

**Enquête publique unique
Arrêté préfectoral n°2021/33/DCSE/BPE/EXP
du 28 décembre 2021**

ENQUÊTE DU 01 FÉVRIER 2022 AU 02 MARS 2022



Conclusions et avis enquête publique (Titre)

Arrêté préfectoral n°2021/33/DCSE/BPE/EXP du 28 12 2021, portant ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du projet de réaménagement du pôle gare situé sur le territoire de la commune de Melun, emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme.

**Enquête publique unique
du mardi 1^{er} février 2022 à 09h00 au mercredi 02 mars 2022 à 17h30**

Christian HANNEZO
Commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Hannezo'.

Table des matières

1	INTRODUCTION	3
2.	OBJET L'ENQUETE	3
2.1.	Préambule	3
2.2.	Objet de l'enquête publique	3
3.	LE PROJET DE RENOVATION DU PÔLE GARE DE MELUN	4
3.1.	La gare actuelle	4
3.2.	La future gare	4
3.3.	Les acteurs du projet	5
3.4.	Les objectifs du projet	5
3.5.	Le financement	6
3.6.	Calendrier Prévisionnel	7
4.	DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE	7
5.	QUESTIONNEMENT ET REPONSES DU MAITRE D'ŒUVRE	7
5.1.	Principales réponses du maitre d'ouvrage au questionnement du commissaire enquêteur	8
5.1.1	Les caractéristiques du projet ont regroupé près d'un tiers des observations	8
5.1.2	L'impact sur le cadre de vie a regroupé 1/3 des observations	9
5.1.3	La circulation (24.65% des observations)	11
5.1.4	Autres domaines abordés	13
6.	CONCLUSIONS	14
6.1.	Conclusions sur l'organisation de l'enquête	14
6.2.	Conclusion sur le dossier	15
6.3.	Conclusion sur le projet de réaménagement du pôle gare de Melun	15
6.4.	Conclusion sur les avantages et inconvénients du projet de réaménagement du pôle gare de Melun	20
6.5.	Avis du commissaire enquêteur sur la demande d'utilité publique	21

1 INTRODUCTION

La gare de Melun est un pôle de transport attractif à l'échelle de la Région Île de France. Situé dans un territoire en pleine mutation avec de nombreux projets urbains et de transport, le pôle-gare de Melun a vocation à devenir le cœur de l'agglomération de Melun Val-de-Seine. Cependant, celui-ci ne répond pas aux besoins actuels et futurs de déplacements des usagers.

Il est donc nécessaire de repenser et d'améliorer son fonctionnement pour permettre aux voyageurs de circuler facilement et en toute sécurité dans et autour de la gare. L'enjeu est important car la gare de Melun est toujours inaccessible aux personnes à mobilité réduite alors qu'elle accueillait en 2019 selon la SNCF, 15 787 310 voyageurs soit 43252 usagers en moyenne par jour. « C'est plus que la gare Saint Charles de Marseille ou la SNCF 14,6 millions de voyageurs en 2019 ».

Le projet de réaménagement du pôle gare de Melun (Seine-et-Marne) s'inscrit dans un projet de développement urbain porté par la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) qui comprend la requalification du quartier Centre Gare à Melun et celui du quartier Saint-Louis à Dammarie-les-Lys, commune qui, comme celle de La Rochette, est en périphérie du projet. L'objectif de la CAMVS est de mettre en place un projet urbain en opérant une mutation du quartier de la gare, appelé à devenir « le cœur de l'agglomération de Melun Val de Seine »

2. OBJET L'ENQUETE

2.1. Préambule

L'évolution du pôle gare de Melun est devenue une nécessité afin d'améliorer l'accès aux transports en commun pour l'ensemble des usagers (en particulier les personnes à mobilité réduite), en prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements.

C'est dans ce contexte que les services de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine, en partenariat avec Île-de-France Mobilités (IDFM), le Département, la Région et l'Etat, ont engagé des études dès l'automne 2016, qui visent à définir le programme et l'organisation des différentes composantes d'un futur Pôle d'échanges multimodal (PEM).

Le Pôle gare de Melun est l'une des principales gares de Seine-et-Marne. Peu adapté aux nouvelles mobilités et difficile d'accès, son réaménagement va créer un pôle de correspondance où piétons, personnes à mobilités réduites (PMR), cyclistes et automobilistes pourront se déplacer plus facilement et dans un espace plus organisé.

