



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle de Melun



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

Pièce A : Notice explicative

Sommaire

1. Préambule	3
2. Objet du projet	5
2.1. Contexte du projet.....	6
2.2. Objectifs du projet.....	6
2.3. Présentation du projet.....	7
2.4. Solutions de substitution examinées et raisons du choix du projet.....	10
3. Présentation du présent dossier	14
3.1. Objet du présent dossier d'enquête publique	15
3.2. Présentation des pièces du dossier d'enquête publique.....	17
4. Principaux acronymes et abréviations	19

Table des illustrations

Figure 1 : Extrait du CPER 2015-2020 (https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/content/download/12793/88209/file/CPER-2015-2020.pdf)	6
Figure 2 : Les principaux objectifs du projet de réaménagement du pôle de Melun (www.iledefrance-mobilites.fr , septembre 2020)	6
Figure 3: Aménagements autour de la gare à l'issue de la concertation (www.iledefrance-mobilites.fr)...	7
Figure 4 : Plan des différentes zones du pôle d'échanges soumis à étude d'impact.....	8
Figure 5 : Plan des différentes zones du pôle d'échanges soumis à la procédure de DUP	9
Figure 6 : Méthodologie et principes d'élaboration des scénarios (Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales – Décembre 2017	11
Figure 7 : Scénario B – Passage souterrain à l'ouest (Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales – Décembre 2017.....	13



1. Préambule

Cette pièce a pour objet de présenter une vision synthétique du projet (conformément aux exigences de l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Une présentation plus complète est disponible dans la partie 2 de l'étude d'impact (pièce G).

Elle permet également de présenter une vision synthétique de l'objet de l'enquête. Une présentation plus complète est disponible au sein de la pièce B.

Enfin, elle explicite l'objet de chacune des pièces présentées au sein du dossier, objet de la présente enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.



2. Objet du projet

2.1. CONTEXTE DU PROJET

Avec 43 000 voyageurs par jour, la gare de Melun est la plus fréquentée de Seine-et-Marne. Le projet de pôle-gare consiste à créer un véritable pôle de correspondances accessible et adapté à l'évolution urbaine du quartier-gare et de l'agglomération.

Les aménagements concernent notamment les parvis, les deux gares routières et les cheminements pour les piétons et les cyclistes. Pour compléter ces aménagements, un projet de franchissement des voies ferrées est aussi prévu pour créer un nouveau lien urbain et la mise en accessibilité de la gare.

Pour cette opération ambitieuse de réaménagement du pôle gare de Melun, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS), Île-de-France Mobilités, l'État, la Région Ile-de-France (RIF), le Département de Seine-et-Marne, SNCF – Gares&Connexions et SNCF Réseau se sont associés.

Inscrit au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 et confirmé dans la révision du CPER signée par l'Etat et la Région le 7 février 2017, le pôle de Melun est éligible à des financements Etat-Région.

• Développer l'ensemble des réseaux

Il s'agit d'engager les projets dont les études ont été initiées sous le précédent contrat et qui entrent désormais en phase opérationnelle. Le contrat de plan fixe le cadre général de leur plan de financement pour permettre de concrétiser rapidement les conventions travaux.

Sont concernées les opérations suivantes :

- **Projets RER** : Prolongement d'EOLE à l'ouest. L'enveloppe réservée dans le contrat de plan doit permettre d'engager globalement ce projet de désaturation du RER A et de modernisation du réseau régional. Elle permettra notamment de lancer une phase significative de travaux d'amélioration de la ligne entre Mantes et La Défense et d'améliorer ainsi très sensiblement l'ensemble des services offerts à partir de la gare Saint Lazare. Une convention de financement globale formalisera l'engagement des partenaires sur le financement de la totalité du projet.
- **Pôles** : Saint-Denis ; Chessy-Marne-la-Vallée ; Bipôle gare de l'Est-gare du Nord ; Val de Fontenay ; phase 2 de Versailles Chantiers ; Noisy-le-Sec ; Melun ; Mantes la Jolie ; Poissy ;
- **Tangentielles** : Tram-Train Massy-Évry, prolongé à Versailles-Chantiers, Tangentielle Ouest – phase 1 « Saint-Cyr – Saint-Germain-en-Laye » et phase 2 « Saint-Germain-en-Laye – Achères »
- **Métros** : Prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier
- **Tramways** : T3 Porte d'Asnières et prolongements ultérieurs (prolongement à Nation et bouclage à l'ouest), prolongement du T1 à l'Ouest (Colombes) et à l'Est (Val de Fontenay), Débranchement du T4 à Clichy – Montfermeil, T7 Villejuif – Juvisy (phase 2), T9 Paris – Orly-Ville, T10 Antony – Clamart
- **TZen/BHNS et autres TCSP** : TZen1 Sénart-Corbeil (phase 2), TZen2 Sénart-Melun, TZen3 Pantin-Pavillon-sous-Bois, TZen4 Viry-Châtillon – Corbeil, TZen5 Paris-Choisy le Roi, TZen du Mantois, TCSP Esbly-Chessy, Est TVM, Altival, RN 20 Massy-Arpajon, liaison Créteil-Villeneuve Saint-Georges, BHNS Bords de Seine, etc.
- **Bus sur autoroutes** : en particulier sur les corridors prioritaires identifiés conjointement par l'État, la Région et le STIF sur A1, A3, A6, N104, A10, N118, A12.

