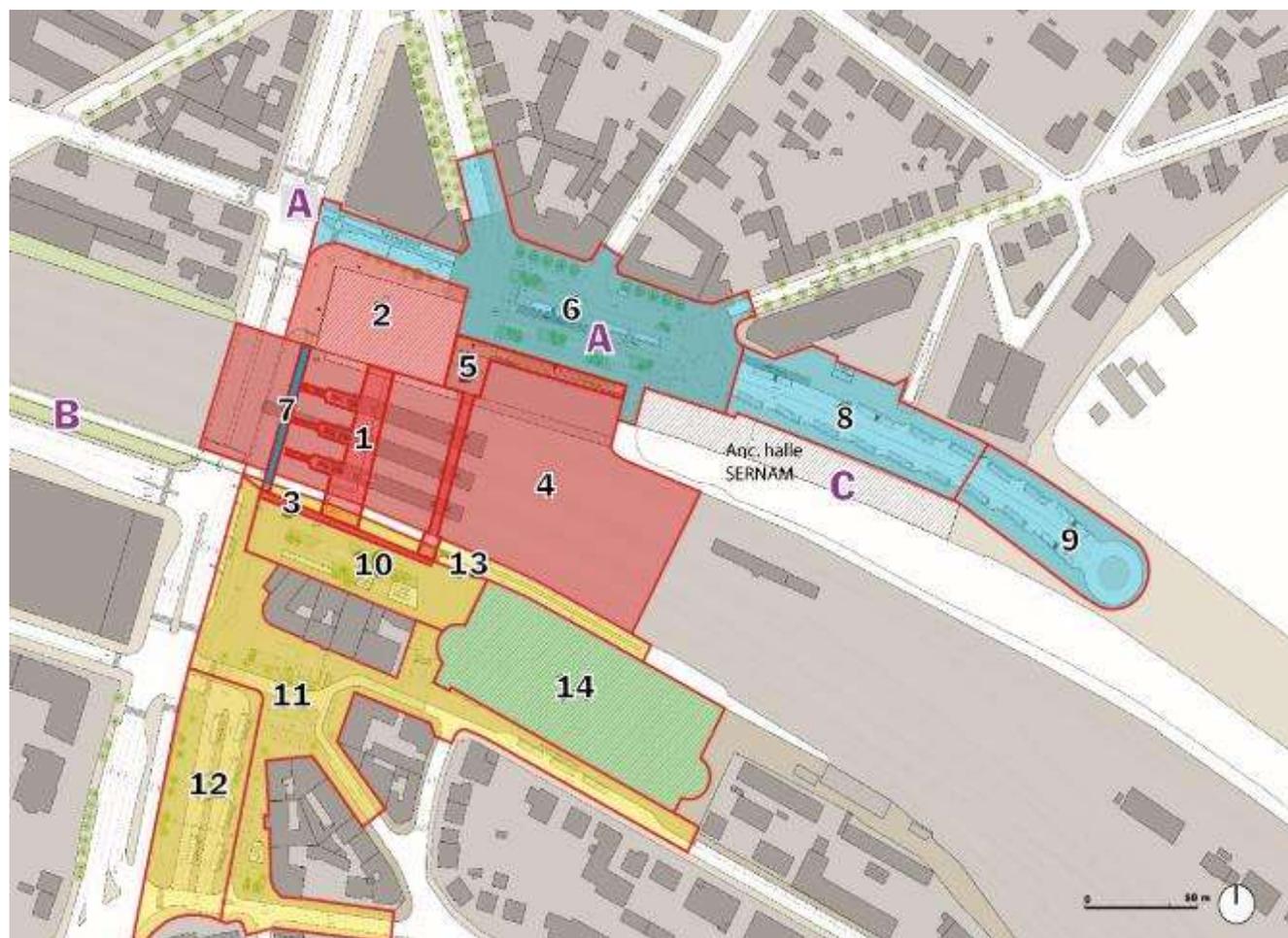
Rouge = Zone ferroviaire

Bleu = Zone nord

Jaune = Zone sud

Vert = Zone Parking

Violet = Projets Connexes



Zone Ferroviaire	
1	Nouveau PASO
2	Emergence Nord (Ouvrage de liaison nord)
3	Emergence sud
4	Travaux de quai et abris de quai
5	Accès et rénovation
Zone nord	
6	Parvis nord
7	Tunnel vélos
8	Gare routière nord
9	Zone de régulation
Zone sud	
10	Place Séjourné
11	Parvis sud : place de l'Ermitage et arrêt de bus le long de l'avenue Thiers
12	Gare routière sud
13	Amorce de la coulée verte
Zone parking	
14	Parking-relais
Projets connexes	
A	Arrivée du TZen 2
B	Coulée verte
C	Projet tertiaire de la CAMVS

Figure 18 : Plan des différentes zones et programmes du pôle d'échanges

**Éléments de programme :**

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

Projets connexes :

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

Figure 19 : Vue aérienne du pôle d'échanges (réalisation Urbanica – vue de principe non contractuelle)

4-3 Adaptations du plan de circulation

4-3-1 A PROXIMITE DU POLE D'ECHANGES

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

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

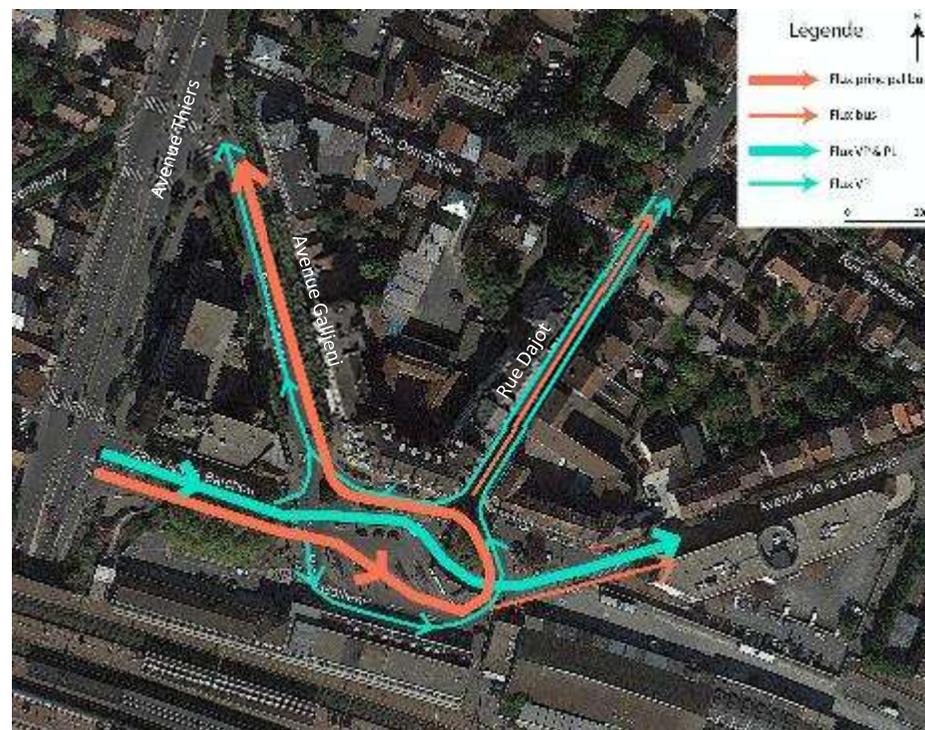


Figure 20 : Flux de circulation actuels

La situation de base correspond au schéma de circulation prévisionnel accompagnant le pôle Gare, avec la création de la voie bus dans le cadre de l'opération Tzen 2 sur l'avenue Thiers en 2023 :

- La rue Dajot passera d'un double-sens à un sens unique de circulation.
- Le TZen2 n'aura pas de voie dédiée et sera dans la circulation générale sur la rue Dajot (au nord de la rue Damonville).
- La place Gallieni n'accueillera que les flux de véhicules orientés est-ouest. Elle passe donc en sens unique.
- L'avenue de la Libération verra son sens de circulation inversé passant d'un sens sud-nord à des flux orientés nord-sud (en direction de la gare). Cette évolution permettra de limiter les flux de transit et les passages des poids lourds pour accéder à la zone d'activité.

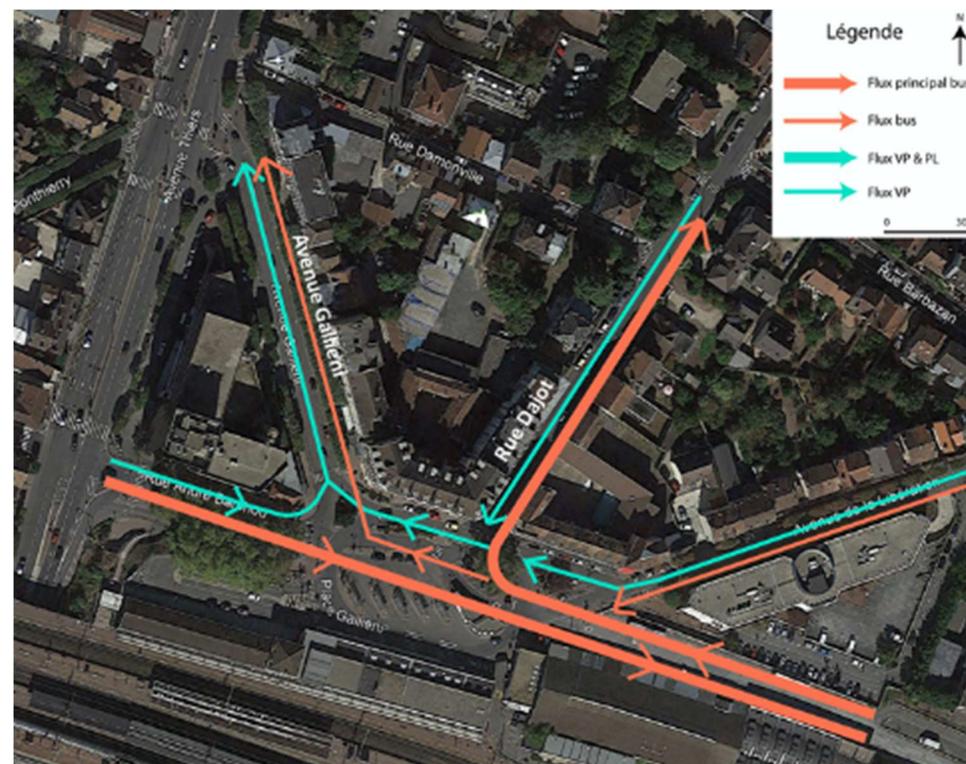


Figure 21 : Flux de circulation projetés (en situation de base)

4-3-2 DANS UN PERIMETRE ELARGI

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



Figure 22 : Adaptation du plan de circulation voiture

Les adaptations de l'itinéraire poids lourd auront pour incidence la suppression des flux circulants devant la gare et rejoignant l'avenue de la Libération (voir carte présentée dans le paragraphe 4-3-1). Le sens unique de cette dernière étant inversé, les poids lourds qui voudront se rendre notamment sur le site de la Cooper (Av. de la Libération), devront suivre un autre itinéraire ne passant pas devant la gare. Ainsi cette avenue devrait connaître une évolution de son attractivité pour les poids lourds.

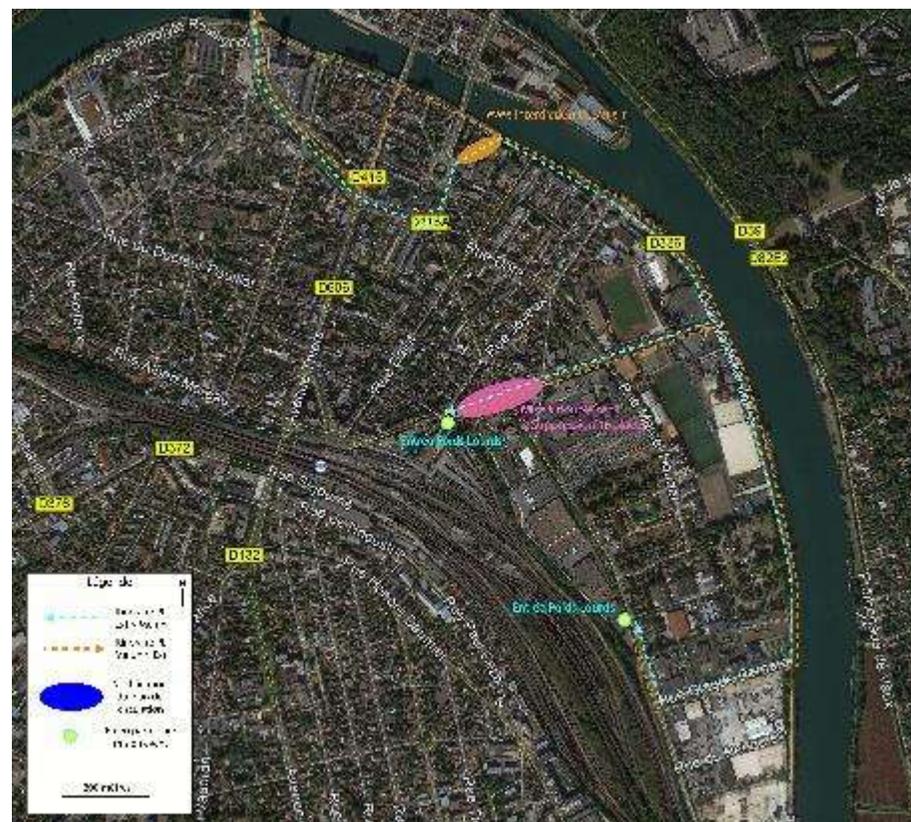


Figure 23 : Adaptations de l'itinéraire poids lourds

4-3-3 CONSEQUENCES DU NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION SUR LE TRAFIC ROUTIER

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.

Les simulations dynamiques des scénarios de référence et de transition ont permis de mettre en évidence les conséquences du nouveau plan de circulation sur le trafic routier. Les résultats montrent sur la zone d'étude une légère dégradation des conditions de circulation, notamment sur les voiries résidentielles des rues Damonville et Barbazan. Cet impact est modéré pour la circulation des lignes de bus.

Après l'aménagement complet du pôle gare et du site propre du Tzen bus, le trafic sera peu dégradé sur la RD606 par rapport à la situation actuelle, car cet axe bénéficiera de la programmation des feux, optimisant le passage du Tzen sur le site propre en parallèle. Les gains de temps en transports collectifs devraient faciliter le report du mode VP vers le mode TC.

Des scénarii de plans de circulation complémentaires ont été simulés et permettent de dégager des pistes de solutions (diminution de la charge sur certains carrefours, atténuation de l'augmentation du trafic sur les rues locales telles que les rues Barbazan et Damonville) qui devront être approfondies en phase d'avant-projet postérieurement à l'enquête publique.