Si c'est bien SNCF Réseau qui est responsable **d'aménager les gares pour les rendre accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite, la Ville de Melun prend toute sa part dans la concertation avec les associations.**

Il restait en Île-de-France, il y a un an, environ 75 gares à traiter pour 2025. **Parmi celles-ci, 27 sont considérées comme étant à forte complexité, dont Melun.**

Les projets de mise en accessibilité doivent permettre d'assurer un accès aux personnes à mobilité réduite, depuis le parvis de la gare jusqu'à la montée dans le train : guichets adaptés, balises sonores, rehaussements de quais pour les mettre à la hauteur du plancher des trains, bandes d'éveil de vigilance le long des quais et en haut des escaliers fixes, installation d'ascenseurs, de portes automatiques, et création de passerelles et de passages souterrains.

2.2. Objet de l'enquête publique

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 ont été ensuite analysées et prises en considération 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, comme indiqué au paragraphe 2.5.1 du mémoire en réponse).

3. LE PROJET DE RENOVATION DU PÔLE GARE DE MELUN

3.1. La gare actuelle

43 000 voyageurs par jour empruntent le pôle gare de Melun via le RER D, la ligne de train R, le TER Grand-Est et les 30 lignes de bus environs qui y circulent. Aujourd'hui, ce pôle présente différents dysfonctionnements qui rend la circulation des voyageurs et les échanges des correspondances difficiles :

- Accessibilité restreinte pour les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite (PMR)
- Une Coupure entre le Nord et le sud de la Ville avec un seul tunnel en accès libres pour les piétons et non accessible aux personnes à mobilité réduite.
- Pas d'ascenseurs ou un accès limité aux cyclistes (cycles pied à terre).
- Les stationnements pour vélo, les cheminements des piétons sont peu adaptés.
- Pas assez de visibilité avec une signalétique rendant difficile les correspondances.
- Les gares routières saturées et peu adaptées à l'évolution du trafic et à la fréquentation (bus, arrêts dispersés peu accessibles et peu lisibles aux usagers).

La gare de Melun est la plus fréquentée de Seine-et-Marne. Cependant, elle ne répond pas aux besoins de déplacements. Avec le développement du territoire, une augmentation de 30% du nombre de voyageurs est attendue d'ici 2030 en gare de Melun.

3.2. La future gare

D'ici 2030, plus de 30 % supplémentaires de voyageurs sont attendus sur le Pôle Gare de Melun. Pour rendre plus agréable le quotidien des usagers, le projet de réaménagement du pôle Gare de Melun a pour objectif de créer un espace plus fonctionnel, plus moderne, mieux organisé et accessibles à tous, notamment aux personnes à mobilité réduite, avec notamment :

- L'agrandissement des espaces avec des quais rénovés et rehaussés pour garantir l'accessibilité à tous et accueillir les nouveaux RER de Nouvelle Génération ;
- La construction d'un passage souterrain mixte accessible à tous pour relier le Nord et le Sud de la ville ;
- La mise en place d'ascenseurs qui permettra notamment aux personnes à mobilité réduite de rejoindre les quais ;
- Une facilitation des correspondances et les différents déplacements pour tous les usagers (arrêt de bus, accès cycliste, accès aux quais, dépose minute, stationnement taxi) ;
- Le réaménagement de la gare routière au nord et sud ;
- La construction d'aménagement réservée aux vélos ;
- L'accueil des nouveaux projets comme le Tzen 2 qui circulera du Carré Sénart à Lieusaint jusqu'à la gare de Melun et 2 projets urbains (la coulée verte en direction de Dammarie-Les-Lys, et le projet tertiaire de la Communauté d'agglomération de Melun Val-de-seine (CAMVS) sur l'ancienne halle SERMAN).

Le projet consiste à créer un véritable Pôle de correspondances accessible et adapté à l'évolution urbaine du quartier- gare et de l'agglomération :



Garantir
l'accessibilité
du Pôle



Faciliter les
correspondances
entre les différents
modes de transport



Développer
**l'usage des
modes actifs**
(marche à pieds, vélo...)