Figure 1 : Extrait du CPER 2015-2020 (<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/content/download/12793/88209/file/CPER-2015-2020.pdf>)

2.2. OBJECTIFS DU PROJET

Le projet de pôle poursuit trois principaux objectifs déclinés en sous-objectifs.

▪ Conforter l'attractivité et l'intermodalité

- Améliorer la perception du pôle ;
- Organiser les espaces bus et l'arrivée du T Zen 2 ;
- 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.

▪ Inscrire le pôle dans la dynamique du quartier

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

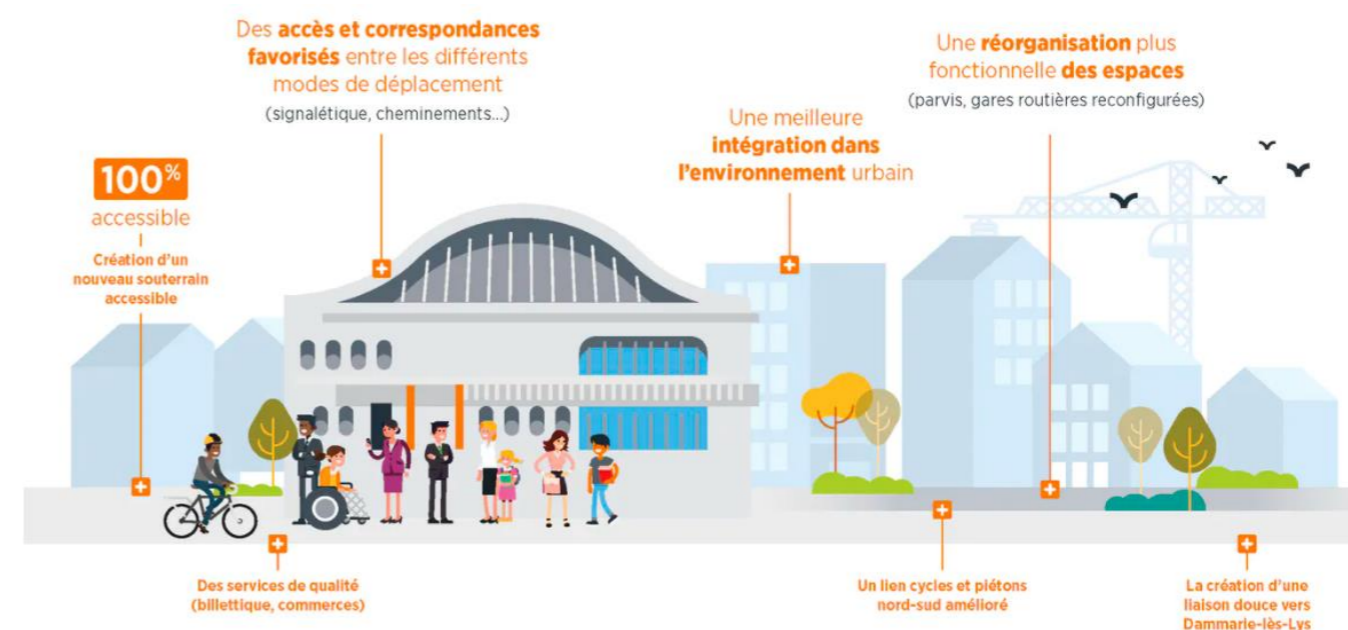


Figure 2 : Les principaux objectifs du projet de réaménagement du pôle de Melun (www.iledefrance-mobilites.fr, septembre 2020)

2.3. PRESENTATION DU PROJET

Le pôle d'échanges de Melun se compose d'une multitude de projets 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 réaménagement du pôle 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.



Figure 3: Aménagements autour de la gare à l'issue de la concertation (www.iledefrance-mobilites.fr)

Le projet, tel que présenté **dans le cadre de l'étude d'impact**, intègre les éléments du programme suivant :

Zone ferroviaire :

1. Nouveau PASO
2. Emergence nord (ouvrage de liaison nord)
3. Emergence sud
4. Travaux de quai et abris de quai
5. Accès et rénovation

Zone Nord :

6. Parvis nord
7. Tunnel vélo
8. Gare routière nord
9. Zone de régulation

Zone Sud :

10. Place Séjourné
11. Parvis sud : place de l'Ermitage et arrêts de bus le long de l'avenue Thiers
12. Gare routière sud
13. Amorce de la coulée verte

Zone parking :

14. Parking-relais

Projet tertiaire de la CAMVS (15)

S'ajoute donc au projet présenté précédemment et comportant les éléments de programme 1 à 14 (seuls concernés par la déclaration d'utilité publique), **le projet immobilier prévu au niveau de l'ancienne halle SERNAM, constituant la première phase du projet de « Quartier Centre Gare » porté par la CAMVS** (figure 15 sur le plan ci-contre et qui n'est pas compris dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique). A la demande de l'Autorité environnementale, dans le cadre de sa réponse à la demande d'examen au cas par cas déposé pour le projet de pôle de Melun, ce projet immobilier a été intégré dans l'étude des incidences du projet (présentée dans l'étude impact, en pièce G). Il prévoit la construction de 10 000 à 12 000m² de bureaux traversants avec une largeur de 16 mètres linéaires, ainsi qu'un parking en sous-sol (avec un seul niveau à usage privé, voire 2 niveaux supplémentaires qui pourraient être ajoutés à usage public).