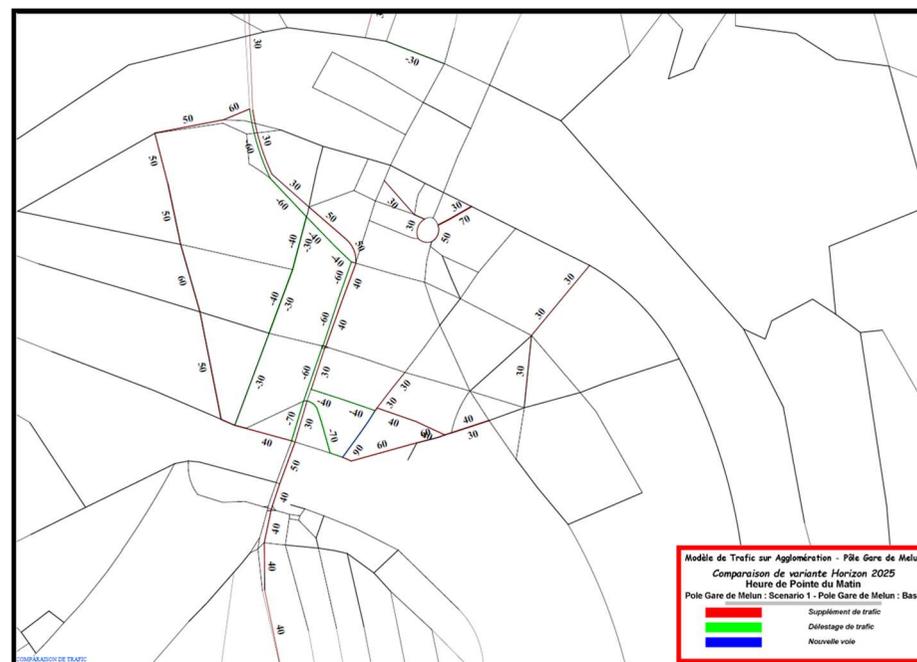


Figure 24 : Horizon 2025 – Comparaison du schéma de circulation du scénario 1 par rapport à la situation de base (avec l'arrivée du Tzen) à l'heure de pointe matin (extrait de l'étude de circulation réalisée par CDVIA)

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

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

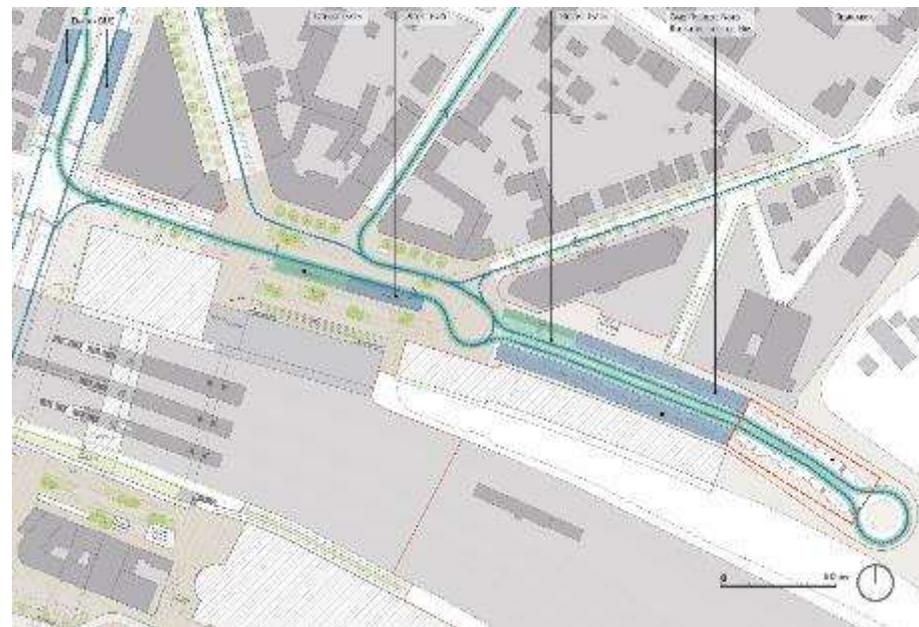


Figure 28 : Zone nord - le réseau bus

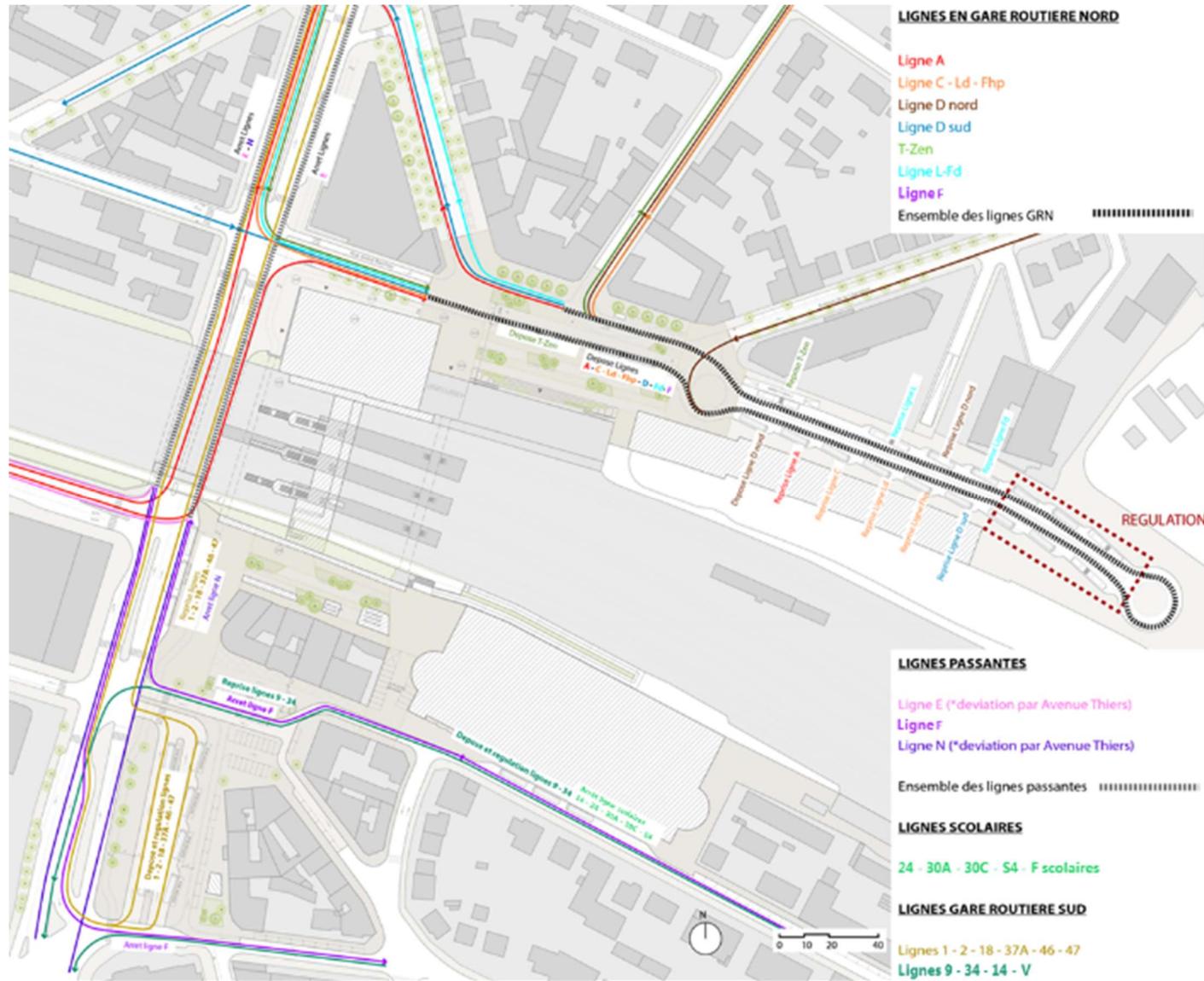


Figure 29 : Itinéraires potentiels et de répartition des bus sur le pôle à long terme (plan non contractuel)

4-4-1 NOUVEAU PARVIS NORD (ELEMENT N°6)

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



Figure 30 : Configuration du nouveau parvis nord

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



Figure 31 : Parvis nord (vue de principe – non contractuelle)

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



Figure 32 : Les zones du parvis nord

Un aspect innovant du projet concerne l'itinéraire de poids-lourd. À la suite d'une étude des parcours alternatifs, il a été proposé d'interdire le passage de camions sur le site de la gare. Cela permettra de soulager le trafic, et de sécuriser les flux piétons et cyclables. Cependant, une rampe d'accès poids-lourds est prévue au niveau de la plateforme ferroviaire. Ce nouvel accès se fera par la rue de la libération, face à la rue Jeanne d'Arc.

4-4-2 RUE BARCHOU

La rue Barchou présente une pente importante qui ne permet pas l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) à la gare. Un nouveau bâtiment voyageur sera positionné à l'angle de la rue. Des accès par le niveau bas de la rue seront alors créés : des escaliers mécaniques et des ascenseurs assureront une rapide liaison avec le niveau haut du parvis et avec les quais de la gare.

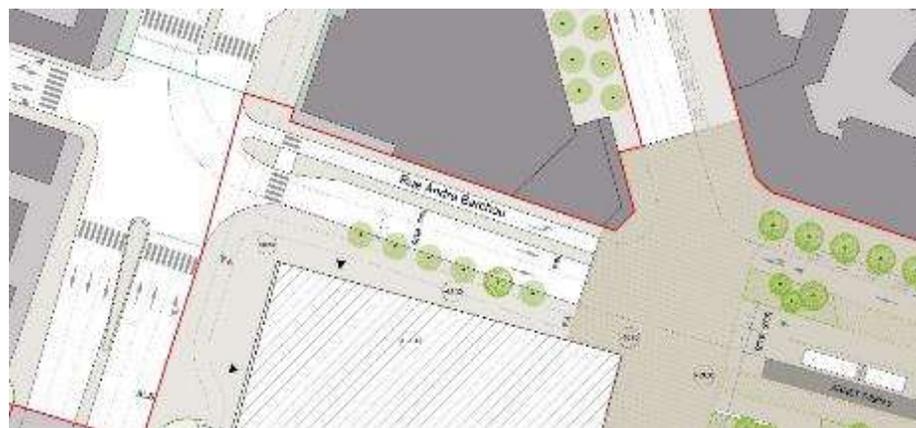


Figure 33 : Aménagement de la nouvelle rue Barchou

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

4-4-3 GARE ROUTIERE NORD (ELEMENT N°8)

La gare routière du réseau Melibus au nord de la gare est arrivée à saturation. Une configuration plus capacitaire est nécessaire pour absorber l'offre supplémentaire et la fréquentation en hausse. A ce propos, le projet a été conçu en considérant le réseau restructuré à l'horizon Tzen 2, c'est pourquoi certaines lignes peuvent avoir changé de dénomination.

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

Le 1^{er} quai est affecté à la dépose en cas de besoin : dans l'hypothèse où les 3 quais de dépose situés sur le parvis sont déjà occupés, le 1^{er} quai de la gare routière peut assurer cette fonction.

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

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

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

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

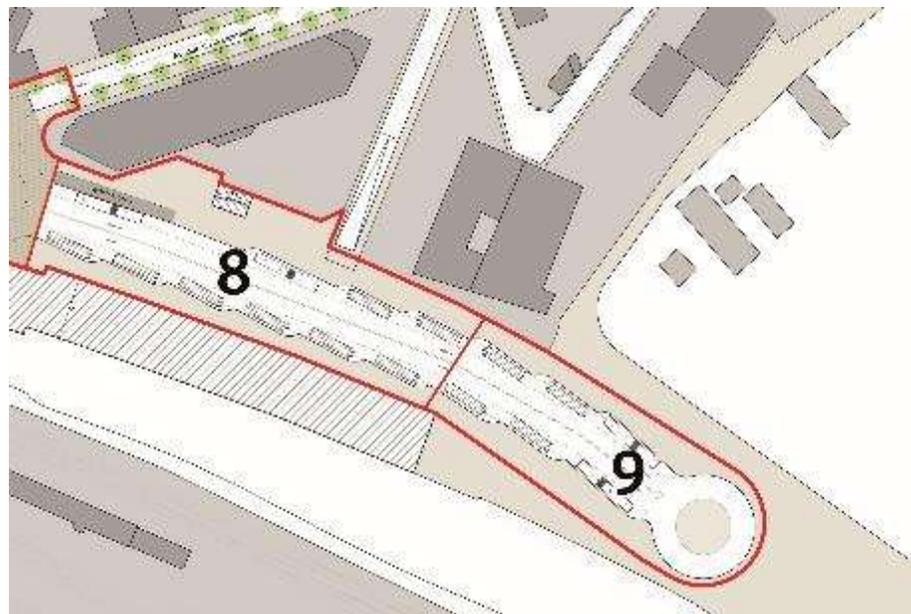


Figure 34 : Configuration de la gare routière nord (8) et de la zone de régulation (9)

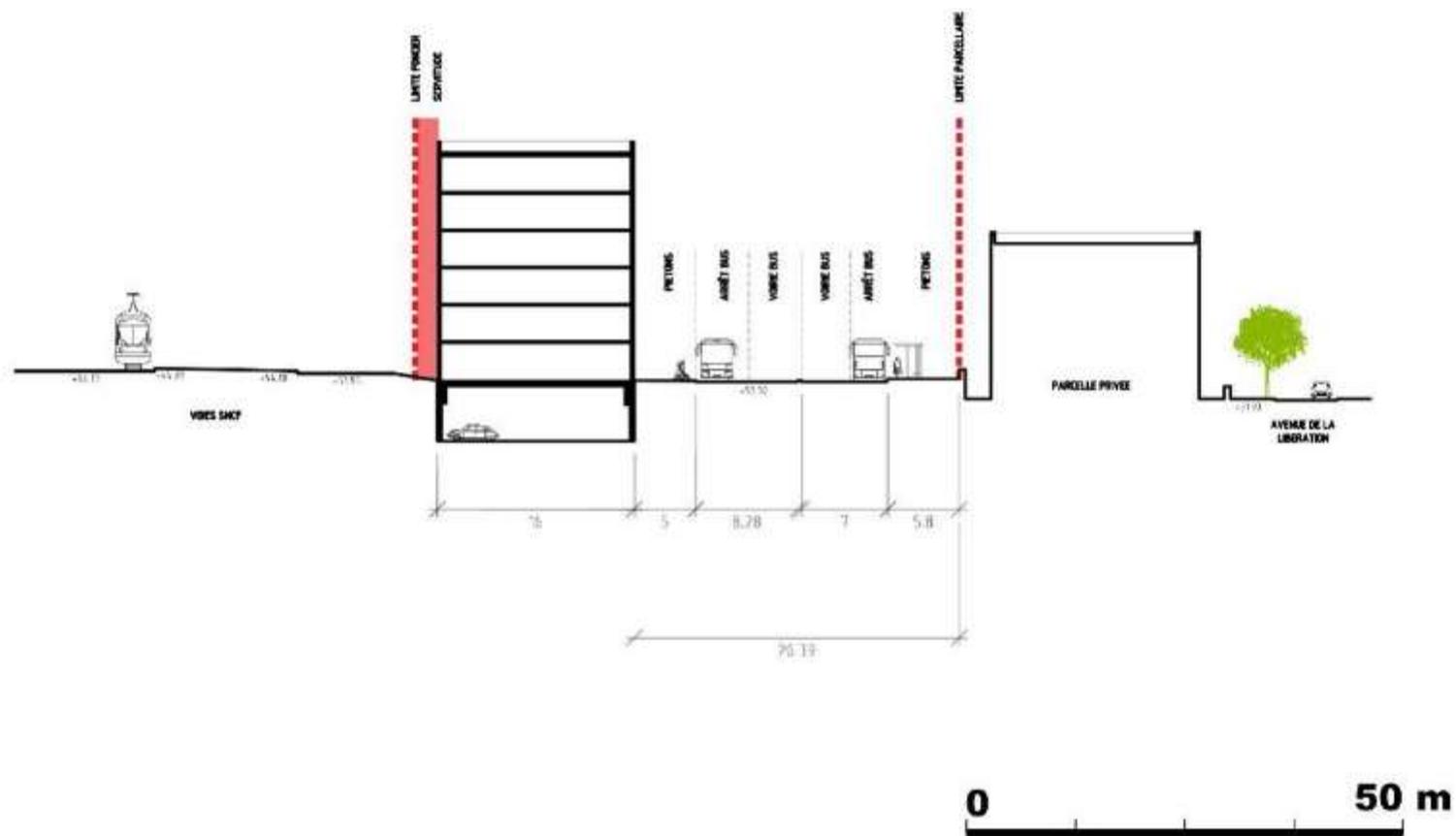


Figure 35 : Coupe de principe de la gare routière nord réalisée dans le cadre de l'étude de faisabilité du programme tertiaire (projet en cours de définition)

4-4-4 ZONE DE REGULATION NORD (ELEMENT N°9)

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

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

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

La réalisation de cette aire de régulation nécessite la libération des emprises (4 voies SNCF) et la reconstitution des installations concernées et des fonctionnalités associées (voir Figure 37 et Figure 38).