Améliorer le
cadre de vie



Participer à
la dynamique
du quartier et du
cœur d'agglomération

Pour améliorer la circulation des voyageurs, rendre le Pôle accessible à tous ou encore améliorer la qualité de service, plusieurs aménagements sont prévus.

Suite à la concertation menée en 2018, les avis exprimés ont été pris en compte et le scénario de création d'un **nouveau passage souterrain** (PASO) mixte a été retenu. Ce passage accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) permet à la fois de :

- Franchir les voies ferrées et assurer une liaison entre le nord et le sud de la ville
- Créer de nouveaux accès aux quais et donc participer à la désaturation de la gare

Ce nouveau passage souterrain est accompagné d'une requalification des deux parvis nord et sud et de la réorganisation des deux gares routières.

Le tunnel public existant, reliant l'avenue Thiers à la place de l'Ermitage, sera quant à lui **réservé aux vélos**.

De plus, le projet permettra la **mise en accessibilité** pour les personnes à mobilité réduite (PMR) notamment au niveau des quais.

Enfin, pour compléter la transformation, de nombreux aménagements permettront le bon fonctionnement du Pôle : développement des infrastructures cyclables, nouvelle gestion des flux de bus et des stationnements automobiles, reconstruction d'un parking relais plus capacitaire (950 places), désaturation des espaces en gare.

3.3. Les acteurs du projet

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.

3.4. Les objectifs du projet

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.

Le projet de réaménagement du pôle gare de Melun s'articule notamment 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, de la création d'un ouvrage de liaison en sortie nord du PASO, 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 2 : Vue aérienne du pôle d'échanges (schéma de principe, avril 2021)

Eléments de programme (concernés par la Déclaration d'Utilité Publique) :

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. Amorçe de la coulée verte
14. Parking-relais

Projets connexes (qui ne sont pas concernés par la Déclaration d'Utilité publique) :

- A. Arrivée du TZen 2
- B. Coulée verte
- C. Projet tertiaire de la CAMVS (intégré à l'étude d'impact à la demande de l'Autorité Environnementale mais hors du périmètre de la DUP)

3.5. Le financement

Le **coût total du projet** est évalué à ce stade des études (*études préliminaires (dites « Schéma de Principe »)*) à **160 M€ HT** (aux conditions économiques de 2019). Le coût est réparti comme suit :

- Zone ferroviaire (secteur gare hors tunnel vélos) : **112M€**
- Zone nord (secteur nord et tunnel vélos) : **15M€**
- Zone sud (secteur sud comprenant le parking) : **33M€**

3.6. Calendrier Prévisionnel

- **2018** : Concertation préalable
- **2018- début 2021** : Etudes préliminaires (Schéma de principe)
- **Avril 2021** : Approbation du Schéma de principe et du Dossier d'enquête d'utilité publique au Conseil d'administration Île-de-France Mobilités
- **2021-2022** : Etudes détaillées (Avant-projet)
- **Début 2022** : Enquête publique
- **2022-2023** : Etudes travaux (Projet)
- **2023** : Travaux préparatoires
- **2024-2030** : Travaux d'infrastructures et mise en service progressive des aménagements du Pôle
- **2030** : Mise en service complète du Pôle

4. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

L'enquête publique a été prescrite par l'arrêté inter préfectoral n°2021/33DCSE/BPE/EXP du 28 12 2021 du mardi 1^{er} février 2022 à 09h00 au mercredi 02 mars à 17h30.

L'enquête a été conduite par un commissaire enquêteur.

Le siège de l'enquête a été fixé en mairie de Melun.

La publicité réglementaire de l'enquête a été respectée (complétée par une publicité complémentaire aux abords de la gare sur les lieux de passage des usagers).

Les dossiers d'enquête ont été mis à disposition du public :

- **En format papier :**

Dans les mairies de Melun – Dammarie-les-Lys – La-Rochette, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

- **En version numérique :**

En mairie de Melun sur une tablette dédiée fourni par Publilégal et sur les sites internet de la préfecture du 77.

Les cinq permanences annoncées dans l'arrêté ont été assurées par le commissaire enquêteur selon le calendrier arrêté.