Etant précisé que les phases ultérieures du projet de « Quartier Centre Gare » de la CAMVS, encore à des stades d'études très préliminaires, n'ont pas été intégrées au projet de réaménagement du pôle de Melun tel que soumis à enquête publique et à étude d'impact.

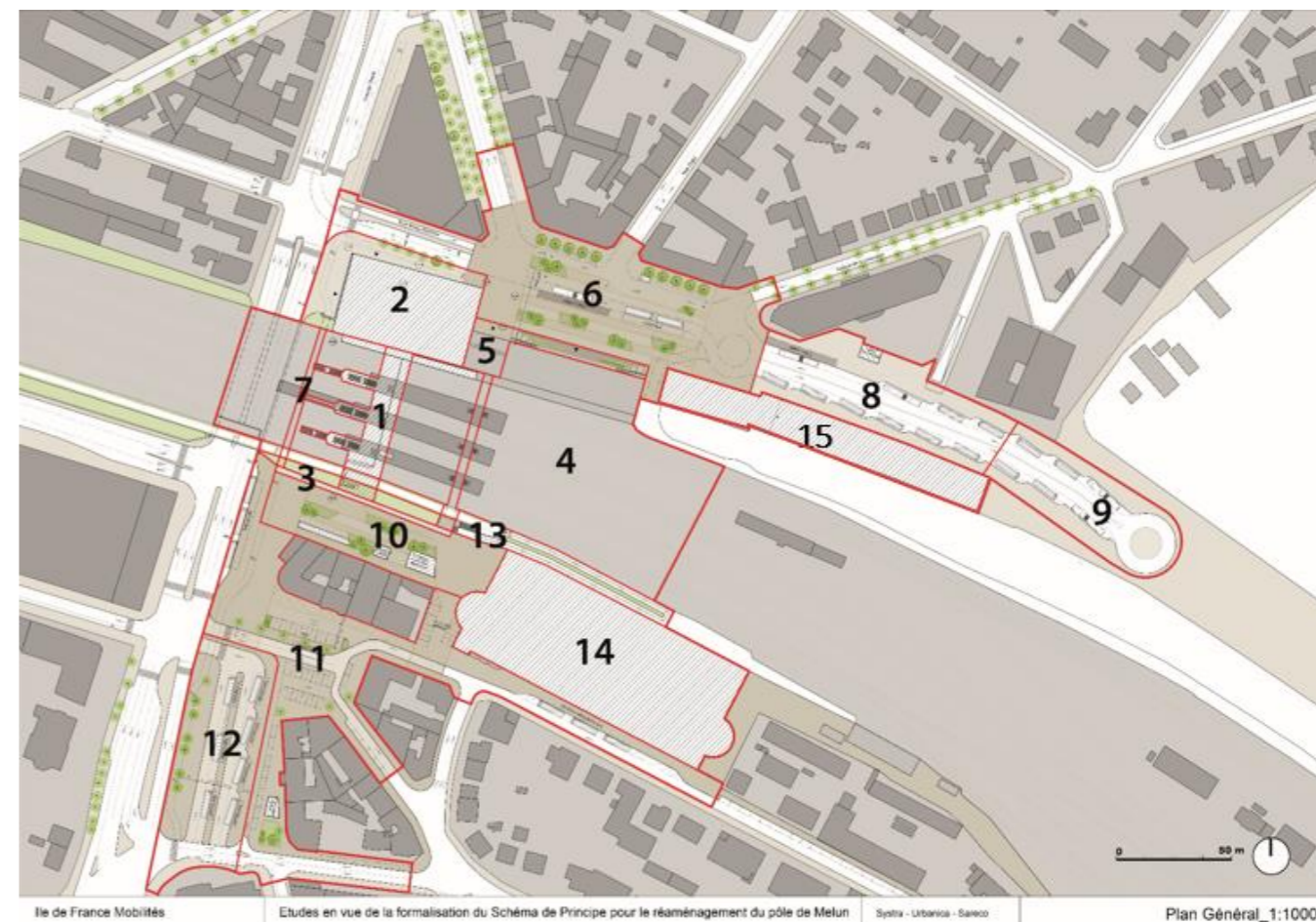


Figure 4 : Plan des différentes zones du pôle d'échanges soumis à étude d'impact

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

Zone ferroviaire :

1. Nouveau PASO
2. Emergence nord (ouvrage de liaison nord)
3. Emergence sud
4. Travaux de quai et abris de quai
5. Accès et rénovation

Zone nord :

6. Parvis nord
7. Tunnel vélo
8. Gare routière nord
9. Zone de régulation

Zone sud :

10. Place Séjourné
11. Parvis sud : place de l'Ermitage et arrêts de bus le long de l'avenue Thiers
12. Gare routière sud
13. Amorce de la coulée verte

Zone parking :

14. Parking-relais

Comme exposé précédemment, le projet immobilier prévu au niveau de l'ancienne halle SERNAM, constituant la première phase du projet de « Quartier Centre Gare » porté par la CAMVS (figure 15 sur le plan ci-dessus), n'est pas intégré dans le cadre de de la procédure de DUP.