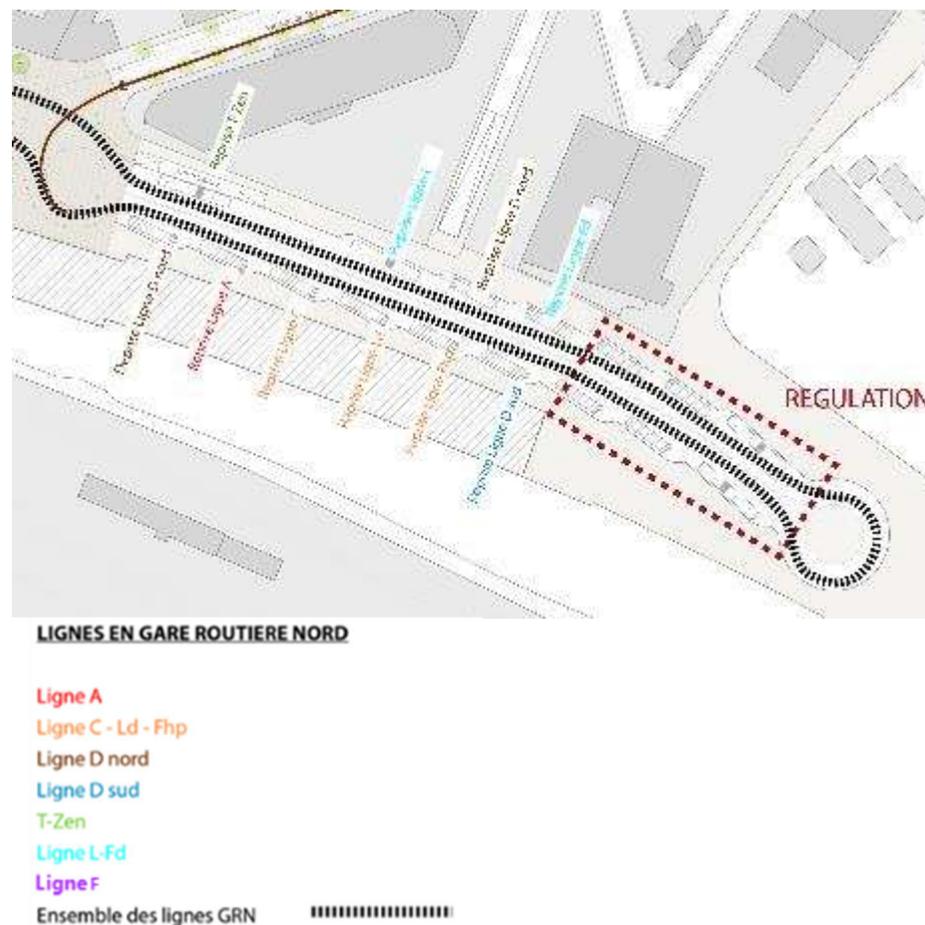


Figure 36 : Fonctionnement gare routière nord (implantation des lignes non définitif)

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

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

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



Figure 37 : Périmètre de la zone de régulation au sein des emprises ferroviaires

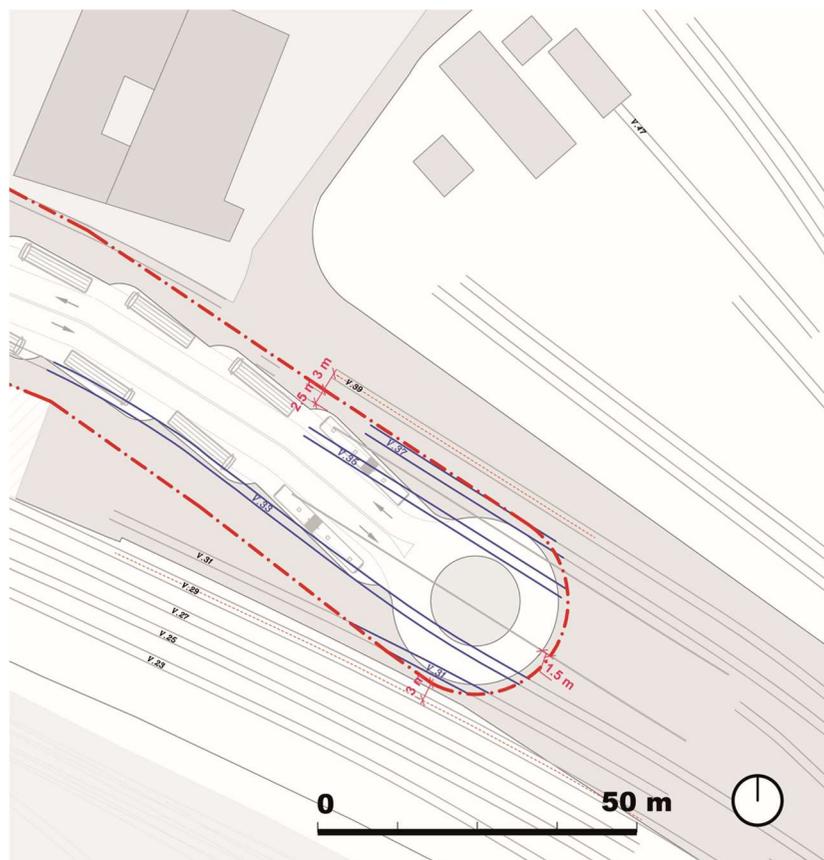


Figure 38 : Voies ferroviaires impactées par la zone de régulation des bus

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

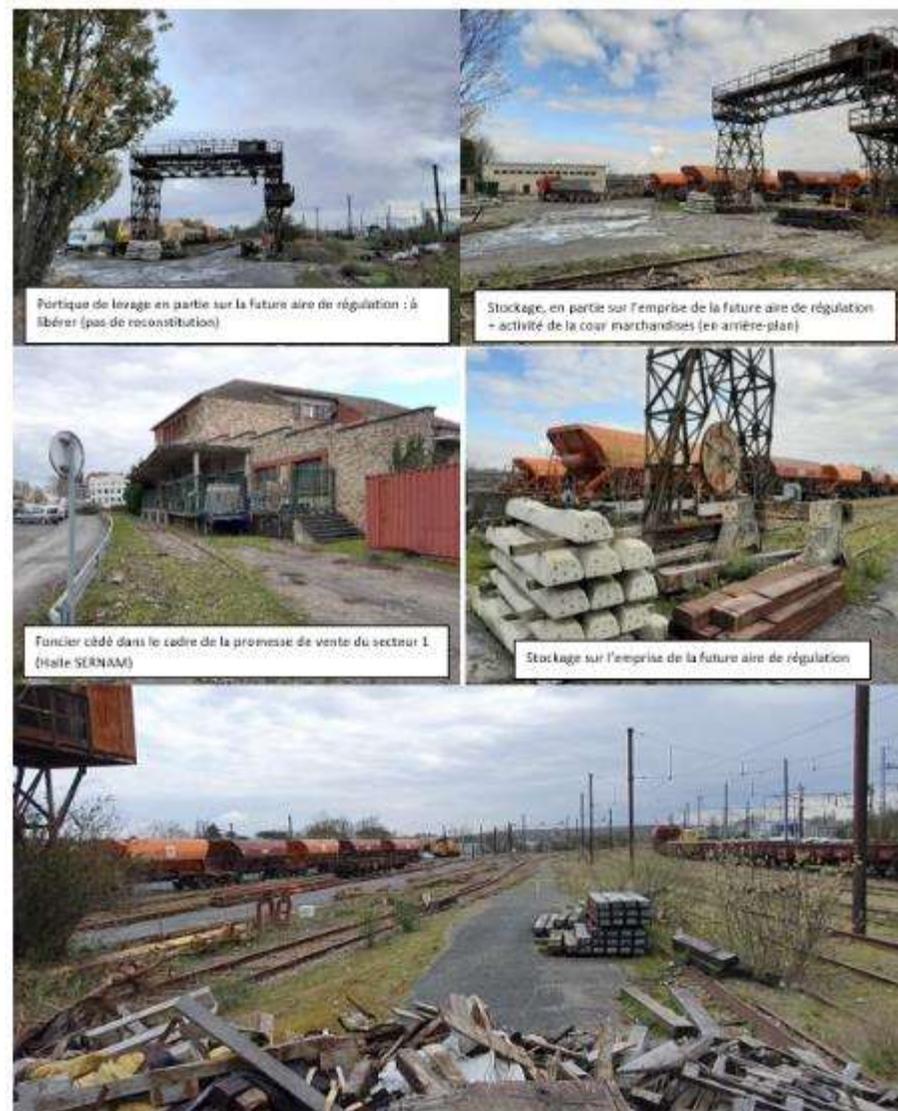


Figure 39 : Photos des emprises ferroviaires (mars 2020)

4-5 Secteur ferroviaire

4-5-1 INTRODUCTION

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

4-5-2 NOUVEAU PASSAGE SOUTERRAIN (PASO – ELEMENT N°1)

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

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

possible en tenant compte d'une distance à respecter vis-à-vis du passage libre existant. Les accès côté ouest permettent de mieux distribuer le flux sur les quais en éloignant les voyageurs des trémies du souterrain SNCF existant.

A ce stade d'étude, un besoin d'emprise chantier d'environ 10 000m² (au nord et au sud du faisceau ferré) est nécessaire pour la réalisation des travaux du passage souterrain et des travaux sur le périmètre ferroviaire.

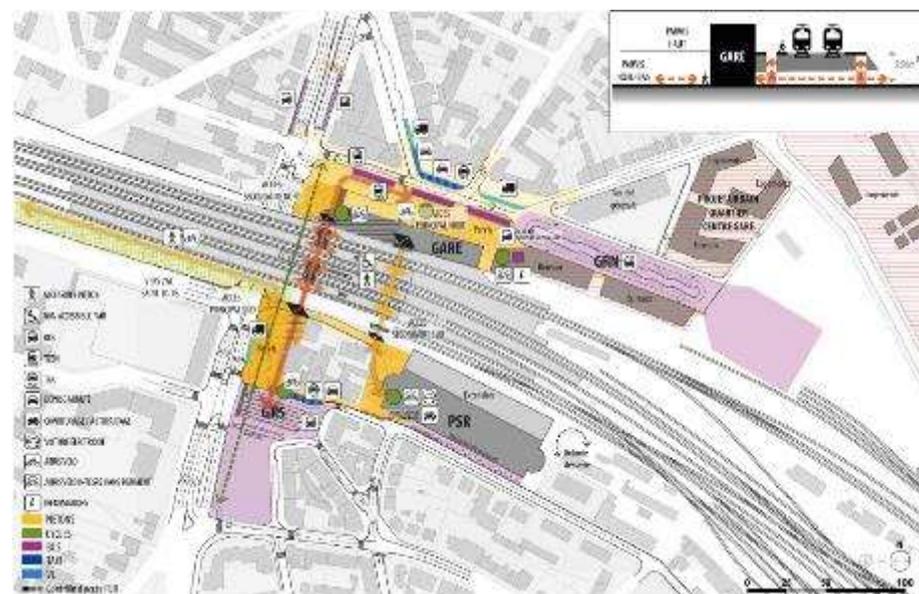


Figure 40 : Scénario avec passage souterrain, retenu à l'issue du bilan de la concertation 2018 (Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales – Décembre 2017)

4-5-3 EMERGENCE NORD : OUVRAGE DE LIAISON (ELEMENT N°2)

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

Une grande entrée doit rester visible depuis l'avenue Thiers où quelques arrêts de bus continueront à desservir la zone. Côté ouest, un accès direct pour les vélos est créé ainsi qu'un parking Vélos Ile-de-France Mobilités d'environ 400 m² (450 places réparties entre une offre de stationnement sécurisée et de stationnement en libre-accès) où les cyclistes pourront déposer leur vélo avant de prendre le train.

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

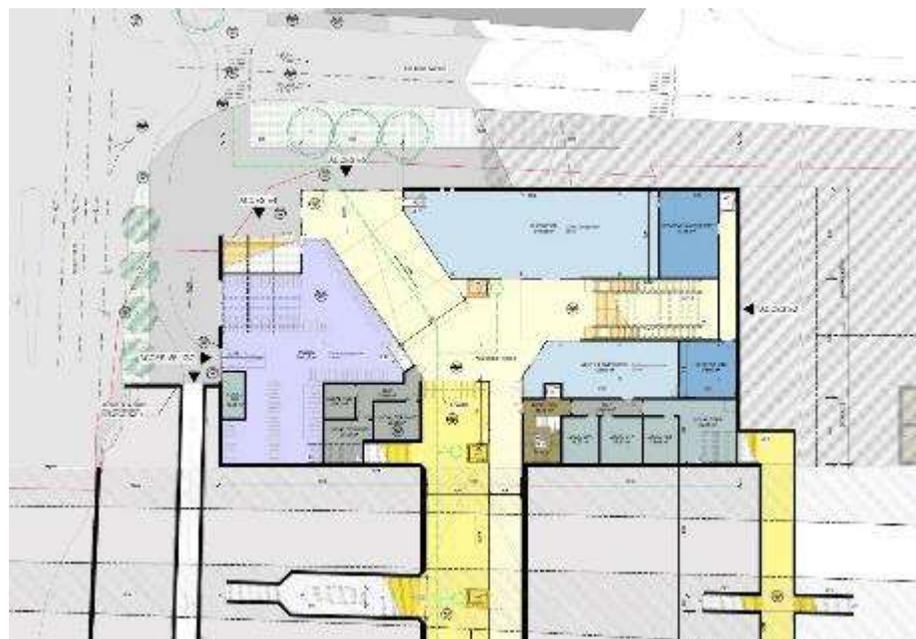


Figure 41 : Schéma fonctionnel de principe en cours d'optimisation (source G&Co)

4-5-4 TRAVAUX DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS (ELEMENT N°4)

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

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

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

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

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

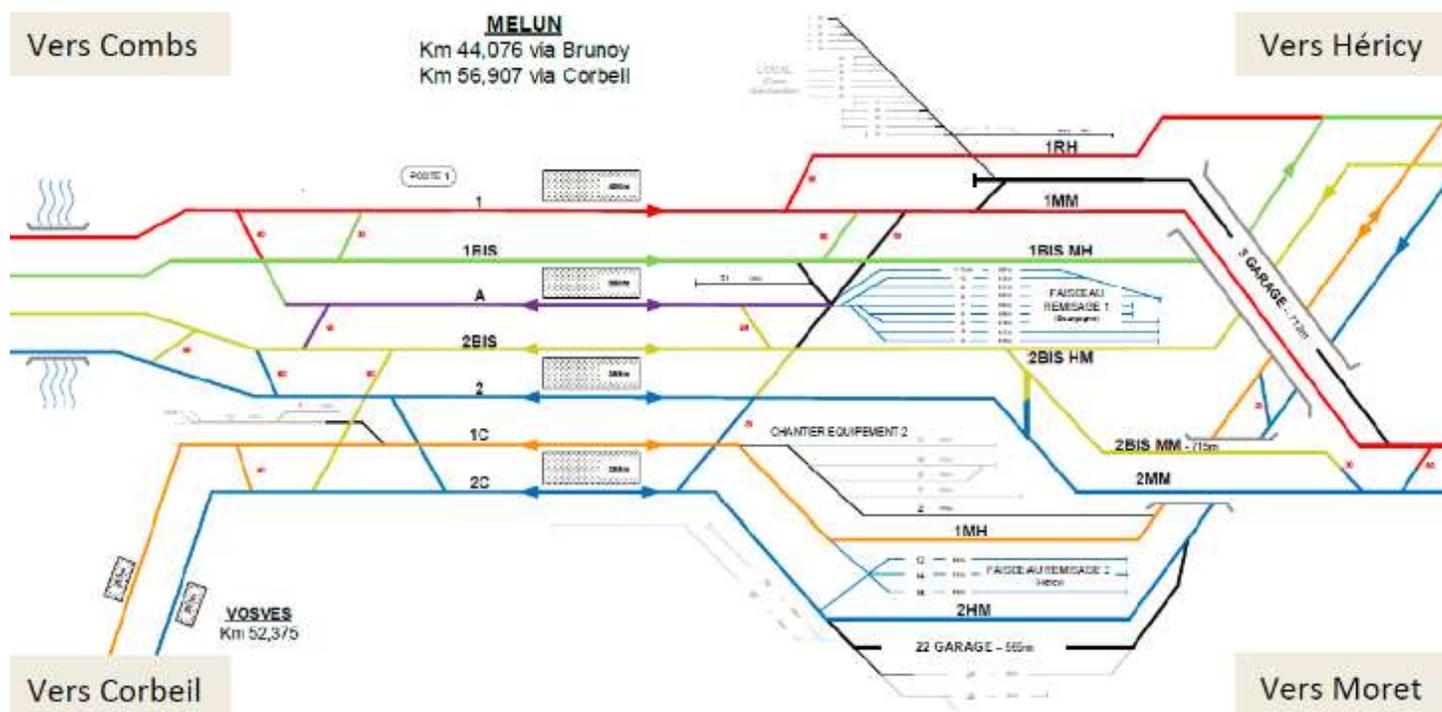


Figure 42 : Plan des voies et des quais en gare de Melun

4-5-5 ACCES GARE ET RENOVATION (ELEMENT N°5)

Pour accompagner le développement du pôle, les accès à la gare doivent être désaturés. Pour cela, il est nécessaire d'améliorer les accès au passage souterrain existant et le passage souterrain lui-même.

Les travaux consisteront à élargir l'entrée existante permettant d'accéder au passage souterrain actuel. Les lignes de CAB seront remplacées par des nouveaux portiques de contrôle automatique des billets proposant un meilleur débit : la ligne d'accès au PASO nord existant sera agrandie, et le matériel de CAB du côté de l'accès place Séjourné sera renouvelé. L'auvent du bâtiment voyageur, ainsi que l'embarquement seront repris.

De plus, des travaux de réfection du passage souterrain existant seront réalisés afin de le mettre en conformité selon les mesures d'accessibilité en vigueur.



Figure 43 : Amélioration des accès et du souterrain existant

4-6 Secteur sud du pôle gare



Figure 44 : Configuration de la Zone sud

4-6-1 EMERGENCE SUD (ELEMENT N°3)

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



Figure 45 : Emergence sud et nouvelle place Séjourné (vue de principe – non contractuelle)

4-6-2 NOUVELLE PLACE SEJOURNE (ELEMENT N°10)

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

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



Figure 46 : Bâtiments à démolir sur la rue Séjournée

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



Figure 47 : Entrée sud du nouveau passage souterrain (vue de principe – non contractuelle)

A plus long terme, la capacité d'accueil pour les vélos est prévue d'être augmentée. La proximité de pistes cyclables (projetée et existante) nécessite de donner une part importante au vélo sur cet espace partagé vélos-piéton.

Un deuxième parking Vélos Ile-de-France Mobilités (d'environ 50 m²) et un bâtiment pour la location de vélos (95 m²) seront aménagés sur la future place Séjourné.



Figure 48 : Configuration de la nouvelle place Séjourné

La place Séjourné assurera ainsi différentes fonctions :

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

4-6-3 NOUVEAU PARVIS SUD (ELEMENT N°11)

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

Les fonctionnalités actuelles seront préservées, requalifiées et valorisées :

- **Les commerces existants gagneront en lisibilité et en confort grâce à un parvis plus qualitatif ;**
- **Les stationnements (14 places) seront conservés au sud ;**
- **Un espace pour le marché sera toujours alloué sur le parvis (environ 500 m²).**



Figure 49 : Parvis sud et gare routière sud (vue de principe – non contractuelle)

4-6-4 GARE ROUTIERE SUD (ELEMENT N°12)

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

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

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

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

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

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



Figure 50 : Reconfiguration de la gare routière sud

4-6-5 AMORCE DE LA COULEE VERTE (ELEMENT N°13)

Il est proposé de mettre en œuvre une voie verte entre le futur quartier Saint-Louis et le pôle d'échanges de Melun (présentée page 64). Ce projet de voie verte, dont la faisabilité reste à étudier, est hors périmètre du projet de pôle et devra être pris en charge par les collectivités. Le pôle propose néanmoins de porter l'accroche de cette liaison par la création d'une rampe.