La participation du public a été importante, **140** observations ont été déposées sur les registres réparties comme suit :

- Registre papier Melun : **26** (soit 18.6% des observations) dont **18** en présentiel du commissaire enquêteur.
- Registre papier Dammarie-les-Lys : **4** (soit 0.3% des observations) dont **3** en présentiel du commissaire enquêteur
- Registre papier La-Rochette : **7** (soit 0.5% des observations) dont **4** en présentiel du commissaire enquêteur.
- Registre dématérialisé : **103** (soit 73% des observations)

À l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur a remis le procès-verbal de fin d'enquête aux représentants d'IDF Mobilité, CAMVS (Communauté d'Agglomération du Val de Seine) qui ont transmis ensuite un mémoire en réponse aux questions.

5. QUESTIONNEMENT ET REPONSES DU MAITRE D'ŒUVRE

Le commissaire enquêteur a pris en considération les observations portant sur les 15 projets définis dans le dossier d'enquête. Chaque observation, a fait l'objet d'un classement selon les thèmes abordés. Chaque thème contenant lui-même plusieurs « sous thèmes ». Le commissaire enquêteur a relevé plus de 560 points méritants d'être insérés dans le classement ci-dessous.

- Thème 1 : la justification du projet **5.32** % des observations
- Thème 2 : les caractéristiques du projet **28.9** % des observations
- Thème 3 : l'impact environnemental **6** % des observations
- Thème 4 : l'impact sur le cadre de vie **29.8** % des observations
- Thème 5 : la circulation : **24.65%** des observations
- Thème 6 : La communication : **5.32** % des observations

5.1. Principales réponses du maître d'ouvrage au questionnement du commissaire enquêteur.

5.1.1 Les caractéristiques du projet ont regroupé près d'un tiers des observations.

Ce thème regroupait toutes les observations dont les sujets portaient sur des caractéristiques du projet qui apparaissaient incohérentes par rapport à la vision des dépositaires.

Ces observations portaient sur l'appréciation globale du projet – le choix de l'organisation future du stationnement dans le pôle gare (des usagers, des riverains et des autres entités comme les taxis ou les bus) – le projet prélude – la suppression du projet crèche – la réalisation des parvis Nord et Sud – l'offre transport de la SNCF – l'organisation de la circulation autour de la gare notamment pour l'accès aux quais.

Dans ses réponses au questionnement le maître d'ouvrage a précisé :

Concernant l'offre des transports SNCF actuelle

« Pour mémoire, Île-de-France Mobilités, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités en Île-de-France, définit l'offre de transport et la finance. L'opérateur de transport SNCF la met en œuvre. La livraison de quarante-deux rames Régio2N achevée en mars 2020 représente un investissement très important de plus de 700 M€ (trains et infrastructures associées). Une commande complémentaire de huit rames REGIO2N a été approuvée par le Conseil d'Île-de-France Mobilités de décembre 2019 pour les lignes D/R, d'un montant de 113 M€, dont cinq rames en train UM3 (c'est à dire composé de 3 rames) pour des renforts de composition de la ligne R en flancs de pointe (période creuse) »

Concernant les questions sur les places de stationnement des taxis, de dépose et reprise minute et PMR,

« Au-delà du stationnement longue durée, qui sera privilégié dans le futur parking-relais (P+R), d'autres usages sont également pris en compte dans le projet de pôle d'échanges multimodal. Le schéma de principe soumis à concertation a ainsi permis d'identifier des emplacements préférentiels pour les autres usages qui seront approfondis lors des phases d'études opérationnelles (avant-projets), en concertation, le cas échéant, avec les représentants de ces catégories d'usagers (Taxis, PMR). Ainsi, le stationnement des taxis est prévu sur la rue Barchou, en utilisant la voie d'accès pour les bus. Cette localisation permettra de stationner environ huit véhicules simultanément. La configuration des stationnements pour taxis sera précisée lors des études d'avant-projet, sous pilotage de la SPL (études d'Avant-Projet qui démarreront en avril 2022). Des emplacements PMR sont également prévus en bordure du parvis nord et dans le futur parking relais au sud. Enfin des emplacements de type dépose-minute (pour la dépose et la reprise de voyageurs) sont prévus sur la rue Gallieni au nord et à côté du parking-relais au sud (cf : Figure 6). Suite à la conception du projet, une attention particulière sera apportée à leur nombre et leur localisation. La mise en place d'une zone dédiée de très courte durée (pour la reprise des voyageurs) sera ainsi étudiée dès la phase d'avant-projet ».