Figure 5 : Plan des différentes zones du pôle d'échanges soumis à la procédure de DUP



2.4. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES ET RAISONS DU CHOIX DU PROJET

Le présent chapitre décrit les solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées pour le réaménagement du pôle de Melun, et les principales raisons du choix effectué.

2.4.1. Principales solutions examinées

La première phase d'études pour le réaménagement du pôle de Melun correspond au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).

Le DOCP élaboré avec les collectivités et les transporteurs a permis de faire ressortir les principaux enjeux du pôle à savoir :

- Conforter l'attractivité et l'intermodalité du pôle de Melun par la réorganisation et l'agrandissement des espaces pour améliorer les déplacements des voyageurs et faciliter les correspondances au sein du pôle ;
- Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs ;
- Participer à la dynamique du quartier en accompagnant les projets portés par les collectivités.

Pour répondre à ces trois principaux enjeux, différents scénarios ont été étudiés dans le cadre du DOCP, afin d'apporter une réponse aux besoins actuels et futurs de déplacements.

A partir de ces enjeux, un scénario socle a été défini correspondant aux aménagements aux abords de la gare, complété par trois scénarios de franchissement des voies ferrées.

En complément des scénarios, quelques variantes sont proposées. Les variantes concernent :

- la géométrie de la gare routière Sud ;
- la régulation de la gare routière Nord ;
- le devenir du Parc de Stationnement Régional (PSR)
- le projet immobilier tertiaire.

L'impact de l'arrivée du terminus du T Zen 2 (MOA CD77) est intégré à la réflexion de pôle dès le socle d'aménagements.

Une analyse multicritère synthétise les forces et faiblesses des différentes propositions.