Cette voie verte permettrait une liaison est-ouest et un franchissement de l'avenue du Général Leclerc plus qualitatif et sécurisé. Elle pourrait être implantée sur un chemin de fer désaffecté appartenant au foncier SNCF et serait accessible via une rampe aux normes PMR et adaptée à la circulation des cycles (courbes) ainsi que via un escalier. Dans l'étude du pôle de la gare de Melun, il est prévu de relier la voie verte à la Place Séjourné et au parvis La piste cyclable prévue terminerait sur la place Séjourné où plusieurs équipements seront mis en place pour les vélos. A ce stade des études, il est prévu que la rue Séjourné conserve une emprise similaire à celle existante tout comme le PSR qui devrait être reconstruit sur lui-même. Ces points seront approfondis dans les phases ultérieures du projet.

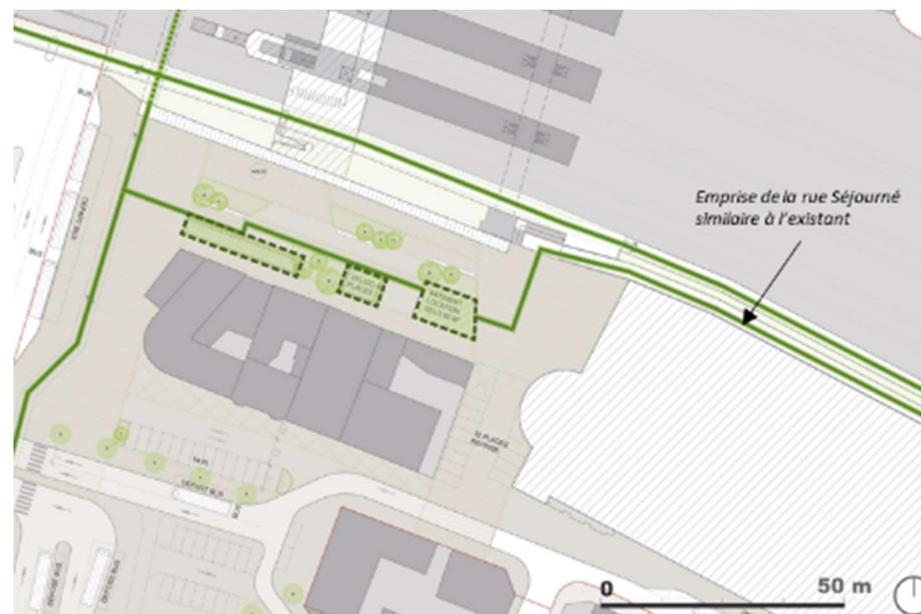


Figure 51 : Insertion de la coulée verte (l'axe matérialisé en vert est une voie verte : espace partagé pour les modes actifs) devant le parking qui sera reconstruit sur la même emprise que la PSR actuel.

4-6-6 LE PARKING-RELAIS (ELEMENT N°14)

4-6-6-1 Introduction

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

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

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

4-6-6-2 Projet de reconstruction

- **Dimensionnement**

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

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

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

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

- **Contexte**

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

- **Intégration urbaine**

Trois types de solutions sont proposées pour la reconstruction du parking : minérale, végétale ou métallique, avec un aménagement de la façade du bâtiment, et une réflexion sur un espace de service en rez-de-chaussée. Ces solutions seront étudiées de manière plus précise en phase Avant-Projet.

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



Figure 52 : Exemple de projet de parking urbain

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



Figure 53 : Exemple de parking ISSAQUAH Transit Center

- **Métallique : tôle en acier perforé caractérisé par différents motifs.**



Figure 54 : Exemple de parking de l'Aéroport Toulouse Blagnac

- **Paramètres et premiers résultats**

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

Tableau 1 : Principaux paramètres du futur PSR

Paramètre	Valeur
Nombre total de places (approximatif)	950
Largeur (m)	31
Longueur (m)	134
Hauteur (bâtiment, m)	16,8
Nombre de niveaux	R+5
Hauteur (terrassement, m)	2
Périmètre de façade	330
Nombre de chenaux d'accès	4
Particularités	Une procédure de modification des documents d'urbanisme sera réalisée pour tenir compte des évolutions nécessaires à la réalisation du projet.

4-7 Synthèse des cheminements modes actifs avec la mise en œuvre du projet de pôle

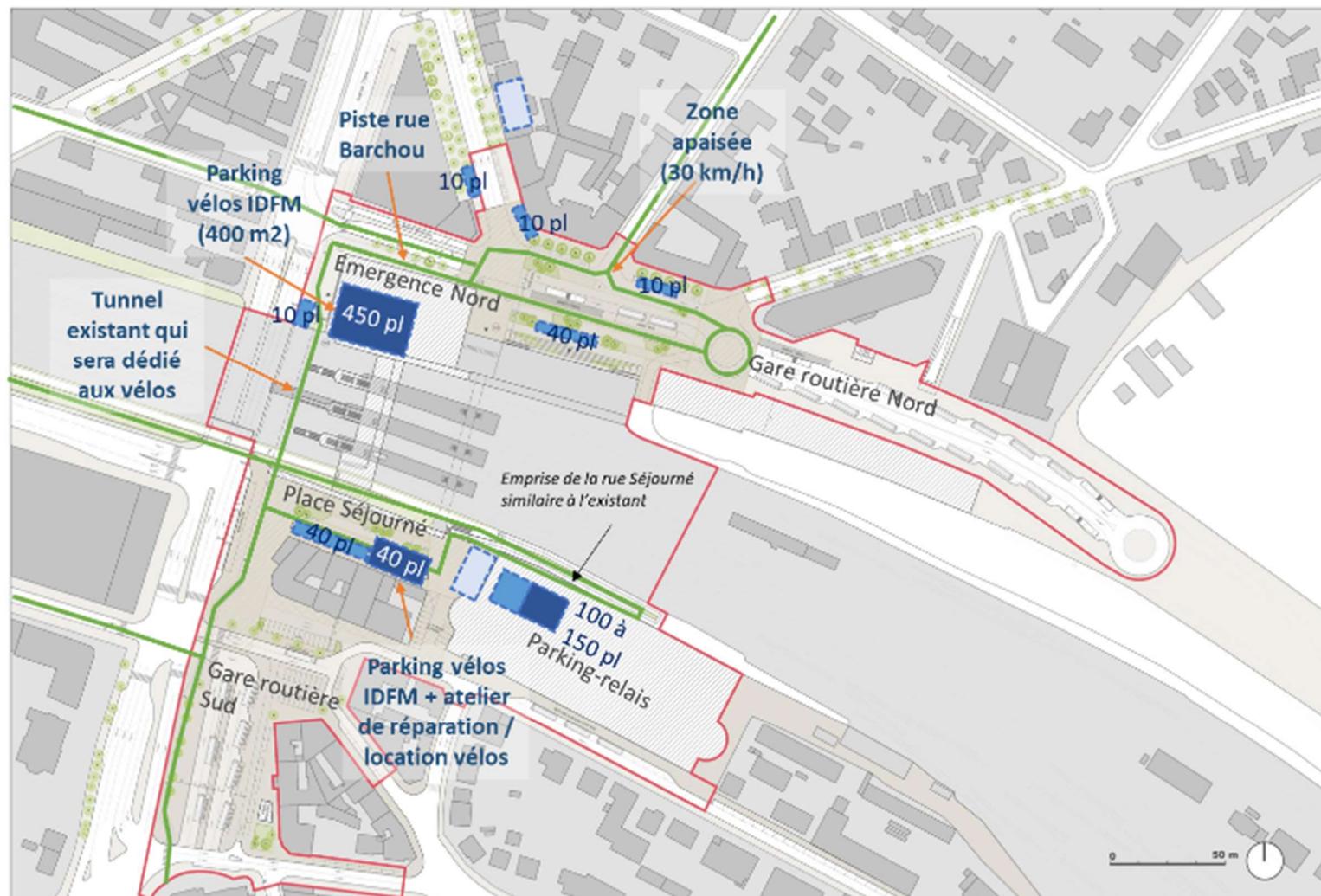
4-7-1 VELOS

Pour rappel :

- **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).**
- **Un des objectifs porté par le Schéma de Principe est de permettre une bonne accessibilité au pôle de Melun à vélo, en visant une augmentation de la part modale du vélo de +5% à l'horizon de la réalisation de l'ensemble des projets de transports du pôle.**
- **Le modèle de dimensionnement théorique d'Ile-de-France Mobilités estime un besoin de 665 places à horizon 2030 pour l'ensemble du pôle.**
- **Afin de répondre à cet objectif, les places de stationnement se répartiraient ainsi :**
 - **Dans la partie nord du pôle gare :**
 - 450 places dans un parking vélo Ile-de-France Mobilités qui sera localisé dans l'émergence nord ;
 - 80 places en libre-accès sur l'espace public.
 - **Dans la partie sud du pôle gare :**
 - 90 à 100 places en consigne fermée qui seront localisées sur la place Séjourné et dans le parking-relais ;
 - 90 à 130 places en libre-accès sur l'espace public.

Le dimensionnement pourrait donc aller au-delà du théorique atteignant ainsi un total de 710 à 760 places sur l'ensemble du pôle gare. La mise en œuvre de stationnements vélos sera réalisée de manière évolutive de sorte à satisfaire à court/moyen terme une évolution de la demande de stationnements.

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 (rue Dajot), aboutissent au schéma des cheminements cyclables présenté sur la Figure 55, ci-après.



Poches de stationnement vélos identifiées

Légende :

- Stationnement vélos abris ou consignés
- Vélostation Melivélo
- Stationnement vélos en libre accès
- Cheminement cyclable

Figure 55 : Identification des poches de stationnement vélos sur le pôle

4-7-2 PIETONS

Le programme du pôle du Schéma de Principe vise à promouvoir les modes actifs par la création de parvis, de voies pacifiées et/ou à circulation limitée, et d'espaces publics plus confortables et accessibles PMR, dans une logique de continuité et de lisibilité pour les piétons.

Il contribue également à atténuer les coupures physiques des voies ferrées en créant des liens urbains nords- sud au travers du pôle.

- **Sur le secteur nord :**

Les parcours piétons sont facilités notamment grâce à la mise en accessibilité du parvis nord, principale porte d'accès à la gare depuis le nord, et à l'élargissement des trottoirs qui améliore notablement le confort.

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

- **Sur le secteur sud :**

Au sud des voies ferrées, la place Séjourné qui sera aménagée permettra de créer un espace apaisé dédié aux piétons et vélos ; et, le parvis sud permettra de relier la gare routière sud au parking-relais et quais de la gare (via les souterrains). La place et le parvis contribueront à l'amélioration de la perception du pôle depuis le sud.

Une liaison piétonne, présentée page 64, mutualisée avec les vélos (voie verte), vers l'ouest en direction du Clos Saint-Louis, sera aménagée à l'emplacement de la voie ferrée non exploitée existante (positionnée sur le haut du talus). Le projet global de cette coulée verte sera porté par la CAMVS, mais son accroche et son équipement (stationnement vélo, signalétique, ...) à proximité de la gare seront pris en charge dans le cadre du pôle. Le débouché sera cohérent et sécuritaire avec les espaces publics du pôle.

- **Sur le secteur ferroviaire**

Le projet de pôle s'inscrit dans le Schéma d'Accessibilité de la gare. Cette mise en accessibilité prévoit la création d'un nouveau passage souterrain, qui viendra apporter des accès supplémentaires, dont des ascenseurs, aux quais. Ce passage souterrain se situera entre le passage ville/ville et le PASO existant.

- **Sur l'ensemble du pôle**

La perception des accès nord et sud du pôle et de la gare sera significativement améliorée, notamment depuis l'axe structurant de l'avenue de Thiers et du Général Leclerc.

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

4-8 Les projets connexes

4-8-1 LE TZEN 2

La nouvelle ligne du Tzen 2 circulera du Carré Sénart à Lieusaint jusqu'à la gare de Melun. Avec ses 26 stations, le Tzen 2 desservira les quartiers et les centres-villes de Lieusaint, Savigny-le-Temple, Cesson, Vert-Saint-Denis et Melun. Il sera en correspondance avec le RER D et la ligne R, avec le Tzen 1 et les lignes de bus existantes.



Figure 56 : La future ligne Tzen 2

Le projet Tzen 2 sera réalisé en trois phases de travaux et la mise en service complète du Tzen 2 est prévue en 2027. Le phasage de travaux suivant a ainsi été établi et validé par les financeurs et les acteurs locaux :

- **En 2020** : Livraison du secteur I : Travaux finalisés de Carré Sénart à Lieusaint au domaine de la Grange-la-Prévôté, le long de la RD 50 à Savigny-le-Temple (inauguration le 16/10/20). Dans l'attente de la mise en service du futur bus à haut niveau de service Tzen 2, la ligne de bus Citalien circule sur la plateforme de ce dernier depuis janvier 2021 ;
- **En 2021** : Lancement des travaux sur le secteur II, comprenant les travaux sur Melun nord (RD 605 et place des Trois Horloges), sur Melun Centre (avenue Thiers) et poursuite dans Savigny-le-Temple centre ;
- **En 2024** : Lancement des travaux sur le secteur III, comprenant la finalisation des travaux dans Melun puis dans Savigny-le-Temple sud, Cesson et Vert-Saint-Denis.



Figure 57 : Le calendrier prévisionnel des travaux du Tzen 2

4-8-2 LA COULEE VERTE

Le quartier Saint-Louis fait l'objet d'un projet de réhabilitation important sur des friches industrielles de la commune de Dammarie-les-Lys. Des liaisons de mobilité douce seront réalisées afin de proposer des parcours piétons et cyclables vers le secteur gare et le centre-ville de Melun. Ce maillage resserré viendra se greffer au réseau existant (eurovéloroute, aménagements cyclables en développement) afin d'assurer un meilleur report modal.

4-8-3 LE PROJET TERTIAIRE DE LA CAMVS

La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine projette de réaliser un programme à vocation tertiaire sur une surface de 10 000 à 12 000 m² en lieu et place de l'ancienne halle SERNAM (démolie à l'été 2020), qui donnera ainsi sur le parvis de la gare de Melun.

Ce projet permettra de modifier le visage du quartier gare de Melun (vécu aujourd'hui comme répulsif, peu sécurisé et peu confortable), ainsi que les pratiques et les usages du quartier, en générant environ 600 actifs supplémentaires. Ce programme permettra de développer des services et de nouveaux espaces de travail, et impactera les demandes de stationnement, de flux d'accès au pôle.

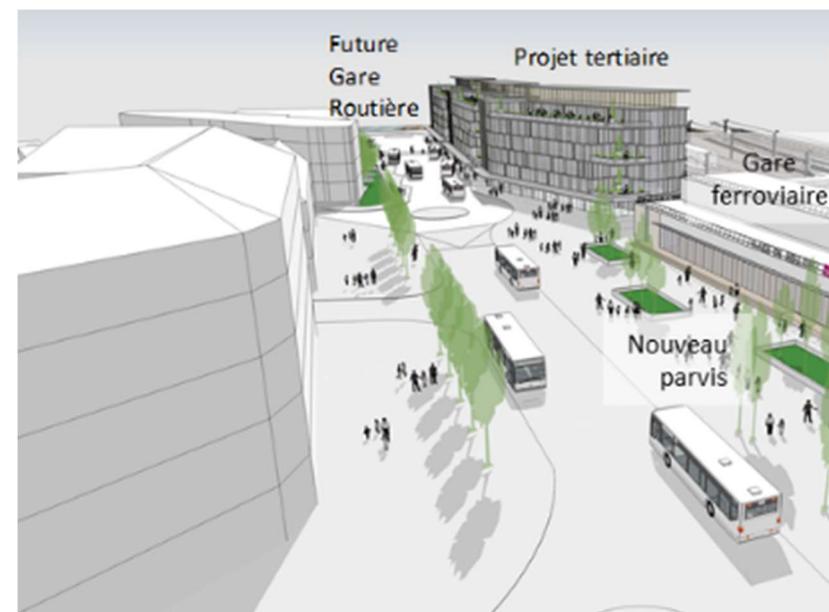


Figure 58 : Vue aérienne du futur projet tertiaire au sein du pôle gare de Melun [source : Etude de faisabilité des immeubles de bureaux, réalisation ARC.AME, mai 2020]



5

Impacts du projet

*Pôle de Melun
Schéma de Principe*

5- Impacts du projet

5-1 Synthèse des impacts du projet

- **Enjeux liés au milieu physique**

Le risque inondation par remontée de nappe est présent sur l'ensemble de l'aire d'étude. Du fait des risques importants pour le projet, l'enjeu est fort.