Concernant le programme tertiaire (projet 15 hors DUP)

« Le programme tertiaire, présenté en p. 65 de l'étude d'impact (pièce G), vise à redynamiser le quartier et à participer à son attractivité économique : il vise à répondre aux attentes des entreprises de disposer d'espaces d'affaires, connectés aux transports et aux services, et à apporter aux habitants une mixité d'usages. Le développement résidentiel en cours sur l'agglomération nécessite de favoriser l'émergence de programmes pour accueillir des entreprises et développer l'emploi sur le territoire. Le programme tertiaire a été dimensionné en intégrant le développement du télétravail : il donnera de l'attractivité au quartier gare et permettra une pépinière d'entreprises de s'y installer car les étages seront composés de plateaux de bureaux avec des espaces flexibles, un espace de coworking répondant aux besoins de flexibilité des travailleurs est également prévu. Ce projet permet également d'offrir une nouvelle façade urbaine en arrivée de gare de Melun (l'une des portes d'entrée majeure du territoire). L'Agglomération n'est aujourd'hui pas en mesure de répondre aux besoins de ses entreprises tertiaires qui souhaitent déménager pour des bureaux plus récents ou plus efficaces énergétiquement parlant. En effet, la construction de m² de bureaux sur le territoire de l'agglomération a été faible depuis la création de la ZAC Grüber et le palais de justice. Il s'agit donc de répondre à un réel besoin pour permettre de conserver certaines entreprises sur le territoire en proposant une offre structurante, neuve et adaptée au parcours résidentiel des entreprises du territoire. Une étude de stratégie en développement économique a été menée en amont par les services de la CAMVS afin de définir cette offre en lien avec les besoins du marché et les ambitions du territoire. Il s'agit également d'assurer le maintien du taux d'emploi sur le territoire afin d'offrir aux habitants un emploi au plus proche de chez eux et limiter ainsi les déplacements domicile-travail ».

Concernant le dispositif d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs :

« Les flux les plus importants concernent le quai 3, qui accueille les trains à destination de Paris. Une augmentation des flux sur ce quai est prévue à l'horizon du projet (flux simulés par AREP - bureau d'études de SNCF G&C). Pour répondre à cette augmentation, il a été décidé d'installer un escalier mécanique, en plus de l'escalier fixe et de l'ascenseur. Deux escaliers mécaniques seront par ailleurs installés dans l'ouvrage de liaison nord. L'installation d'escaliers mécaniques « en enfilade » est écartée pour les autres quais, compte-tenu de leur impact sur l'espace des quais et de leur coût. L'installation d'ascenseurs sous le nouveau passage souterrain, et débouchant sur les quais, est le meilleur compromis pour permettre l'accès aux quais pour les personnes à mobilité réduite. Concernant l'accès en gare des voyageurs, le projet de pôle-gare permettra de revoir l'accès aux quais depuis le parvis nord ou l'avenue Thiers. Le secteur nord sera doté de trois accès extérieurs (accès actuel et accès supplémentaires via l'ouvrage de liaison nord). Au sud, il y aura deux accès extérieurs ».

5.1.2 L'impact sur le cadre de vie a regroupé 1/3 des observations

Ce thème regroupait toutes les observations dont les sujets semblaient porter atteinte à la qualité de la vie des usagers ou des riverains.

Pour l'essentiel ces observations portaient sur l'aide à la mobilité – les modalités d'accès pendant la phase travaux – l'intégration de mesures d'hygiène dans le projet – l'insécurité dans le pôle gare de Melun – délocalisation et ou perte de valeur immobilière – végétalisation – pollutions sonores.

- Le réaménagement de la gare de Melun est réalisé dans le cadre du Projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) qui combine plusieurs enjeux :
- D'accessibilité (avec l'obligation réglementaire de rendre la gare accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR) pour 2024 – 2025),
- D'amélioration des déplacements et correspondances,
- De désaturation des espaces,
- D'adaptation des infrastructures à l'arrivée du nouveau matériel roulant RER NG,
- De l'intégration dans le développement urbain du quartier.