SOCLE D'AMENAGEMENTS

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

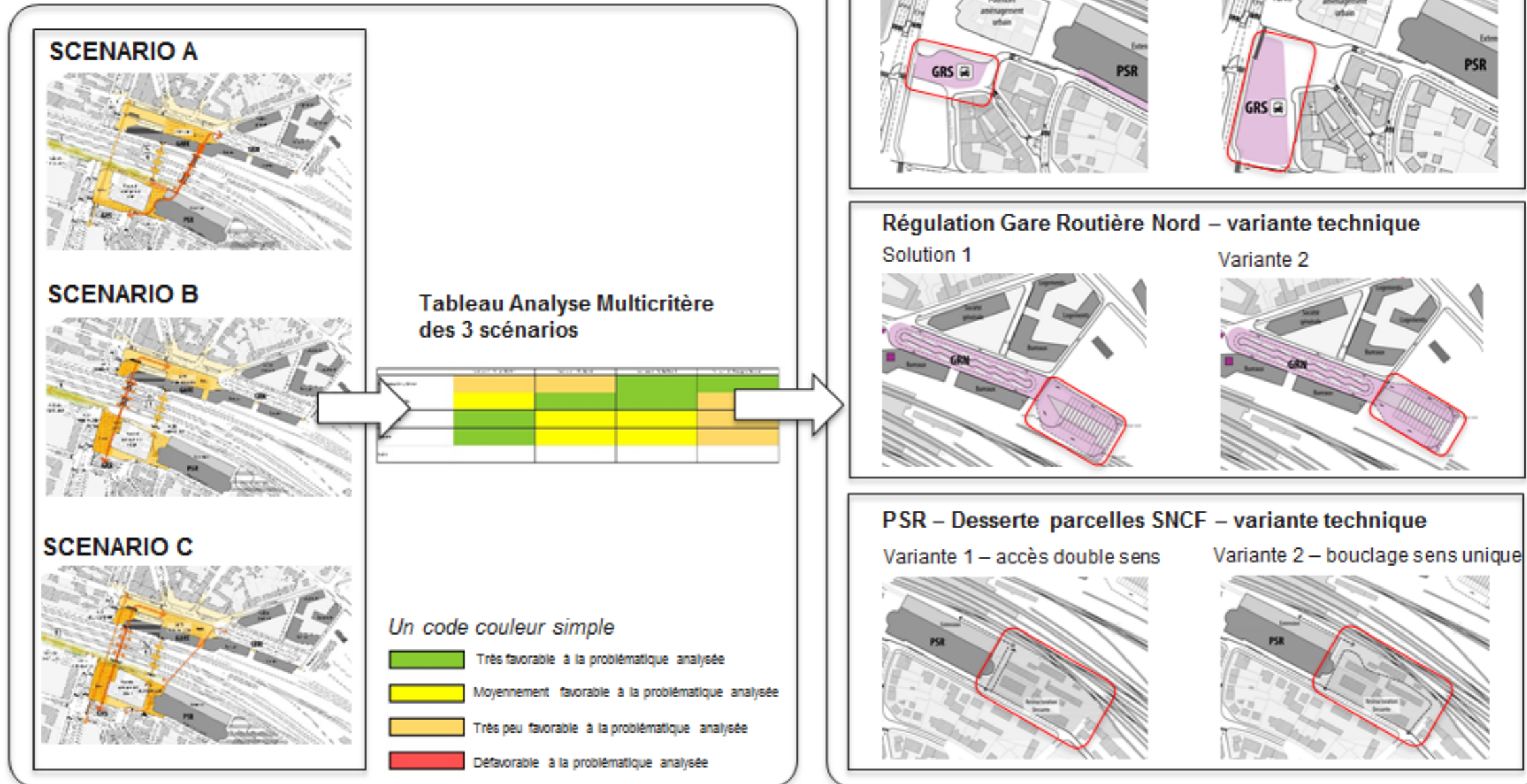


Figure 6 : Méthodologie et principes d'élaboration des scénarios (Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales – Décembre 2017)

2.4.2. Choix du projet retenu

2.4.2.1. Approbation du DOCP

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) a permis de présenter trois scénarios pour le réaménagement du pôle de Melun.

Le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé le DOCP de Melun, le 12 décembre 2017.

2.4.2.2. Enseignements de la concertation

La concertation s'est déroulée du 29 janvier au 2 mars 2018. Elle a mis en lumière plusieurs besoins :

- La mise en accessibilité et la désaturation de la gare, de l'espace public jusque l'accès aux quais ;
- L'accompagnement du développement des modes de déplacement doux et la sécurisation des aménagements pour accéder au pôle ;
- La création d'un véritable parvis donnant toute sa place au piéton tout en accueillant le TZen 2 au plus près ainsi que la construction à l'est d'une gare routière Nord confortable répondant aux besoins actuels et futurs du réseau bus ;
- La reconfiguration complète de la gare routière Sud, tout en veillant à améliorer la qualité paysagère et à intégrer le maintien du marché de la ville ;

- La création d'une offre de stationnement adaptée prenant en compte les besoins locaux tout en facilitant les rabattements vers la gare avec le maintien de la zone de dépose-minute ;
- La bonne insertion urbaine du pôle, en lien avec l'urbanisation actuelle et future (traitement qualitatif et limitation des nuisances) et le développement de services et commerces à l'échelle du pôle.

La concertation a mis en évidence une convergence des avis en faveur du scénario B de franchissement des voies et d'accès aux quais compte tenu de ses caractéristiques en termes d'accessibilité et d'insertion urbaine, accompagnée d'une demande de sécurisation de ce nouveau franchissement et plus globalement du pôle.

Le bilan de cette concertation a été approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités en Conseil du 11 juillet 2018. Il est présenté dans la pièce K du dossier d'enquête relatif aux avis recueillis sur le projet.

Le scénario retenu pour le franchissement est le scénario B, qui consiste en la création d'un passage souterrain permettant l'accueil des flux voyageurs et ville-ville. Ce scénario prévoit entre autres l'affectation du souterrain urbain existant à un usage cycles.