La présence d'argiles induit un niveau d'aléa moyen sur le secteur pour le risque « retrait-gonflement des argiles ». Cela représente un risque potentiel pour la stabilité du sol et des bâtiments. La commune fait l'objet d'une prescription de PPRn, cependant aucun document n'est opposable à ce jour. L'enjeu est moyen.

Les thématiques comme le climat, la topographie ou la géologie ne présentent pas de contraintes majeures concernant l'aire d'étude. Les enjeux sont faibles.

Concernant le risque d'inondation par débordement de cours d'eau, les contraintes du secteur sont uniquement liées à la proximité de la Seine. En effet une partie de l'aire d'étude est concernée par le zonage « jaune clair » du PPRi en vigueur. Aucun aménagement n'est prévu dans la zone. L'enjeu est faible.

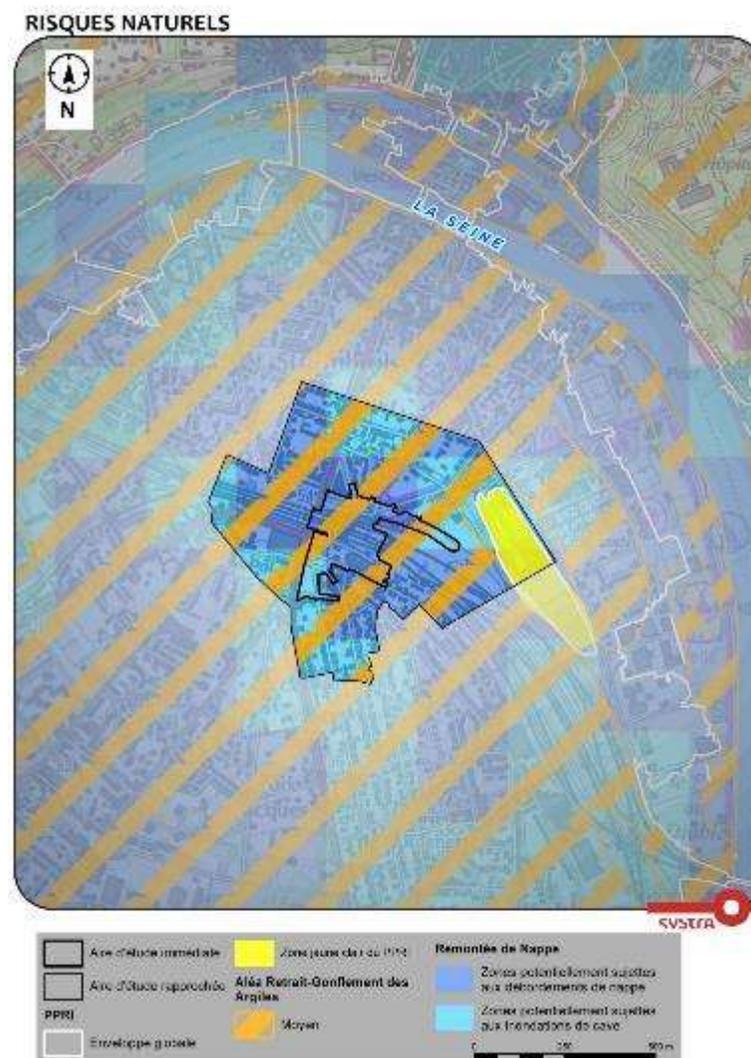


Figure 59 : Carte des risques naturels

- **Enjeux liés au milieu naturel**

La zone d'étude est située en milieu urbain et fortement anthropisé. Il n'existe ainsi pas d'habitat naturel à proprement parler. Cependant, le secteur comporte une friche ferroviaire, qui permet le développement de végétations pionnières de friches sèches herbacées.

La prospection floristique réalisée dans le cadre du pré-diagnostic écologique permet d'avoir une bonne vision de la composition floristique du secteur d'études. Seules deux espèces patrimoniales sont recensées, mais il s'agit d'espèces fréquentes sur les friches ferroviaires et d'enjeu faible. Une problématique espèces exotiques envahissantes est recensée, mais il s'agit d'espèces largement répandues et contre lesquelles l'éradication totale est compliquée. Les enjeux sont faibles.

Une visite de site à l'été 2019 a permis d'appréhender le cortège d'espèces fréquentant la zone d'études. Bien que plusieurs d'entre elles soient protégées et à enjeu patrimonial, l'enjeu est faible car le milieu reste très fortement imperméabilisé et anthropique.

Parmi les zones protégées et inventoriées, seule la réserve de biosphère Fontainebleau et Gâtinais intercepte l'aire d'étude. Dans la mesure où il s'agit uniquement de la zone de coopération, et que les aménagements envisagés n'interceptent pas la zone, l'enjeu est nul vis-à-vis du projet.



Figure 60 : Espèce floristique à enjeu patrimonial, la Chondrille à tiges de jonc

- **Enjeux liés au contexte socio-économique et urbain**

Les projets connexes vont à terme remodeler le visage du quartier de la gare de Melun : le projet global de réaménagement du Quartier Centre Gare (dont l'ambition est de créer une entrée de ville et un nœud d'organisation du tissu urbain à l'échelle de la communauté d'agglomération) et le Clos Saint-Louis (qui aura un impact sur les usages dans et aux abords du futur pôle) portent des enjeux très forts de cohérence globale avec le futur pôle d'échanges multimodal de Melun.

La population de Melun, après une augmentation de 14 % en 50 ans, est en stagnation, quoique relativement jeune, ce qui induit d'importants besoins en mobilité.

La ville de Melun est un bassin de vie et d'emploi majeur au sein du département de la Seine-et-Marne. Le quartier de la gare est un pôle secondaire par rapport au centre-ville de Melun, cependant la densité d'emplois y est élevée.

Le pôle d'échanges actuel de Melun est composé d'une plaque ferroviaire, de deux gares routières, l'une au nord et l'autre au sud, ainsi que d'un parc de stationnement régional (PSR) au sud. Un franchissement routier et deux piétons existent actuellement pour traverser les voies ferrées et assurer la liaison nord-sud. L'enjeu d'amélioration est fort.

Les logements du quartier de la gare mixent essentiellement habitats individuels et habitats collectifs.

Les équipements au sein du quartier de la gare sont variés : le Tribunal de Grande Instance, de nombreux commerces, un site de jardins partagés, ainsi que le cimetière sud de Melun. Aucun équipement ou

site de loisir n'est recensé aux abords de la gare, qui n'accueillent pas non plus de site touristique ou d'hôtel.

Les enjeux vis-à-vis du contexte socio-économique et urbain sont forts.



Figure 61 : Urbanisme et équipements

- **Enjeux liés aux déplacements**

Melun est un pôle ferroviaire important : RER D, Transilien R (liaison directe avec Paris) et TER Bourgogne. Les transports en commun et les modes doux sont les premiers modes de rabattement privilégiés par les usagers du train.

Les différents schémas de planification présentent des nécessités de développement du pôle de Melun en termes d'intermodalité et d'attractivité. **L'enjeu est très fort.**

L'offre de transport collectif est conséquente au sein du pôle de Melun, avec la desserte de 28 lignes régulières de bus et cars, mais la lisibilité des accès aux différentes lignes est difficile. La mise en service du TZen 2 viendra renforcer l'offre actuelle de transport et s'accompagnera d'une restructuration du réseau de bus. Ainsi, **que ce soit au niveau ferroviaire ou autres transports en commun, les enjeux sont forts.**

L'accès à pied à la gare de Melun est peu qualitatif, complexe et peu lisible. **L'enjeu est très fort.**

L'accès à vélo est faible et plusieurs projets d'aménagements cyclables sont envisagés (Tzen 2). Les enjeux sont moyens.

Au niveau routier, les accès sont faciles et il n'y a pas de contrainte majeure de circulation. L'enjeu est faible.

Concernant l'offre de stationnement, cette dernière est conséquente (plus de 1000 places de stationnement). Cependant, le stationnement au sein du PSR est saturé. Du stationnement pour les PMR est proposé, mais il est parfois difficilement accessible. L'usage de la place Galliéni comme d'une dépose-minute par les automobilistes est à l'origine de nombreux conflits d'usages avec les piétons et les bus. Le stationnement taxis proposé devant la gare est peu utilisé. Les deux-roues stationnent sur les trottoirs car il y a trop peu de stationnement

dédié. Des places de stationnement livraisons et de transport de fonds sont aussi à prendre en compte. **L'enjeu est très fort.**

Enfin, les correspondances entre les composantes du pôle sont globalement acceptables, mais la qualité et l'accessibilité des cheminements est à améliorer, voire à créer. La signalétique est peu présente, et les déplacements piétons sont impactés par de nombreux conflits d'usages. **L'enjeu est très fort.**

- **Enjeux liés aux risques technologiques, réseaux**

Les réseaux présents aux abords du pôle d'échanges entraînent de nombreuses contraintes. La nécessité de les préserver, voire de les dévier pour les besoins du chantier représente une contrainte forte vis-à-vis du projet, ainsi qu'un enjeu de préservation. **L'enjeu est fort.**

Le pôle d'échanges de Melun est confronté au risque de transport de matières dangereuses par la voie ferrée et la route en particulier sur la RD606. L'enjeu est moyen.

Une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) est localisée à proximité immédiate : l'entrepôt de produits pharmaceutiques COOPER. Cette dernière n'est néanmoins pas classée Seveso et ne fait l'objet d'aucun plan de prévention. L'enjeu est très faible.

Plusieurs sites et sols potentiellement pollués sont recensés aux alentours, ainsi que les parcelles accueillant l'entrepôt COOPER. Ce site toujours en activité, est identifié comme zone à risque de pollution avérée.

L'étude géotechnique préliminaire a mis en évidence la présence de remblais potentiellement pollués. Dans le cadre des démolitions de bâtiments, il est prévu de procéder à la dépollution liée à la potentielle présence d'amiante et de créosote. L'enjeu est modéré.

- **Enjeux liés aux servitudes**

Les servitudes d'utilité publique sont liées à l'**existence d'un Site Patrimonial Remarquable**, mais aussi à celle d'un **Plan de Prévention des Risques d'Inondation**, à la présence d'alignement des voies nationales départementales et communales, aux abords d'un cimetière

et enfin à la voie ferrée. Le projet devra être compatible avec l'ensemble de ces servitudes. **Les enjeux sont forts.**

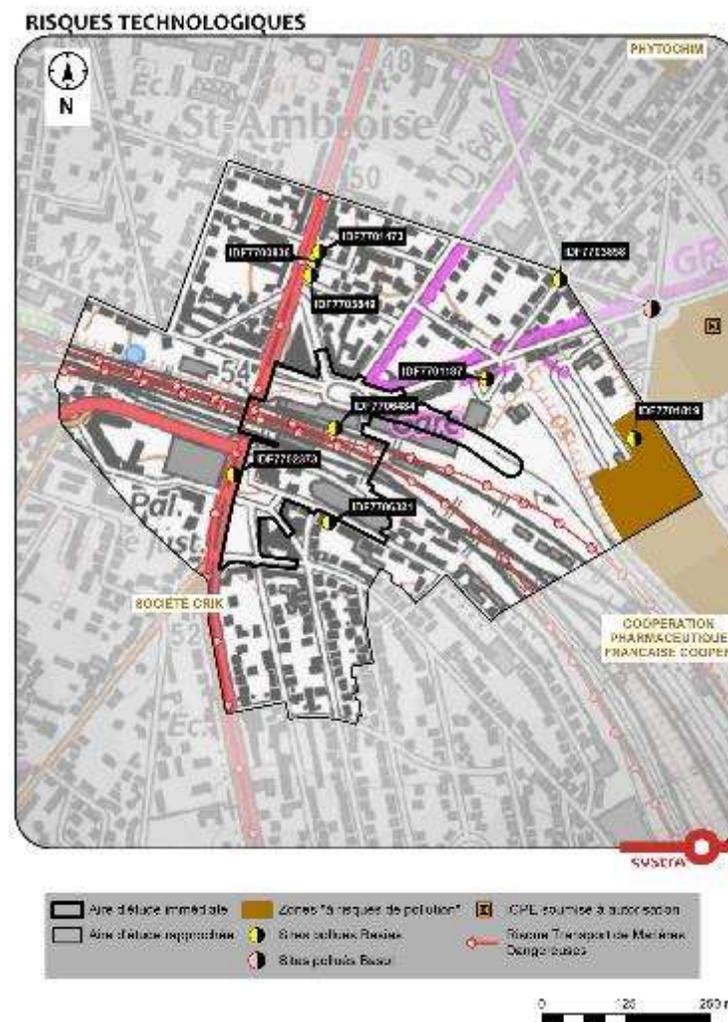


Figure 62 : Carte des risques technologiques

- **Enjeux liés au cadre de vie et à la santé humaine**

Les projets d'aménagement sont tenus de respecter, voire d'améliorer le cadre de vie et la santé humaine, en particulier au niveau de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore. Les enjeux sont forts vis-à-vis de la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal qui va générer de nombreux flux de toute nature.

- **Enjeux liés au paysage et patrimoine**

Au niveau du paysage, le pôle d'échanges est peu lisible et ses abords sont fortement minéraux et dominés par la voiture. La qualité paysagère n'est représentée que par les jardins privés ou partagés. Cependant, **des arbres d'alignement protégés par le PLU et le règlement du Site Patrimonial Remarquable sont présents en partie nord de la zone d'étude, sur l'avenue de la Libération.**

L'intégration paysagère du projet de pôle d'échanges multimodal représente ainsi un enjeu fort.

Le projet est également concerné, sur les parcelles d'implantation de la future gare routière sud, par un espace vert protégé inscrit au PLU de Melun.

Au niveau du patrimoine, et même si aucun monument historique, site classé ou inscrit ne sont localisés au sein de l'aire d'étude, **le périmètre du Site Patrimonial Remarquable concerne les abords immédiats du pôle d'échanges. L'enjeu est fort.**

Concernant l'archéologie, les terrains étant sensibles à la découverte de vestiges mais déjà fortement remaniés, l'enjeu est moyen. Il est tout de même prévu une saisine anticipée du service compétent (la DRAC) pour l'ensemble du programme.

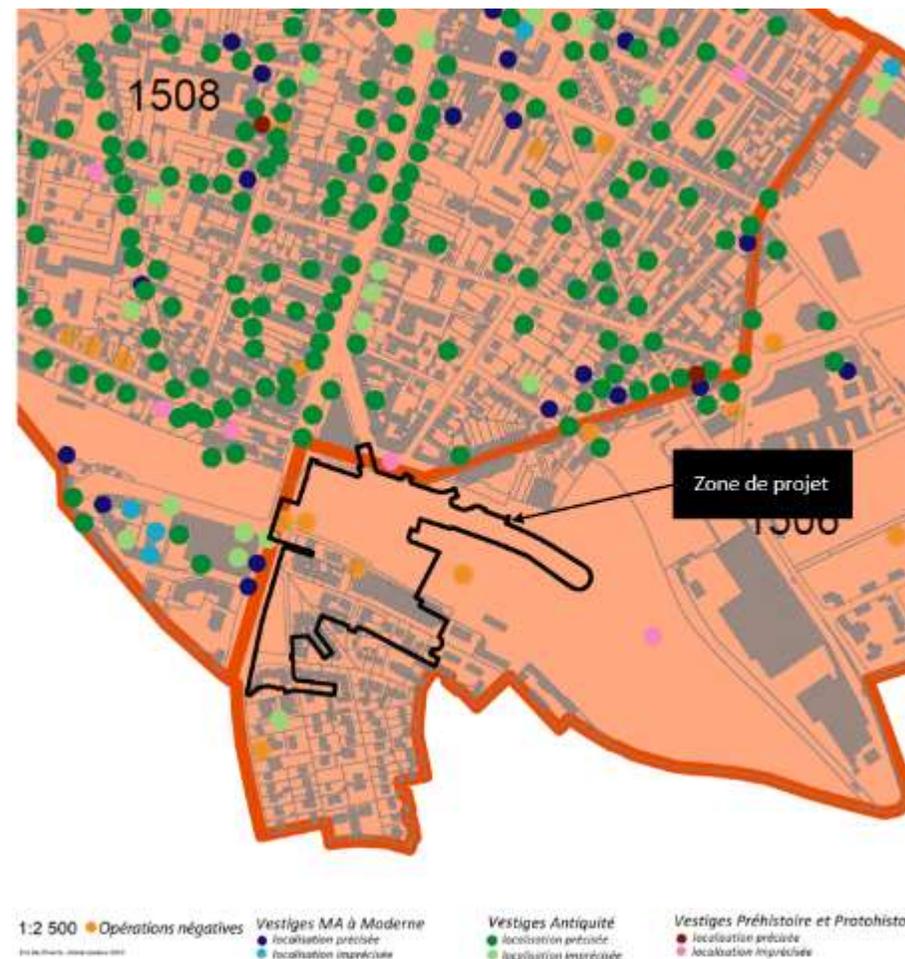


Figure 63 : Extrait de la carte de localisation des vestiges d'occupations anciennes sur le plan de zonage archéologique (source : annexes techniques du PLU de Melun)