Concernant l'accessibilité

« Une concertation, tenue en 2018, a abouti à retenir un scénario de mise en accessibilité, de franchissement et de désaturation de la gare via un nouveau passage souterrain (PASO) mixte. Le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé, le 14 avril 2021, le Schéma de Principe et le Dossier d'Enquête Public du pôle-gare de Melun, dont les études préalables ont démarré en 2016. Ce projet, porté par Île-de-France Mobilités, est construit en étroite collaboration avec les communes de Melun, Dammarie-lès-Lys et la Rochette, ainsi que la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, le Département de Seine-et-Marne, la SNCF, la Région et l'Etat. Ces études sont financées de manière combinée par le Contrat de Plan Etat Région (CPER) et le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA). Il s'agit d'un projet ambitieux pour réaménager en profondeur la gare en intégrant les enjeux d'intermodalité, d'accessibilité, d'amélioration du confort des usagers, de réaménagement des espaces et parvis ».

Le projet prévoit la mise en accessibilité du pôle, notamment grâce à :

- La création d'un nouveau passage souterrain avec des sorties au nord et au sud accessibles ;
- L'implantation d'ascenseurs d'accès aux quais, accessibles aux PMR ;
- Le rehaussement des quais pour accueillir les trains de nouvelle génération ;
- Le remplacement des portiques de Contrôle automatique de Billets.

Concernant l'ordonnement des travaux

« Au stade actuel du projet (Dossier d'enquête d'utilité publique), l'objectif est de définir le programme fonctionnel du réaménagement du Pôle-gare et d'évaluer les impacts environnementaux et fonciers du projet. Le détail de l'ordonnement des travaux, la définition des cheminements/itinéraires (pour l'ensemble des modes) et de la signalétique permettant de maintenir un accès à la gare, aux lignes de bus et plus globalement au quartier, interviendra au moment des phases d'études opérationnelles (avant-projet et projet). Le maître d'ouvrage, sur la base du travail et des études qui seront conduites par l'équipe de maîtrise d'œuvre et par l'OPC, accordera une attention particulière à la gestion des flux pendant les travaux et pour chaque aménagement, au maintien de l'accès et du fonctionnement du Pôle-gare en définissant une organisation et une gestion des chantiers qui se verra imposée aux entreprises de travaux ».

« Une mission OPC (Ordonnancement, Pilotage et Coordination) sera missionnée par la CAMVS pour gérer la coactivité entre les différents chantiers, en faisant notamment le lien entre les différents maîtres d'ouvrage (SNCF et CAMVS, via sa Société Publique Locale). L'objectif étant d'assurer des conditions favorables à la réalisation des opérations dans les délais prévus par des alertes des maîtrises d'ouvrage ».

« La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine décidera, en fonction de l'organisation des travaux et des impacts d'accompagner les commerçants du quartier de la gare de Melun et de prévoir, pour un périmètre restant à fixer, la mise en place d'une commission d'indemnisation amiable, dont le règlement et les conditions d'exercice seront définis ultérieurement ».

Concernant le manque de sanitaires

« La gare de Melun fait partie des gares de la ligne R dotées de toilettes dans le bâtiment voyageur. Ce service est financé par Île-de-France Mobilités. Les toilettes sont uniquement accessibles aux détenteurs d'un Pass Navigo. Ce sont des cabines de toilettes automatiques conçues pour répondre aux exigences d'hygiène (nettoyage automatique), de sécurité (verrouillage automatique) et d'accessibilité (pour les Usagers en Fauteuil Roulant - UFR). La gare est conforme en termes de réglementation accessibilité : le sanitaire situé sur le quai 1 est accessible et restera accessible à terme ».

« Les trains Regio2N ne sont pas équipés de toilettes à bord en raison des incivilités qui obligent à fermer régulièrement les toilettes, mais également pour des questions de maintenance de ces installations (difficultés à garder des toilettes propres et fonctionnels). De plus, l'absence de toilettes a permis, dans le Régio2N, de doubler les espaces UFR, de rapprocher l'espace UFR au plus près des portes et d'augmenter le nombre de places assises. Par ailleurs, des sanisettes publiques automatique sont installées au sud de la gare (rue de Séjourné, au débouché du tunnel vélo-piéton). Dans le cadre du contrat qui la lie avec l'exploitant de la gare (SNCF), Île-de-France Mobilités étudiera la possibilité d'augmenter le nombre de toilettes (de 1 à 2) ».