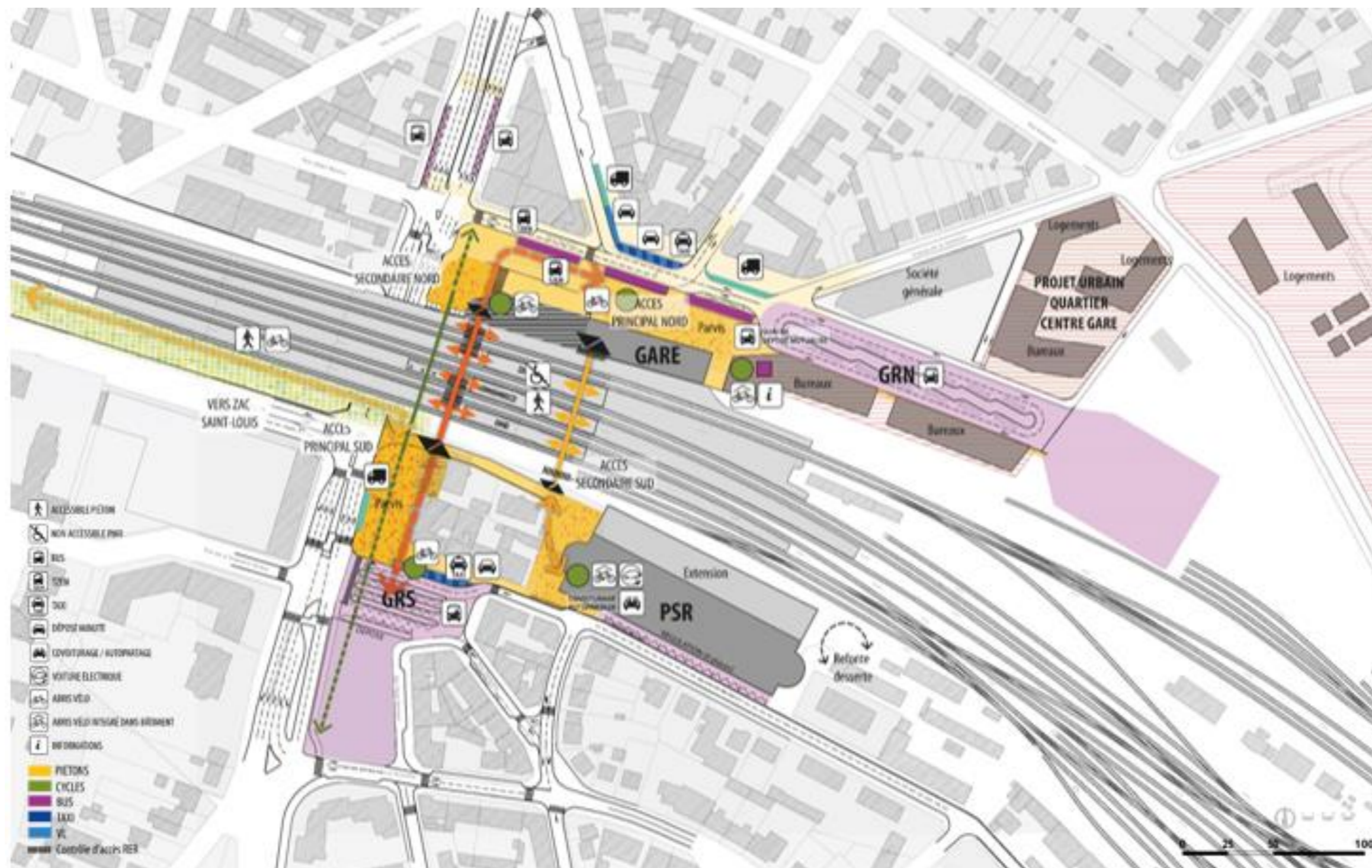


Figure 7 : Scénario B – Passage souterrain à l'ouest (Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales – Décembre 2017)



3. Présentation du présent dossier

3.1. OBJET DU PRESENT DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le présent dossier est établi en vue de la réalisation de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité publique du projet de réaménagement du pôle de Melun.

Cette enquête publique a pour objet de :

- présenter au public le projet et les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil ;
- permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'utilité publique du projet ;
- soumettre l'étude d'impact sur l'environnement et le dossier d'enquête publique (dont l'étude d'impact) à l'avis du public ;
- garantir la bonne prise en compte des préoccupations environnementales, grâce à la prise en compte des intérêts des tiers ;
- justifier le caractère d'intérêt général de l'ensemble des travaux de réaménagement du pôle de Melun.

Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont ensuite analysées et prises en considération le cas échéant par les maîtres d'ouvrage (Île-de-France Mobilités, qui est en charge de la maîtrise d'ouvrage des études, de la concertation et de l'enquête publique, la CAMVS et Gares & Connexions ; cf. pièce B 2.5.1) et par l'autorité compétente (le Préfet de Seine-et-Marne) pour prendre la décision.

La réalisation du projet de réaménagement du pôle de Melun nécessite, à ce stade, l'organisation d'une enquête publique au titre de la déclaration d'utilité publique (en application de l'article L. 1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

L'article L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique précise que « l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par le présent titre. Toutefois, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier de ce code ».

Cet article distingue donc deux hypothèses :

- Soit l'opération faisant l'objet de la déclaration d'utilité publique (DUP) constitue une opération relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, auquel cas, l'enquête publique préalable sera régie par les dispositions du code de l'environnement ;

- Soit l'opération n'entre pas dans le champ d'application de l'enquête publique environnementale, dans ce cas, l'enquête publique sera organisée selon les modalités prévues par le seul code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le champ d'application de l'enquête publique environnementale est défini par l'article L. 123-2 du code de l'environnement :

« I. - Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 à l'exception :

- des projets de création d'une zone d'aménagement concerté ;
- des projets de caractère temporaire ou de faible importance dont la liste est établie par décret en Conseil d'Etat ;
- des demandes de permis de construire et de permis d'aménager portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. Les dossiers de demande pour ces permis font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 ;
- des projets d'îles artificielles, d'installations, d'ouvrages et d'installations connexes sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive »

L'article R. 122-2 du même code dresse la liste des projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale de façon systématique ou après examen au cas par cas, en application de l'article L. 122-1 du même code.

En l'espèce, l'opération envisagée est soumise à évaluation environnementale au cas par cas, en application des rubriques 5°b) (construction de gares), 39° (travaux, constructions et opérations d'aménagement) et 41°a) (aire de stationnement ouvertes au public de plus de 50 places) de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

A la suite de sa saisine par Ile-de-France Mobilités, le Préfet de la Région Ile-de-France, en tant qu'autorité environnementale, a, par une décision n°DRIEE-SDDTE-2020-073 en date du 4 juin 2020, prescrit la réalisation d'une évaluation environnementale.

Dans ces conditions, le présent projet est soumis à une enquête publique qui sera régie par les dispositions du code de l'environnement.



Le dossier d'enquête publique comporte donc l'ensemble des pièces exigées au titre de l'article R. 112-4 du Code de l'expropriation et de l'article R. 123-8 du code de l'environnement.