5-2 Milieu physique

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET EFFETS ATTENDUS	MESURES ENVISAGÉES
Climat	<p>Climat océanique dégradé : hivers doux, été frais, précipitations plutôt abondantes et régulières tout au long de l'année</p> <p>Précipitations faibles sur l'année mais pouvant être intenses d'octobre à janvier</p> <p>Quelques épisodes de paramètres climatiques plus extrêmes</p> <p>Phénomènes venteux parfois violents en toutes saisons</p>	<p>FAIBLE - POSITIF</p> <p>Le projet aura un effet positif sur le climat puisqu'il contribue au report modal et donc à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.</p>	<p><u>Phase chantier</u></p> <p>Réduction de l'emprunte carbone du chantier (stratégie matériaux respectueuse de l'environnement, optimisation du choix et de l'approvisionnement des matériaux, etc.)</p> <p><u>Phase exploitation</u></p> <p>Les plantations prévues dans le cadre des aménagements paysagers contribuent à capturer localement les émissions de gaz à effet de serre</p>
Géologie	<p>Remblais constitués de matériaux anthropiques</p> <p>Alluvions anciennes de bord de Seine</p> <p>Marno- calcaires de Champigny</p>	<p>MODEREE</p> <p>La géologie apparait plutôt comme une contrainte modérée dans la mesure où des travaux en sous-sol sont prévus (PASO)</p>	<p>Dispositions constructives</p> <p>En cas d'impossibilité de réutilisation des matériaux excavés (du fait de la nature ou de l'état de pollution des matériaux) : envoi vers des centres de tri agréés</p>
Topographie	<p>Plateau ferroviaire dominant l'emprise à environ 55 m NGF</p> <p>Reste de l'aire d'étude à 50 m NGF en moyenne</p> <p>Présence de talus ferroviaires pouvant aller jusqu'à 11 m de haut</p>	<p>NUL</p> <p>Pas de sensibilité particulière au vu des aménagements envisagés</p>	/

Eaux souterraines	<p>Deux masses d'eaux souterraines faisant l'objet de dispositions particulières en termes de gestion et de prélèvement d'eau dans le SDAGE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Calcaires tertiaires libres et craie sénonienne de Beauce (état médiocre) : partie affleurante du système aquifère du calcaire de Beauce. - Tertiaire du Brie-Champigny et du Soissonnais : Classée en Zone de répartition des eaux (ZRE) et soumise à de forts prélèvements, elle fait également partie des masses d'eau à réserver pour l'AEP future <p>Présence d'une nappe d'eau plus profonde : la masse d'eau « Albién néocomien captif » de bon état qualitatif et chimique. Ressource stratégique pour l'AEP de secours et classée en ZRE.</p> <p>Nappe rencontrée à près de 40 m NGF de profondeur (études géotechniques de 2012)</p> <p>Zone potentiellement sujette aux débordements de nappe</p>	<p>MODERE</p> <p>Les premières investigations réalisées en 2012 ont mis en évidence une nappe à environ 40 m NGF, soit environ 10 m de profondeur par rapport au TN.</p> <p>Le risque de rencontrer la nappe lors des travaux de réalisation du PASO en particulier est modéré.</p> <p>Il existe également un risque de pollution par infiltration des eaux souterraines en phase chantier</p>	<p>Les premières investigations réalisées en 2012 ont mis en évidence une nappe à environ 40 m NGF, soit 10 m de profondeur par rapport au TN.</p> <p>De nouveaux levés piézométriques permettront de déterminer le niveau exact de la nappe.</p> <p><u>Phase chantier</u></p> <p>Mesures classiques pour limiter les risques de pollution en phase chantier</p> <p>En cas de nécessité de rabattement de nappe : suivi quantitatif et qualitatif de la nappe et traitement avant rejet</p>
Eaux superficielles	La Seine est située à 370 m de l'aire d'étude.	<p>FAIBLE</p> <p>Risque de pollution par ruissellement ou infiltration en phase chantier.</p>	<p><u>Phase chantier</u></p> <p>Mesures classiques pour limiter les risques de pollution en phase chantier</p>
Captages AEP	Aucun captage ou périmètre de protection	/	/
Risque météorologique	Risque de phénomènes inhabituels d'intensité et/ou de durée exceptionnelle	<p>FAIBLE</p> <p>Le risque reste à caractère exceptionnel</p>	<p><u>Phase chantier</u></p> <p>Procédure de Vigilance Météo avec possibilité d'arrêt de chantier si besoin</p>

Risque sismique	Aléa très faible	NUL Cet aléa apparaît plutôt comme une contrainte de conception qui ici est nulle dans la mesure où le niveau d'aléa est très faible.	/
Risque inondation par débordement de cours d'eau	Zonage jaune de PPRI de la Vallée de la Seine au sein de l'aire d'étude (secteurs faiblement urbanisés où l'aléa est faible à moyen)	NUL Aucun aménagement prévu au sein du zonage du PPRI	/
Risque inondation par remontée de nappe	Zone potentiellement sujette aux débordements de nappe (zone de sensibilité très faible)	Voir § eaux souterraines	
Risque mouvement de terrain et retrait-gonflement des sols argileux	Aléa moyen	MODERE Cet aléa apparaît plutôt comme une contrainte de conception qui ici est moyenne dans la mesure où le projet prévoit notamment des constructions de bâtiments dans un secteur où le niveau d'aléa est moyen	Reconnaissance de sol à prévoir dans le cadre des études techniques En cas de sols argileux, des essais de laboratoire permettent d'identifier leur sensibilité vis-à-vis du phénomène de retrait-gonflement. Dispositions constructives

5-3 Milieu naturel

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET EFFETS ATTENDUS	MESURES ENVISAGÉES
Zones protégées ou inventoriées	L'aire d'étude intercepte la zone de coopération de la réserve de biosphère Fontainebleau et Gâtinais	NUL Aucun aménagement envisagé au sein de la réserve de biosphère.	/
Continuités écologiques	Les continuités écologiques les plus proches, identifiées au SRCE, sont localisées à environ 500 m de l'extrémité de l'aire d'étude. Trame bleue la plus proche : la Seine Réservoir de biodiversité le plus proche : Massif de Fontainebleau, situé à 1,5 km de l'aire d'étude.	NUL L'aire d'étude n'intercepte aucune continuité écologique	/
Habitats et espèces	2 espèces floristiques patrimoniales fréquentes sur les friches ferroviaires (Chondrilla à tiges de jonc et Brome des toits) 35 espèces faunistiques dont 12 protégées au niveau national et 2 au niveau régional (reptiles, oiseaux, orthoptères) – espèces communes et caractéristiques des friches ferroviaires et des zones arbustives et boisées	FAIBLE Enjeux faibles vis-à-vis de la flore Enjeux faibles vis-à-vis de la faune	Phase chantier Mise en place de mesures génériques d'évitement et de réduction vis-à-vis des espèces protégées et à enjeu patrimonial recensées sur le secteur et ses abords : - Balissage des franges arbustives et arborées en bordure de zone de travaux Mesures d'effarouchement au démarrage du chantier (dérangement avec le bruit du chantier) - Adaptations de planning (en particulier pour tenir compte du cycle du Léopard des Murailles) - Si l'atteinte à des espèces protégées au droit des emprises travaux est confirmée, une demande de dérogation espèces protégées sera réalisée
Espèces végétales exotiques envahissantes	Espèces exotiques envahissantes, largement répandues, à éradication difficile (Ailante, Robinier faux-acacia, Laurier-cerise)	MODERE	Phase chantier Attention particulière à prendre lors de la phase travaux et de libération des emprises pour ne pas favoriser la dissémination de ces espèces (respect des prescriptions particulières pour leur traitement, évacuation, etc.).

5-4 Milieu humain

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET EFFETS ATTENDUS	MESURES ENVISAGÉES
Urbanisme réglementaire	<p>Les emprises du projet d'aménagement du Pôle multimodal se situent dans les zones urbaines UEb (zone d'habitat collectif) et UG du PLU correspondant au périmètre de la ZAC « Grüber »</p> <p>Quelques emplacements réservés, espaces verts protégés et éléments du patrimoine à proximité du pôle d'échanges.</p>	<p>FORT</p> <p>Le règlement des zonages UEb et UG du PLU ne s'oppose pas à la création du pôle d'échanges multimodal de Melun.</p> <p>Mais une mise en compatibilité du PLU est nécessaire pour certains éléments de programme.</p> <p>Le projet prévoit les aménagements de la gare routière Sud au niveau de la place de l'Ermitage constituant un espace vert protégé au PLU</p> <p>Les aménagements interceptent les emplacements réservés n°10, 11 et 22 dont les bénéficiaires sont respectivement la CAMVS et la Commune.</p>	<p>Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU dans le cadre de l'étude d'impact relatif à la DUP. voir pièce MECDU du DEUP.</p> <p>Une procédure de mise en compatibilité du PLU s'avérera nécessaire par rapport à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La réalisation du projet nécessite la suppression de la protection de l'espace vert protégé. - La zone UEb n'autorise pas l'aménagement de la zone de régulation de la gare routière. Seuls sont autorisés, sous conditions, les infrastructures liées au projet de transport en commun en site propre TZen2. - La zone UG du PLU, correspondant au périmètre de la ZAC « Grüber », autorise les aménagements liés à la réalisation d'équipements d'infrastructure. Mais n'autorise pas la construction du parking-relais (seulement son extension), ni le dépassement de hauteur prévu au PLU, ni la construction d'un bâtiment annexe de plus de 20 m² d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur (correspondant à l'émergence nord), ni le local vélo en partie sud de la gare. <p>Le projet aux abords de la gare ayant évolué depuis la mise en œuvre de la ZAC « Grüber », celle-ci est en cours de clôture actuellement.</p>

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET EFFETS ATTENDUS	MESURES ENVISAGÉES
<p>Contexte socio-économique et urbain</p>	<p>La ville accueille 30% des habitants de l'agglomération</p> <p>Bassin de vie et d'emploi majeur au sein du département</p> <p>Quartier de la gare : pôle secondaire de la ville de Melun</p> <p>Densité d'emplois élevée autour de la gare</p> <p>Tenue d'un marché tous les dimanches sur la place de l'Ermitage</p> <p>Tribunal de Grande Instance (TGI) et nombreux commerces à proximité de la gare</p> <p>Un site de jardins partagés à proximité : le Jardin du Cheminot</p> <p>Cimetière sud de Melun à proximité</p>	<p>FORT</p> <p>PEM de Melun identifié comme gare de grande correspondance</p> <p>Quartier à enjeu en termes d'économie, d'équipements et de dessertes.</p> <p><u>Effets négatifs en phase chantier</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Occupations temporaires pour les emprises du chantier - Éventuelles modifications d'accès à certains commerces et équipements - Démolition de 2 bâtiments propriété de SNCF Immobilier (centre social / service de santé au travail et ICF la Sablière) <p><u>Effets positifs en phase exploitation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en valeur du PEM favorisant son attractivité - Nouveaux bureaux SNCF et commerces avec terrasse prévus au sein du nouveau bâtiment de bureaux 	<p><u>Phase chantier</u></p> <p>Maintien des accès aux activités et équipements publics aux alentours du PEM avec éventuelles déviations et information préalable des riverains, pendant toute la durée du chantier</p> <p><u>Phase exploitation</u></p> <p>Relocalisation du centre social et service de santé au travail</p> <p>Relogement des habitants de la résidence ICF La Sablière</p> <p>Création d'un espace dédié au marché d'environ 500 m² sur la nouvelle place Séjourné ou Ermitage</p>

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET EFFETS ATTENDUS	MESURES ENVISAGÉES
Projets connexes	<p>Inscription du pôle d'échanges 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 nœud d'organisation du tissu urbain à l'échelle de la communauté d'agglomération.</p> <p>Projet de réhabilitation majeur envisagé à l'horizon 2030 à proximité du PEM : le Clos Saint-Louis, qui aura un impact sur les usages dans et aux abords du futur pôle.</p>	<p>FORT</p> <p>La cohérence globale de l'ensemble des projets connexes est un enjeu important vis-à-vis du projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Melun.</p>	<p>Coordination étroite entre les équipes travaillant sur le projet de PEM de Melun (IFDM) et celles du projet du Quartier Centre Gare (CAMVS)</p> <p>Le projet d'écoquartier du Clos Saint-Louis est quant à lui en phase d'étude très amont. Des échanges avec IDFM seront néanmoins nécessaires dans le cadre de l'étude de la création de nouvelles liaisons ville/pôle d'échanges</p>

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET EFFETS ATTENDUS	MESURES ENVISAGÉES
Déplacements	<p>Le PEM de Melun est un grand pôle de correspondance</p> <ul style="list-style-type: none"> - offre ferroviaire conséquente - accès à la gare majoritairement via les transports en commun (réseau bus urbain) et dans une moindre mesure via les modes doux (manque d'aménagements et offre de stationnement peu adaptée à l'usage du vélo) - accès à pied peu qualitatif - nombreux conflits d'usage entre les différents modes (piétons / dépose minute / bus, deux-roues...) - accès facilité pour les véhicules particuliers, offre de stationnement conséquente aux alentours du PEM mais PSR saturé - manque d'accessibilité PMR entre places dédiées et différentes composantes du pôle / manque d'accessibilité PMR des correspondances 	<p>FORT</p> <p>Les enjeux liés aux déplacements sont forts et le projet doit veiller à conforter l'attractivité et l'intermodalité du pôle de Melun, à améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs et enfin à inscrire le pôle dans la dynamique du quartier.</p> <p><u>Effets négatifs en phase chantier :</u></p> <p>Le chantier est susceptible de nécessiter des déviations de circulations routières (VP, taxi, bus), piétonnes et cyclistes. Des arrêts de bus provisoires seront probablement nécessaires.</p> <p>L'offre de stationnement sera perturbée, notamment lors des travaux d'agrandissement et/ou de reconstruction/rénovation du PSR.</p> <p><u>Effets positifs en phase exploitation :</u></p> <p>La nature même du projet aura des effets positifs grâce à la réorganisation et l'agrandissement des espaces pour améliorer les déplacements des voyageurs et faciliter les correspondances autour du pôle.</p>	<p>Phase chantier</p> <p>Phasage travaux permettant de limiter les perturbations de flux et de stationnement autour du pôle</p> <p>Mise en place de déviations guidées par une signalétique adaptée et de plan de cheminement</p> <p>Phase exploitation (les mesures font partie intégrante du projet de PEM)</p> <p>1) Confortement de l'attractivité et de l'intermodalité du pôle de Melun</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la perception du pôle - Organisation des espaces bus et l'arrivée du Tzen - Amélioration de la gestion des flux en gare - Facilitation des correspondances au sein du pôle (confort et lisibilité) - Amélioration de l'accessibilité PMR du pôle et de la gare - Sécurisation des accès modes doux - Développement d'une offre de stationnement adaptée pour les rabattements (VP, 2RM et vélos) <p>2) Amélioration de la qualité de service pour tous les voyageurs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de l'information en temps réel et du confort d'attente - Création des conditions d'une ambiance sécurisée - Développement des services connexes <p>3) Inscription du pôle dans la dynamique du quartier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Facilitation des liaisons nord-sud (piétons, vélos, PMR) - Travail dans la continuité des projets de renouvellement du quartier et de développement économique

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET EFFETS ATTENDUS	MESURES ENVISAGÉES
Risque lié au transport de matières dangereuses (TMD)	Risque TMD présent sur la RD606 et sur la ligne ferroviaire	FAIBLE L'enjeu lié au TMD est sensible car le projet de PEM va augmenter la fréquentation du quartier et de la gare. Le risque existe déjà et le risque qu'un accident ait lieu au droit du PEM est toutefois négligeable.	Aucune mesure nécessaire
Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE)	Proximité de l'établissement COOPER soumis au régime de l'autorisation ICPE	NUL Aucun aménagement temporaire ou définitif prévu sur les parcelles accueillant l'établissement ICPE	/
Sites pollués	Proximité de l'établissement COOPER recensé zone à risque de pollution avérée par la base de données BASOL Présence potentielle d'amiante et de bois traités à la créosote. Désamiantage réalisé lors de la démolition des halles Sernam.	MODERE	Diagnostic amiante en amont de la phase travaux. Etudes géotechniques en amont de la phase travaux. Evacuation des terres excavées dans le cadre du chantier et dont les concentrations en polluants dépassent les seuils d'acceptation en Installation de stockage de déchets inertes (ISDI) vers des filières adaptées en phase chantier.

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET EFFETS ATTENDUS	MESURES ENVISAGÉES
Réseaux	Présence de réseaux notamment d'électricité (RTE), d'alimentation en eau potable et d'assainissement	FORT Le projet est susceptible d'avoir des effets sur les réseaux en phase chantier. Un réseau électrique « ancien câble 10 000V en fond de fouille » alimentant les activités SNCF est présent entre la gare routière et le parking côté nord et doit être préservé pendant les travaux. Aucun dévoiement possible. Le maintien de ces réseaux est un enjeu fort.	Préservation et protection du réseau électrique alimentant les activités SNCF pendant toute la durée du chantier (Intégration à prévoir dans les DCE) Une enquête réseau précise devra être réalisée en phase AVP Certains réseaux pourraient nécessiter des dévoiements pour la réalisation des aménagements du PEM, qui devront se faire en étroite concertation avec les gestionnaires de ces réseaux. Toutes les mesures seront prises pour ne pas les interrompre pendant la durée du chantier.
Servitudes d'utilité publique	Présence de servitudes d'utilité publique relatives : - aux voies ferrées ; - au Site Patrimonial Remarquable (SPR, ex-ZPPAUP puis AVAP) ; - à l'alignement des voies nationales départementales et communales ; - au Plan de Prévention aux Risques d'Inondation (PPRI) ; - aux abords de cimetières.	FORT Des aménagements sont prévus au sein du SPR, aux abords d'alignement de voies et dans les emprises ferroviaires Aucun aménagement prévu au sein du zonage du PPRI et aux abords du cimetière.	Le projet devra être compatible avec l'ensemble des servitudes d'utilité publique, en particulier avec le règlement du SPR .