Concernant la disparition de la gratuité du stationnement aux abords de la gare

« La gratuité du stationnement sur voirie à proximité de la gare n'est pas souhaitable. Cette proposition conduirait à saturer le stationnement sur voirie aux abords du pôle, au détriment des autres usages (riverains, visiteurs, ...). La réglementation du stationnement représente un levier très important pour l'objectif de report modal. Les mesures envisagées contribuent ainsi à encourager les modes de déplacements alternatifs et plus écologiques à la voiture particulière (et souvent plus performants en termes de temps de parcours), mais également à offrir un meilleur partage de la voirie plus favorable aux modes actifs ».

Concernant l'insécurité aux abords de la gare

« La Ville de Melun avait évoqué la possibilité de créer un poste de police municipale à proximité de la gare de Melun. Cette proposition n'a pas été retenue en raison de la création au siège de la Communauté d'Agglomération, situé à environ 500 m de la Gare (moins de 5 mn en voiture / moins de 10 mn à pied), d'un service de Police Intercommunale constitué de seize agents. Des agents intercommunaux, dont une brigade cynophile, sont d'ores-et-déjà présents quotidiennement dans le quartier de la gare, sans compter les effectifs de la police municipale de Melun. Par ailleurs, le service de police ferroviaire (SUGE - Sûreté Générale) est implanté dans des locaux de la SNCF jouxtant le bâtiment voyageur. Ce service est en cours de relocalisation dans un espace situé dans l'entrevoies, à l'extrémité Est des quais voyageurs. La sécurité de la gare de Melun n'est pas assurée uniquement par la présence de policiers municipaux ou intercommunaux. Des caméras de vidéoprotection reliées à un Centre de Supervision Urbain permettent également de contrôler l'espace public 24h/24h et 7j/7j et de faire intervenir les services compétents immédiatement. Des caméras seront également installées dans le nouvel espace gare. De plus, la conception même du pôle d'échanges multimodal en phase AVP prendra en compte les principes de prévention situationnelle permettant de réduire les opportunités d'actes de délinquance et le sentiment d'insécurité (suppression des espaces sombres ou cachés susceptibles de permettre une embuscade par exemple). Enfin, le Code de l'Urbanisme, dans ses articles L.114-1 et R.114-1 prévoit la réalisation d'une étude de sécurité publique permettant de prévenir la malveillance et de garantir la pérennité des aménagements dans le temps : Sont soumis à l'étude de sécurité publique prévue à l'article L. 114-1, les projets situés dans une agglomération de plus de 100 000 habitants (cas de l'agglomération de Melun) et comprenant : - soit une opération d'aménagement qui, en une ou plusieurs phases, a pour effet de créer une surface de plancher supérieure à 70 000 mètres carrés ; - soit la création d'un établissement recevant du public (ERP) de première ou de deuxième catégorie au sens de l'article R. 143-19 du code de la construction et de l'habitation ainsi que les travaux et aménagements soumis a permis de construire exécutés sur un établissement recevant du public existant de première ou de deuxième catégorie ayant pour effet soit d'augmenter de plus de 10 % l'emprise au sol, soit de modifier les accès sur la voie publique. La gare de Melun est actuellement un établissement de catégorie 3. A l'issue des travaux de modernisation de la gare, celle-ci pourrait potentiellement passer en catégorie 2 (à confirmer en cours de PRO). Dans tous les cas, une étude de sureté et sécurité sera mise en œuvre et annexée au permis de construire.

Des contacts réguliers ont lieu entre l'exploitant de la ligne, la SUGE, la police nationale et la police municipale pour prévenir les situations d'insécurité ou pour les corriger en cas d'incident ».

Concernant l'atteinte du cadre apaisé, accessible et fonctionnel

« La création d'un cadre apaisé, accessible et fonctionnel est l'enjeu même du projet de réaménagement du pôle-gare de Melun. La Communauté d'Agglomération et son concessionnaire en charge de la conception et de la mise en œuvre des aménagements, la SPL Melun Val de Seine Aménagement, vont retenir une équipe de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire expérimentée dans ce type de travaux. Le cahier des charges de la consultation lancée en février 2022 et visant à mettre en œuvre un accord-cadre de maîtrise d'œuvre fixe cet objectif aux candidats. L'objectif recherché est de réaliser un aménagement répondant aux dysfonctionnements et enjeux identifiés ».