Par ailleurs, dès lors que la déclaration d'utilité publique pourra emporter mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun, l'enquête publique porte, conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, « à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ».

Le dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Melun est présenté en pièce J.

En résumé, l'enquête publique est donc requise au titre des articles L. 1 et L. 110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle portera sur :

- L'utilité publique du projet ;
- La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun.



3.2. PRESENTATION DES PIÈCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.2.1. Pièce B : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

Cette pièce permet de justifier, sur le plan réglementaire, la réalisation de ce dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique.

Elle :

- mentionne les textes qui régissent l'enquête publique,
- indique la façon dont s'insère la présente enquête publique dans la procédure administrative relative au projet de PEM (pôle d'échanges multimodal),
- informe des décisions qui pourront être adoptées au terme de l'enquête,
- mentionne les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le maître d'ouvrage a connaissance.

3.2.2. Pièce C : Plan de situation

Plusieurs plans permettent de localiser le projet sur le territoire, à différentes échelles.

3.2.3. Pièce D : Plan général des travaux

Le plan général des travaux permet de connaître la nature et la localisation des travaux prévus.

3.2.4. Pièce E : Caractéristiques des ouvrages les plus importants

Cette pièce décrit les caractéristiques générales des ouvrages les plus importants prévus dans le cadre du projet.

3.2.5. Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses

Cette pièce présente une estimation des dépenses liées au projet. Cette appréciation doit permettre de s'assurer que les travaux, compte tenu de leur coût total, présente un caractère d'utilité publique.

3.2.6. Pièce G : Etude d'impact

Le fait de réaliser l'étude d'impact aide le maître d'ouvrage à concevoir son projet en l'intégrant dans son environnement. Elle éclaire également l'administration dans sa décision d'autoriser la réalisation du projet ou non tout en permettant d'informer les citoyens sur la nature des impacts générés par le projet, ainsi que sur les mesures de réduction ou de compensation prévues, relatives à un projet susceptible de les concerner.

Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux et à ses incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

Le contenu de l'étude d'impact comprend notamment :

- Un résumé non technique,
- Une description du projet (localisation, conception, dimension, caractéristiques),
- Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet,
- Un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet,
- Une description des incidences notables du projet sur l'environnement, et les mesures envisagées pour éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser les incidences négatives notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine,
- Une présentation des modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets,
- Une description des solutions de substitution examinées et les principales raisons de son choix au regard des incidences sur l'environnement (article R. 122-5 du code de l'environnement : « *une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* »).

3.2.7. Pièce I – Evaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique sert à :

- examiner la situation actuelle de la zone concernée par le projet, comprenant le contexte socioéconomique, l'offre de transport et l'aménagement du territoire ;
- mener une analyse prévisionnelle des territoires pour appréhender le rôle du projet de PEM dans la réponse aux besoins futurs de mobilité, et pour identifier les évolutions possibles des territoires concernés ;
- déterminer les effets du projet dans le domaine des transports, sur le contexte socioéconomique et dans une perspective d'aménagement du territoire.

3.2.8. Pièce J – Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Melun

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme consiste à prendre en compte un projet de construction ou d'aménagement ayant un caractère d'utilité publique dans les pièces composant le document d'urbanisme, opposable sur le territoire concerné.

En l'espèce, le plan local d'urbanisme de Melun en vigueur est incompatible avec certains éléments de programme du projet du PEM. Cette pièce s'emploie donc à présenter les documents opposables aux tiers (le règlement d'urbanisme et le plan de zonage) du PLU à mettre en compatibilité avec le projet déclaré d'utilité publique.

3.2.9. Pièce K – Annexes

Les annexes regroupent entre autres les avis obligatoires au titre de la réglementation émis sur le projet dont le bilan de la concertation, l'avis des collectivités territoriales intéressées par le projet et des études techniques.

3.2.10. Pièce L - Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale

Cette pièce présente l'avis délibéré de l'Autorité environnementale (Ae du CGEDD) sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du pôle-gare de Melun et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage.



4. Principaux acronymes et abréviations



ABF : Architecte des Bâtiments de France
ADV : Appareil De Voie
Ae : Autorité environnementale
AEP : Alimentation en Eau Potable
ARS : Agence Régionale de Santé
AVAP : Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine
AVP : AVant-Projet
BT : Basse Tension
BRGM : Bureau de Recherche Géologique et Minière
BSD : Bordereau de Suivi de Déchets
BT : Basse Tension
BTP : Bâtiment et Travaux Publics
BV : bureau de vente
CA : Communauté d'Agglomération
CAB : contrôles automatiques banlieue
CAMVS : Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine
CCEC : Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier
CCI : Chambre des Commerces et de l'Industrie
CDT : Contrat de Développement Territorial
CET : Centre d'Enfouissement Technique
CG : Conseil Général
CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CO₂ : Dioxyde de carbone
COV : Composés Organiques Volatils
CPER : Contrat de Plan Etat – Région
CR : Conseil Régional
CSPS : Coordonnateurs de la Sécurité et de la Protection de la Santé
dB : Décibel
DCE : Directive Cadre sur l'Eau / Dossier de Consultation aux Entreprises
DICT : Déclarations d'Intention de Commencement des Travaux
DIM : Dispositif d'Identification du Matériel
DDT : Direction Départementale des Territoires
DDRM : Dossier Départemental des Risques Majeurs
DICT : Déclaration d'Intention de Commencement des Travaux