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET EFFETS ATTENDUS	MESURES ENVISAGÉES
Foncier et autorisation d'urbanisme	Pôle et ses abords majoritairement propriétés de la SNCF Quelques parcelles propriétés de l'État, la commune la CAMVS et ICF Habitat.	<p>MODÉRÉ</p> <p>Des aménagements sont prévus sur des terrains non maîtrisés foncièrement</p> <p>Démolition de 2 bâtiments propriété de la SNCF et de l'ancienne halle SERNAM</p> <p>Des acquisitions de parcelles privées sont à prévoir étant donnée la situation foncière au sud du pôle (besoin de rétrocéder la propriété des voies publiques).</p>	<p>Procédures foncières nécessaires, en priorité transferts de gestion/ cession amiable entre personnes publiques (après déclassement) à envisager pour les parcelles publiques</p> <p>CAMVS et SNCF devront acter la procédure concernant le parvis nord.</p> <p>S'agissant du parvis sud, est acté le principe d'une convention avec ICF pour cession auprès de la CAMVS.</p> <p>Permis de démolir préalablement aux démolitions de bâtiments</p> <p>L'obtention d'une déclaration d'utilité publique (DUP) doit permettre de sécuriser les acquisitions foncières à réaliser en cas d'échec des négociations amiables</p>

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET EFFETS ATTENDUS	MESURES ENVISAGÉES
Cadre de vie et santé	<p>Suite à une campagne de mesure menée par le bureau d'études CIA en octobre 2020, on observe que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la qualité de l'air est globalement satisfaisante à Melun, avec néanmoins une pollution de fond non négligeable liée au trafic routier. - L'ambiance sonore est non modérée de jour comme de nuit à proximité de la voie ferrée et de la RD606, et que l'ambiance sonore est modérée au fur et à mesure que l'on s'écarte de ces deux grands axes de transport. <p>Des vibrations sont émises par la voie ferrée et la RD606</p> <p>Le champs électro-magnétiques de fréquence est extrêmement bas et émis principalement par la voie ferrée.</p> <p>La pollution lumineuse est importante et les odeurs sont représentatives d'un milieu urbain.</p>	<p>FORT</p> <p>La sensibilité est particulièrement forte en phase chantier qui sera source de dérangements</p> <p>En phase exploitation, le réaménagement du PEM va contribuer au report modal des automobilistes vers les transports en commun, mais va toutefois engendrer un rabattement routier local du fait de la création de stationnement supplémentaire.</p> <p>L'aménagement du pôle d'échanges conduira à une amélioration acoustique et de la qualité de l'air aux abords de la gare, ainsi que dans ses alentours. Des nuisances acoustiques et vibratoires, ainsi que de la qualité de l'air sont à prévoir très localement. À l'échelle de l'agglomération, le projet va néanmoins contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Aucune modification des champs électro-magnétiques émis par la voie ferrée et aucun champ supplémentaire.</p> <p>Aucune modification significative de l'ambiance lumineuse actuelle.</p>	<p>Qualité de l'air : Mise en place d'une charte « chantier propre ». Utilisation exclusive d'engins de chantiers répondant aux exigences du règlement EU 2016/1628 relatif aux limites d'émissions polluantes et l'homologation des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.</p> <p>Acoustique : L'étude acoustique menée par le bureau d'études CIA (octobre et février 2020) a permis de modéliser le projet en phase travaux. Ainsi, l'étude conclue que réglementairement, le projet n'engendre pas de besoin de protection en zone travaux.</p> <p>Néanmoins, l'utilisation de matériels respectant les exigences réglementaires en vigueur devront être utilisés. L'organisation générale des travaux sera étudiée avec précision, de manière à minimiser les nuisances sonores pour les riverains. Les horaires de chantier seront définis conformément au règlement sanitaire départemental et aux arrêtés préfectoraux et communaux en vigueur. Enfin, les obligations réglementaires relatives au bruit et aux vibrations seront consignées dans le cahier des charges des entreprises réalisant les travaux.</p> <p>A terme, 3 maisons individuelles impactées par les projets de voies nouvelles (accès programme tertiaire et rampe d'accès SNCF Réseau) à l'horizon 2045 (R74 et R80) devront être protégés par une isolation acoustique de façades</p> <p>Vibrations : aucune mesure particulière en phase exploitation (absence de risque particulier tels que des établissements sensibles).</p> <p>En phase chantier, les sources classiques de vibrations seront réduites grâce à l'utilisation d'engins de chantier respectant les normes en matière de vibrations.</p> <p>Émissions lumineuses : Présence d'un éclairage localisé sur la zone de travaux / Avertissement des riverains des nuits d'intervention</p>

5-5 Patrimoine et paysage

THEMATIQUE	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	NIVEAU DE SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET	MESURES ENVISAGÉES
		EFFETS ATTENDUS	
Paysage	<p>Le pôle d'échanges est peu visible depuis son environnement urbain et ses abords sont peu qualitatifs, car fortement dominés par la voiture.</p> <p>Des arbres d'alignement sont présents le long des axes routiers autour du pôle dont certains sont protégés au PLU de Melun.</p>	<p>FORT</p> <p>L'intégration paysagère du projet de PEM de Melun représente un enjeu fort et sa visibilité doit être renforcée.</p>	<p>Étude d'insertion paysagère</p> <p>Aménagements paysagers de la nouvelle gare routière : plantations, filtres paysagers afin de préserver les vues des riverains</p> <p>Renforcement de l'alignement d'arbres</p> <p>Habillage de la façade du PSR</p>
Patrimoine	Inscription du PEM de Melun dans le Site Patrimonial Remarquable (ex-ZPPAUP puis AVAP)	<p>FORT</p> <p>Le SPR constitue une servitude d'utilité publique.</p>	Le projet devra respecter le règlement spécifique associé.

<p>Archéologie</p>	<p>Aire d'étude intégralement soumise à la servitude d'archéologie préventive :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une prescription de diagnostic archéologique préventif existe sur le périmètre du parvis nord au titre du Tzen 2 (arrêté n°2018-038 du 19 janvier 2018) et s'appliquera aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de la CAMVS sur la rue Barchou et la place Gallieni. - Une demande anticipée d'opération d'archéologie préventive pour le projet de pôle d'échange multimodal de la gare de Melun a été adressée à la DRAC le 22 février 2021. <p>Deux occupations périurbaines gallo-romaines et médiévales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La zone portant le numéro 1506, dans laquelle le SRA doit être saisi pour tous travaux affectant le sous-sol d'un seuil supérieur ou égal à 1 000m² ; - La zone portant le numéro 1508, dans laquelle le SRA doit être saisi sans limite de seuil. 	<p>MOYEN</p> <p>Le projet prévoyant un certain nombre d'affouillements en particulier pour la réalisation des ouvrages d'art (souterrain), l'archéologie représente une sensibilité qui peut toutefois être considérée comme modérée dans la mesure où les terrains sont déjà fortement remaniés</p>	<p>Saisine du Service Régional de l'Archéologie (SRA) – un courrier a été envoyé par Ile-de-France Mobilités.</p> <p>En phase travaux, alerte de la DRAC sans délais en cas de découverte fortuite</p>
---------------------------	--	---	--



6

Planification

*Pôle de Melun
Schéma de Principe*

6- Planification

6-1 Introduction

Un planning de mise en œuvre du projet (et des précédents jalons) a été élaboré, à partir des calendriers d'opération communiqués par les partenaires.

6-2 Planning du projet

Un calendrier prévisionnel est présenté page suivante.

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

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



7

Economie du projet

*Pôle de Melun
Schéma de Principe*

7- Economie du projet

7-1 Rappel du coût du projet du DOCP

Au DOCP, le projet avait été estimé entre 50 et 55 M€. Il comprenait les éléments suivants :

- **Un socle d'aménagement qui correspond aux :**
 - ✓ Aménagements de base
 - ✓ Extension du PSR
 - ✓ Refonte desserte parcelles SNCF (rue Séjourné)
 - ✓ Gare routière nord
 - ✓ Régulation Gare routière nord
 - ✓ Reprise à minima Gare Routière sud
 - ✓ Signalétique dans les emprises ferroviaires
 - ✓ Extension abris filants sur les quais
 - ✓ Accès liaison modes doux vers Clos Saint-Louis
- **Un passage souterrain**

Le socle d'aménagements est complété par la création d'un passage souterrain permettant de relier la gare et le parvis nord à la gare routière sud et au parvis sud. Ce passage souterrain permet le lien ville-ville du nord au sud des voies ferrées ainsi que l'accès aux quais. Il permet de dédier le tunnel ville-ville existant aux cheminements cycles.

- **Option : gare Routière sud**

La reconfiguration de la gare routière sud était inscrite en option pour un montant de 2,5 M€. Elle consistait à relocaliser la gare routière légèrement plus au sud et à permettre une régulation in situ et limiter ainsi la circulation des bus dans le quartier.

Les coûts qui étaient présentés prenaient en compte les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Les provisions pour aléas et incertitudes liées au stade d'étude n'étaient pas incluses dans les montants présentés. Pour chaque élément de programme le coût était estimé à +/-20%.

Certains éléments aujourd'hui inscrits dans le Schéma de Principe ne figuraient pas dans le DOCP :

- L'émergence nord ;
- Les travaux prévus dans le cadre du SDA (travaux de quais, amélioration des accès et du souterrain existant) ;
- La requalification du tunnel vélo ;
- Le Préau sud ;
- L'aménagement de la place de l'Ermitage

7-2 Estimation du coût du projet

L'estimation des coûts du projet a été réalisée sur la base des conditions économiques de 2019.

Les coûts intègrent l'ensemble des frais : frais d'études et de supervision des travaux (MOE et MOA), travaux préparatoires, construction. Des provisions pour risques et aléas ont été intégrées.

Le coût total du projet est de l'ordre de 160 Millions d'Euros (HT).

Les taux suivants ont été appliqués sur les coûts de travaux :

- Taux de PAI à 15% ;
- Frais de MOE à 12% ;
- Frais de MOA à 8% ;
- Taux de travaux préparatoires + phasage + études d'EXE à 15% ;

COÛT TOTAL DU PROJET – Millions d'€ HT (CE 2019)

ZONE FERROVIAIRE	112,1
#1 – Nouveau PASO	52,8
#2 – Emergence Nord	14,2
#3 – Préau Sud	2,8
#4 – Travaux quais	34,5
#5 – Amélioration accès et souterrain existant	7,8
ZONE NORD	14,8
#6 – Parvis Nord	4,1
#7 – Tunnel vélos	0,1
#8 – Gare routière nord	8
#9 – Zone de régulation nord	2,6
ZONE SUD	10
#10 – Place Séjourné	3,2
#11 – Place de l'Ermitage	3,6
#12 – Gare routière Sud	2,5
#13 – Accroche coulée verte	0,7
ZONE PARKING	23,1
#14 – Parking – Démolition - reconstruction	23,1
COÛT TOTAL	160

Détail des coûts pour chacun des 14 programmes :

Estimation en CE 2019 (à +/- 10%)	MONTANT EN MILLIONS D'EUROS (HT)
ZONE FERROVIAIRE	112,1
01. Nouveau PASO	52,8
PASO – Accessibilité ; Désaturation ; Lien de ville	38,1
PASO – Lien de ville salles souterraines	11,6
Installation chantier	3,1
02. Emergence nord	14,2
Débouché nord (dont circulations verticales hors EM)	9,7
Nouveau bâtiment nord (dont EM et équipements)	2,5
CAB – élargissement accès E4	1,0
CAB – renouvellement matériel BV	0,7
Véligo	0,1
Aménagement de surface	0,2
03. Préau sud	2,8
Préau	2,8

04. Travaux quais	34,5
Rehaussement quais	26,0
Rénovation des abris existants Pose de nouveaux abris	8,5
05. Amélioration accès et souterrain existant	7,8
Travaux PASO existant	2,8
Elargissement accès + CAB agrandissement ligne accès PASO nord existant	2,6
Reprise auvent BV + emmarchement	1,6
CAB – Renouvellement matériel Accès Séjourné	0,6
Mise aux normes accessibilité BV (balises sonores, tablette, lignes de guidage)	0,2

ZONE NORD	14,8
06. Parvis nord	4,1
Aménagement de surface (yc Tzen 2)	3,2
Arceaux, abris vélos	0,1
Aménagements définitifs Tzen 2	0,8
07. Rue Barchou et souterrain vélo	0,1
Requalification souterrain vélo	0,1
08. Gare routière nord	8
Libération de l'emprise SNCF <i>Une partie des coûts a déjà été engagé par la CAMVS au profit du projet tertiaire et son accès routier.</i>	5,1
Aménagement de la gare routière	2,9
09. Zone de régulation	2,6
Aménagement de la zone	1,3
Local conducteurs	0,1
Libération de l'emprise SNCF R (acquisition + reconstitution foncières/ferroviaires)	1,2

ZONE SUD	10
10. Place Séjourné	3,2
Libération foncier ICF parcelles 222 et 257 (achat relogement et démolition)	1,8
Aménagement de surface	0,7
Arceaux, abris vélos	0,01
Véligo	0,2
Local association vélo	0,1
Valorisation culturelle et harmonisation qualitative des façades place Séjourné	0,4
11. Place de l'Ermitage	3,6
Aménagement de surface	3,6
12. Gare routière sud	2,5
Aménagement gare routière	2,4
Local conducteurs	0,1
13. Accroche coulée verte (rampe voie verte)	0,7
Aménagement de surface	0,7
Arceaux, abris vélos	0,01

ZONE PARKING	23,1
14. PSR - démolition et reconstruction	23,1
Démolition PSR	2,8
Construction et labellisation	20,3
TOTAL	160

7-3 Synthèse de l'évaluation socio-économique

7-3-1 HYPOTHESES RETENUES POUR LA MODELISATION ET L'ÉVALUATION

7-3-1-1 Planning du projet

La mise en service complète du projet de pôle de Melun est prévue à l'horizon 2030. Néanmoins, l'engagement des dépenses et des travaux s'échelonnent entre 2023 et 2030. Ainsi, bien que le projet ne soit pas à proprement dit phasé, les dépenses et les gains associés aux aménagements sont répartis entre ces deux horizons.

7-3-1-2 Hypothèses d'évolution du réseau de transports collectifs

Le réseau de transports collectifs considéré à l'horizon 2030 est constitué du réseau existant en 2021 complété par les projets dont la réalisation est prévue à cet horizon, notamment :

- L'intégralité du Grand Paris Express ;
- L'augmentation du nombre d'arrêts du RER D à Vert-de-Maisons afin de faciliter les correspondances avec la ligne 15 ;
- Le renfort de la desserte de la branche Melun du RER D avec la création de 4 trains supplémentaires permettant de rejoindre Paris depuis Melun à l'heure de pointe du matin ;
La mise en service du T Zen 2 ainsi que la restructuration du réseau de bus associé comme présenté ci-dessous ;

7-3-1-3 Hypothèses de développement urbain et économique

L'évolution de la population et des emplois prévue dans le secteur d'étude aux horizons 2025 et 2035 est importante : +1,5% par an pour la population et +1,2% par an pour les emplois entre 2017 et 2035.

	Nombre d'habitants			Nombre d'emplois		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
Dammarie-les-Lys	22 000	25 000	31 000	6 000	7 000	8 000
La Rochette	3 000	4 000	4 000	1 000	1 000	1 000
Le Mée-sur-Seine	21 000	21 000	22 000	3 000	3 000	3 000
Melun	40 000	49 000	58 000	25 000	28 000	31 000
Vaux-le-Pénil	11 000	11 000	11 000	5 000	6 000	7 000
	97 000	110 000	126 000	40 000	45 000	50 000

Tableau 2 : Nombre d'habitants et d'emplois sur le territoire d'étude aux différents horizons – Source : Institut Paris Region

7-3-2 PREVISIONS DE FREQUENTATION

7-3-2-1 Prévisions de fréquentation du pôle

Le tableau ci-après synthétise les résultats des prévisions de trafic en situation actuelle (2019) et à l'horizon de modélisation 2030, ainsi que le taux d'évolution annuel moyen entre la situation actuelle et l'horizon de modélisation. Les résultats intègrent l'ensemble des voyageurs montants et descendants sur toutes les lignes desservant le pôle : les données sont issues des comptages réalisés sur le RER D en 2019, et sur la ligne R en 2017 (enquêtes OD, comptages sur les lignes, validations). Les modes de diffusion et rabattement marche à pied et voiture sont regroupés sous l'appellation « ville ».

Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin	Situation actuelle (2019)	Situation 2030	Taux d'évolution annuel moyen
Correspondance entre les lignes ferrées	700	800	+ 1,2%
Liaison entre la ville et les lignes ferrées	2300	2 800	+ 1,8%
Correspondance entre les bus et les lignes ferrées	2700	4 000	+ 3,6%
Fréquentation totale du pôle	5700	7 600	+ 2,6%

Tableau 3 : Prévisions de fréquentation en transports collectifs en nombre de voyageurs en situation actuelle et à l'horizon 2030 au pôle gare de Melun, taux d'évolution annuel moyen

A terme, la fréquentation du pôle de Melun sera de l'ordre de 56 000 voyageurs par jour, soit plus de 16,3 millions de voyageurs par an. Les flux de correspondance entre les lignes de bus et le réseau ferré connaîtront une augmentation importante de l'ordre de 50 % entre la situation actuelle et l'horizon 2030. Le réaménagement des deux gares

routières du pôle gare de Melun, la mise en service du T Zen2 prévue en 2027 et la restructuration du réseau de bus local contribueront à rendre davantage attractif ce mode de transport et par voie de conséquence à l'augmentation des volumes de correspondances entre les bus et le réseau ferré.

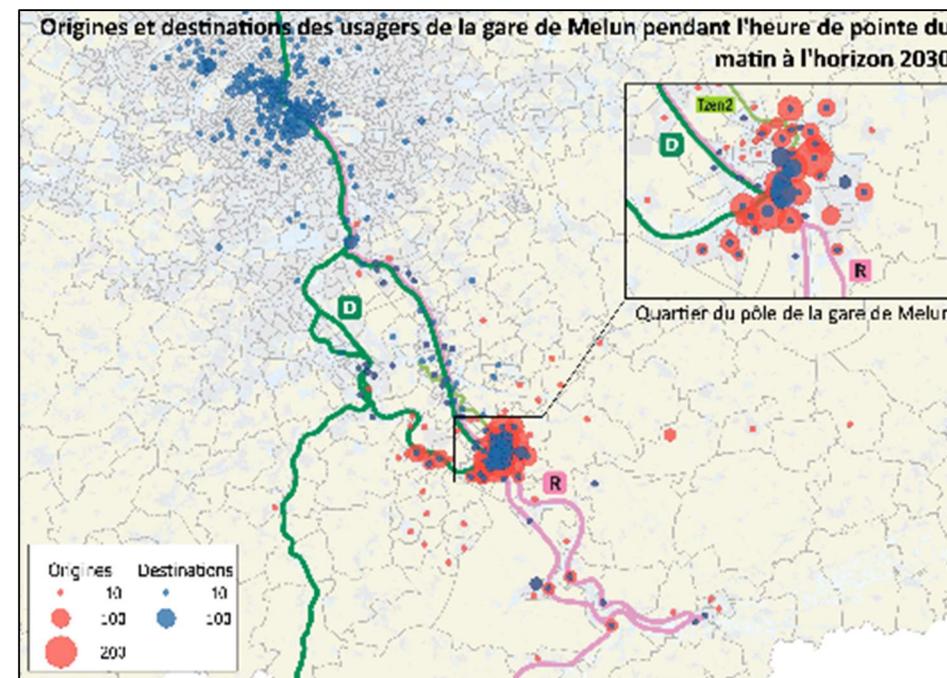


Figure 64 : Origines et destinations des usagers de la gare de Melun à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2030 en nombre de voyageurs

L'analyse des origines et destinations des usagers de la gare de Melun en 2030 met en évidence l'importance du pôle gare de Melun au sein du réseau de transports collectifs de ce territoire francilien en tant que pôle de rabattement et de diffusion.

7-3-2-2 Bilan socio-économique du projet

L'évaluation socio-économique est réalisée aux conditions économiques de 2019 qui correspondent aux conditions dans lesquelles les coûts du projet sont exprimés.

Le bilan est établi en tenant compte :

- Des coûts de réalisation du projet, hors coûts liés à la mise en accessibilité de la gare (cette mesure découlant de Loi n° 2006-396 du 31 mars 2006 pour l'égalité des chances) ;
- Des avantages générés, estimés en 2030. On fait par ailleurs l'hypothèse d'une évolution du trafic de 1% par an après 2030.

Différents gains de temps sont pris en compte dans l'évaluation socio-économique. La figure ci-dessous localise les différentes catégories de gains qui sont considérés :



Amélioration des correspondances :

1. Ferroviaires
2. Bus <> Gare

Accès :

1. À pied
2. En voiture
3. À vélo

Lien ville-ville

Décongestion des espaces ferroviaires

Figure 65 : Localisation des différents gains de temps valorisés

Les stationnements vélo ne sont pas représentés dans la mesure où ils sont répartis tout autour du pôle.

- **Gains liés à l'amélioration des correspondances ferroviaires**

La création d'un nouveau PASO multipliera les itinéraires possibles pour correspondre entre les différentes lignes ferroviaires desservant la gare. Le gain de temps est en moyenne de 35 secondes pour les 800 voyageurs effectuant une correspondance ferroviaire à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2030.

	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	Année 2030	Valeur Actualisée Nette	Année 2030	Valeur Actualisée Nette
Gains de temps monétarisés en €₂₀₁₉	0,99 M€	13,8 M€	0,57 M€	19,4 M€

Tableau 4 : Gains de temps monétarisés – correspondances ferroviaires

- **Gains liés à l'évolution des itinéraires de correspondance entre les bus et les lignes ferroviaires**

Dans le projet, le réaménagement des deux gares routières du pôle, le déplacement des différents arrêts de bus aura pour effet de modifier les temps de correspondance entre les bus et les lignes ferroviaires avec un effet mesuré selon la localisation :

- Au sud, la création du nouveau PASO améliorera l'accessibilité du pôle depuis la gare routière de la place de l'Ermitage ;
- Au nord, l'éloignement des quais de reprise des voyageurs entraînera un léger allongement des temps de correspondance. Ce dernier sera en partie compensé par des quais de dépose situés au droit de la gare, donc plus proches qu'en situation actuelle. En outre, le nouveau PASO réduira le temps de marche entre les arrêts de bus de l'avenue Thiers et la gare.

Les pertes de temps engendrées par l'éloignement des quais de reprise ne sont pas entièrement compensées par les gains de temps. Les 4000 usagers effectuant une correspondance entre les lignes de bus et la gare à l'horizon 2030 perdront en moyenne 5 secondes.

	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	Année 2030	Valeur Actualisée Nette	Année 2030	Valeur Actualisée Nette
Gains de temps monétarisés en €₂₀₁₉	-0,6 M€	-8,3 M€	-0,34 M€	-11,7 M€

Tableau 5 : Gains de temps monétarisés – correspondances bus<>train

- **Gains liés à l'amélioration des accès à pied et gains de confort**

La création du nouveau PASO réduit la distance à parcourir pour rejoindre la gare depuis certains quartiers environnants permettant un gain de temps moyen estimé à 40 secondes.

	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	Année 2030	Valeur Actualisée Nette	Année 2030	Valeur Actualisée Nette
Gains de temps monétarisés en €₂₀₁₉	1,24 M€	17,2 M€	0,71 M€	24,1 M€

Tableau 6 : Gains de temps monétarisés – amélioration des accès à pied

Les gains de confort ne peuvent être monétarisés

- **Gains liés à l'amélioration du stationnement**

L'augmentation du nombre de stationnement du Parc de Stationnement Régional (PSR) de 664 places à 950 places engendrera un gain de 7 minutes de temps de recherche de stationnement et de cheminement jusqu'à la gare pour les usagers

L'augmentation de la capacité du pôle en stationnements vélos (passant de 30 places jusqu'à potentiellement 760) générera un gain de temps pour garer un vélo sera de 2 minutes par jour par place de stationnement.

	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	Année 2030	Valeur Actualisée Nette	Année 2030	Valeur Actualisée Nette
Gains de temps monétarisés en €₂₀₁₉	0,89 M€	12,3 M€	0,51 M€	17,3 M€

Tableau 7 : Gains de temps monétarisés – amélioration du stationnement

- **Gains liés à l'amélioration du lien ville-ville**

Le gain de temps permis par la séparation des usages et par l'utilisation d'un tunnel plus fonctionnel pour les piétons est estimé à 10 secondes pour les piétons et 30 secondes pour les vélos.

	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	Année 2030	Valeur Actualisée Nette	Année 2030	Valeur Actualisée Nette
Gains de temps monétarisés en €₂₀₁₉	0,35 M€	4,9 M€	0,2 M€	6,8 M€

Tableau 8 : Gains de temps monétarisés – amélioration du lien ville-ville

- **Gains liés à la décongestion**

L'augmentation de la surface des espaces d'échange ainsi que la meilleure répartition des usagers sur les quais, permise par les nouveaux accès, vont diminuer la densité d'occupation des espaces et donc améliorer le confort au sein du pôle. Néanmoins ces gains ne sont pas quantifiables donc non intégrés au bilan

	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	Année 2030	Valeur Actualisée Nette	Année 2030	Valeur Actualisée Nette
Gains de temps monétarisés en €₂₀₁₉	3,62 M€	50,3 M€	2,07 M€	70,5 M€

Tableau 9 : Gains de temps monétarisés – décongestion

- **Coûts du projet**

Les coûts de réalisation des aménagements considérés pour la présente évaluation sont estimés à 89,2 M€ aux conditions économiques de 2019. L'engagement de ces coûts s'étalera de 2023 à 2030, conformément au planning prévisionnel.

Il est considéré que le projet ne génère pas de surcoûts d'exploitation par rapport à la situation actuelle.

7-3-2-3 Bilan socio-économique monétarisé du projet

Le bénéfice actualisé net du projet est de :

- 6 M€ (CE 2019) selon la méthode francilienne, soit un bénéfice actualisé net par euro investi de +0,06.
- 1 M€ (CE 2019) selon la méthode de l'instruction ministérielle, avec un bénéfice actualisé net par euro investi de +0,01.

En € ₂₀₁₉	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Avantages actualisés	+ 99 M€	+ 138 M€
Coûts	- 93 M€	- 137 M€
Bénéfice actualisé net	+ 6 M€	+ 1 M€
Bénéfice actualisé net / euro investi	+ 0,06	+ 0,01
Taux de rentabilité interne	8,5 %	4,0 %

Tableau 10 : Bilan socioéconomique du projet

Dans les deux cas, le taux de rentabilité interne dépasse le taux d'actualisation, le seuil de rentabilité socio-économique est donc atteint. L'opportunité du projet est avérée.



8

Maîtrise d'ouvrage et financement

*Pôle de Melun
Schéma de Principe*

8- Maîtrise d'ouvrage et financement

8-1 Sources de financement

Plusieurs financements pourront être sollicités dans le cadre du financement du pôle :

- Contrat de Plan Etat Région (CPER) programme PEM ;
- Contrat de Plan Etat Région (CPER) programme Gares ;
- Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) ;
- Financements IDFM dits « de Droit Commun » (subventions) ;
- Financements éligibles au contrat IDFM – SNCF (2020 – 2024) et contrat suivant.

Les clefs connues de financement à la date d'approbation du Schéma de principe sont les suivantes :

Financement	Part
CPER 2015 – 2020 prolongé à 2021	
Région Ile de France	35%
Etat (DRIEA)	15%
Bloc local et opérateurs	50 % (parts négociables)
CPER programme Gares Amélioration et modernisation des RER (Schéma Directeur Gares)	
RIF	52,5 %
ETAT	22,5%
MOA	25%

Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)*	
IDFM	50 %
RIF	25%
MOA	25%
<i>*Négociation en cours pour les gares dites « complexes » dont Melun</i>	
Financements IDFM dits « de droit commun » Notamment pour les P+R, le stationnement vélos...	
IDFM	70% (avec des règles de plafonnement)
MOA	30%
Contrat IDFM – SNCF	
IDFM	100%**
<i>**Opérations inscrites au contrat (en cours de négociation)</i>	

Les règles de financement pourraient évoluer dans le cadre de la négociation en cours pour le CPER (2021– 2027).

Une partie des équipements en gare pourrait être financée par IDFM via le contrat IDFM – SNCF. Les redevances commerciales générées par les coques commerciales viendront en déduction des coûts de gestion de la gare assurés par IDFM via le contrat. Elles feront l'objet de négociations entre IDFM et Gares&Connexions.

8-2 Maîtrises d'Ouvrage

Plusieurs maîtres d'ouvrage exerceront simultanément ou consécutivement la responsabilité des études AVP – PRO, la préparation des marchés et le pilotage de l'exécution des travaux pour les différents éléments de programme à venir sur le pôle.

Jusqu'à présent, Ile-de-France Mobilités a été Maître d'Ouvrage des études du pôle de Melun, et continuera à veiller à la bonne coordination des différents éléments du programme.

Après l'Enquête Publique, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine va prendre en charge la maîtrise d'ouvrage des éléments de programme en dehors du périmètre de la gare SNCF.

Sur le périmètre SDA, la SNCF (Réseau puis Gares&Connexions) est MOA sur les études et travaux.

Le tableau ci-après récapitule la répartition pressentie des MOA entre les éléments de programme.

Éléments de programme	Maîtrises d'Ouvrage
ZONE FERROVIAIRE	
01. Nouveau PASO	
PASO – Accessibilité ; Désaturation ; Lien de ville	SNCF G&Co
PASO – Lien de ville salles souterraines	SNCF G&Co
02. Emergence nord	
Débouché nord (dont circulations verticales hors EM)	SNCF G&Co
Nouveau bâtiment nord (dont EM et équipements)	SNCF G&Co
CAB – élargissement accès E4	SNCF G&Co
CAB – renouvellement matériel BV	SNCF G&Co
Parking vélo Ile-de-France Mobilités	SNCF G&Co
Valorisation, commerces	SNCF G&Co
Aménagement de surface	SNCF G&Co
03. Préau sud	
Equipement accès	SNCF G&Co
Préau sud	SNCF G&Co
04. Travaux quais	
Rehaussement quais	SNCF G&Co
Rénovation des abris existants Pose de nouveaux abris	SNCF G&Co

05. Amélioration accès et souterrain existant	
Travaux PASO existant	SNCF G&Co
Elargissement accès + CAB agrandissement ligne accès PASO nord existant	SNCF G&Co
Reprise auvent BV + emmarchement	SNCF G&Co
CAB – Renouvellement matériel Accès Séjournée	SNCF G&Co
Mise aux normes accessibilité BV (balises sonores, tablette, lignes de guidage)	SNCF G&Co

ZONE NORD	
06. Parvis nord	
Aménagement de surface (yc Tzen 2)	CAMVS
Arceaux, abris vélos	CAMVS
Aménagements définitifs Tzen 2	CAMVS
07. Rue Barchou et souterrain vélo	
Requalification souterrain vélo	CAMVS
08. Gare routière nord	
Libération de l'emprise SNCF M	CAMVS
Aménagement de la gare routière	CAMVS
Aménagement surlargeur	CAMVS
09. Zone de régulation	
Aménagement de la zone	CAMVS
Local conducteurs	CAMVS
Libération de l'emprise SNCF R (acquisition + reconstruction)	CAMVS

ZONE SUD	
10. Place Séjourné	
Libération foncier ICF parcelles 222 et 257 (achat relogement et démolition)	CAMVS
Aménagement de surface	CAMVS
Arceaux, abris vélos	CAMVS
Véligo	CAMVS
Local association vélo	CAMVS
Valorisation culturelle et harmonisation qualitative des façades place Séjourné	Ville
11. Place de l'Ermitage	
Aménagement de surface	CAMVS
12. Gare routière sud	
Aménagement gare routière	CAMVS
Local conducteurs	CAMVS
13. Accroche coulée verte (rampe voie verte)	
Aménagement de surface	CAMVS
Arceaux, abris vélos	CAMVS

ZONE PARKING**14. PSR - démolition et reconstruction**

Démolition PSR	CAMVS
Construction et labellisation	CAMVS

ELEMENTS DE PROGRAMME	COUT D'INVESTISSEMENT (M€ H.T) [CE 2019]	MOA	FINANCEMENTS				
			Pôle CPER	SD RER Gares	SDA	Droit commun IDFM	Contrat IDFM - SNCF
ZONE FERROVIAIRE	112,1						
01. Nouveau PASO	52,8	G&Co	+	+	+		
02. Emergence Nord	14,2	G&Co	+	+	+	+	+
03. Préau Sud	2,8	G&Co	+				
04. Travaux quais	34,5	G&Co	+	+	+		
05. Amélioration accès et souterrain existant	7,8	G&Co	+	+	+		+
ZONE NORD	14,8						
06. Parvis Nord	4,1	CAMVS	+			+	
07. Rue Barchou et souterrain vélo	0,1	CAMVS	+				
08. Gare routière Nord	8	CAMVS				+	
09. Zone de régulation Nord	2,6	CAMVS				+	
ZONE SUD	10						
10. Place Séjourné	3,2	CAMVS	+			+	
11. Place de l'Ermitage	3,6	CAMVS	+				
12. Gare routière Sud	2,5	CAMVS				+	
13. Accroche coulée verte (rampe voie verte)	0,7	CAMVS	+			+	
ZONE PARKING	23,1						
14. PSR – Démolition – Reconstruction	23,1	CAMVS				+	
TOTAL	160						

Pôle gare de Melun

Schéma de Principe

Mars 2021