DO : Directive Oiseaux
DOCOB : DOcument d'Objectifs
DOCP : Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales
DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles
DRIEE : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie
DP : Déclaration de Projet
DVS : Disjoncteur de Voies Secondaires
EAIP : Enveloppes Approchées des Inondations Potentielles
EBC : Espace Boisé Classé
EF : Equipements Ferroviaires
ENS : Espace Naturel Sensible
EP : Etude Préliminaire
EPA : Etablissement Public d'Aménagement
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPIC : Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial
EPRI : Evaluation Préliminaire des Risques d'Inondation
ER : Emplacement Réservé
ERC : Evitement, Réduction ou Compensation
ERS : Etude de Risques Sanitaires
GES : Gaz à Effet de Serre
Ha : Hectare (unité de mesure de superficie)
HPM : Heure de Pointe du Matin
HPS : Heure de Pointe du Soir
HQE : Haute Qualité Environnementale
HTA : Haute Tension
IAU IDF : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IDF : Ile-de-France
IDF : Ile-de-France mobilités
IGC : Inspection Générale des Carrières
IGN : Institut Géographique National
INPN : Inventaire National du Patrimoine Naturel
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IS : Isolateur de Section
ISDI : Installation de Stockage de Déchets Inertes
ISDND : Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux
LAeq : Niveau de pression acoustique continue équivalent

LGV : Ligne à Grande Vitesse

MECDU : Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme

MES : Matières En Suspension

MOA : Maîtrise d'Ouvrage

MOE : Maitrise d'Ouvre

MW : Megawatt

NF : Norme Française

NGF : Nivellement Général de la France

Nm : Niveau d'eau nominal

N100 : Niveau d'eau en crue centennale

NO₂ : Dioxyde d'azote

NRE : Notice de Respect de l'Environnement

OAP : Orientations d'Aménagement et de Programmation

OEET : Observatoire Energie Environnement des Transports

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONF : Office National des Forêts

PASO : Passage SOuterrain

PCC : Poste de Commandement Centralisé

PCT : Poste de Commande Traffic

PCET : Plan Climat Energie Territorial

PEF : Poste Electricité Force

PML : Poste de Manœuvre Local

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PDUiF : Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France

PF : Point Fixe

PGE : Procédures Générales Environnement

PL : Poids Lourds

PLD : Plan Local de Déplacements

PLH : Plan Local de l'Habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

POI : Plan d'Organisation d'Intervention

POS : Plan d'Occupation des sols

PNR : Parc Naturel Régional

PM₁₀ ou PM_{2,5} : *Particulate Matter*, particules en suspension d'un diamètre inférieur à 2,5 et 10 micromètres

PML : Poste de Manœuvre Local

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PNB : Points Noirs de Bruit

PNPD : Plan National de Prévention des Déchets

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

PPSPS : Plans Particuliers de Sécurité et de Protection de la Santé

PPRi : Plan de Prévention des Risques d'inondation

PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels

PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques

PREDD : Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux

PREDDAS : Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux et d'Activités de Soins

PREDEC : Plan Régional de Prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du BTP et des ménages lors de leurs travaux

PREDIF : Plan de REduction des Déchets d'Ile-de-France

PREDMA : Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés

PRIF : Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière

PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air

PST : Partie Supérieure des Terrassements

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

RD : Route Départementale

RER : Réseau Express Régional

RIF : Région Ile de France

RTE : Réseau de Transport d'Electricité

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SD : Schéma Directeur

SDAGE : Schéma Direction d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SDAP : Services Départementaux de l'Architecture et du Patrimoine

SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

SHON : Surface Hors Œuvre Nette

SIC : Site d'Intérêt Communautaire

SME : Système de Management Environnemental

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SNCF G&Co : Société Nationale des Chemins de Fer Gares et Connections

SNIT : Schéma National des Infrastructures de Transport



SO₂ : Dioxyde de soufre

SOGED : Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets

SP : Schéma de Principe

SPR : Site Patrimonial Remarquable

SRCAE : Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie

SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures de Transport

SRU : Solidarité et Renouvellement Urbains

TC : Transport en Commun

TCO : Tableau de Contrôle Optique

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TEP : Tonnes Equivalent Pétrole

TJD : Traversée Jonction Double

TMD : Transport de Matières Dangereuses

TN : Terrain Naturel

TRI : Territoire à Risques Importants

UM : Unité Multiple

US : Unité Simple

UVP/H : unités de véhicules particuliers par heure

UE : Union Européenne

Vx : Voie ferrée x

VRD : Voirie et Réseau Divers

ZA : Zone d'Activité

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZAE : Zones d'Activités Economiques

ZH : Zones Humides

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

ZP : Zone de Protection

ZPPAUP : Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

ZPS : Zone de Protection Spéciale

ZRE : Zones à Emergence Réglementée

ZSC : Zone Spéciale de Conservation