Concernant l'abandon du projet de crèche dans le projet 15 (le projet 15 ne fait pas partie de la DUP

« Les éléments de réponse relatifs à l'aménagement d'une crèche sont apportés au point 2.1.4.1.

(L'implantation d'une crèche avait été écartée dans le cadre de l'appel à projets en raison de réserves initialement exprimées par la Protection Maternelle et Infantile (PMI). Suite à une évolution du projet (création d'un jardin terrasse en toiture pour l'espace extérieur, fonctionnement d'une crèche sans besoin de réservation de berceaux par la collectivité) et la confirmation d'un intérêt par l'exploitant pressenti, **l'implantation d'une crèche dans le programme est en cours d'étude de faisabilité**).

Si dans un premier temps les services de la PMI avaient réservé leur avis concernant cette implantation, notamment en raison de l'absence supposée d'espace extérieur permettant aux enfants de prendre l'air en journée, l'approfondissement du projet par le promoteur lauréat de l'appel à manifestation de la Communauté d'Agglomération (Homa/Sedelka) a permis de dégager une surface de jardin sur terrasse au-dessus de la future crèche. Divers opérateurs ont fait connaître leur intérêt pour exploiter cet équipement d'une quarantaine de berceaux sans réservation préalable par une structure publique ».

Concernant les possibles indemnités de baisse de chiffres d'affaires pendant la phase travaux

« Les éléments de réponse relatifs aux indemnités sont apportés aux points 2.4.3.2 et 2.4.3.3 du mémoire en réponse. La réalisation du pôle d'échanges multimodal de Melun vise à faciliter l'usage des modes alternatifs à destination de la gare de Melun. Au-delà de l'amélioration des transports du quotidien, le projet constitue une opportunité pour améliorer la qualité et le cadre de vie des habitants, tant à l'échelle du quartier-gare que de l'agglomération, en proposant des espaces publics de qualité et de nouveaux services. L'objectif est de transformer cet espace pour en faire un lieu de vie et non plus uniquement un lieu de passage. Les quartiers gare restent des lieux attractifs et recherchés. Le quartier gare de Melun, après réaménagement n'échappera pas à ce principe et générera, à termes, une valorisation immobilière de secteur ».

Concernant la végétalisation de certains espaces

« Les essences d'arbres et les plantations envisagées, post-chantier, seront définies durant la conception du projet (phase d'études opérationnelles). Le maître d'ouvrage, SPL Melun Val de Seine, est actuellement en cours de consultation pour désigner une équipe de maîtrise d'œuvre qui aura pour mission d'élaborer le projet. Cette équipe disposera de compétences variées en matière de voiries divers, d'architecture / urbanisme et de paysage, afin notamment de proposer des aménagements paysagers et des plantations adaptées au contexte local ».

5.1.3 La circulation (24.65% des observations)

Ce thème regroupait toutes les observations dont les sujets abordaient les réalités d'aujourd'hui en matière de circulation multimode pour aborder les quais et que la lecture du projet n'apparaissait pas répondre aux problèmes.

Ce thème regroupait les observations sur la desserte du site (VL, vélos, trottinettes, bus) – la desserte des piétons aux heures de pointe – l'organisation des zones « dépose minute » - la répartition des bus dans les différentes gares – la circulation des PL - les zones taxis.

La période travaux (2022 – 2029) constitue une période inquiétante pour les usagers et les riverains.

Concernant le stationnement aux abords de la gare pendant la phase travaux

« Les éléments de réponse sont apportés au paragraphe 2.4.2.1 : une mission OPC (Ordonnancement, Pilotage et Coordination) sera missionnée par la SPL Melun Val de Seine Aménagement pour gérer la coactivité entre les différents chantiers, en faisant notamment le lien entre les différents maîtres d'ouvrage (SNCF et CAMVS, via sa Société Publique Locale). L'objectif étant d'assurer des conditions favorables à la réalisation des opérations dans les délais prévus »

« Les maîtres d'ouvrage opérationnels (SPL et SNCF), sur la base du travail et des études qui seront conduites par l'équipe de maîtrise d'œuvre et par l'OPC, accorderont une attention particulière à la gestion des flux piétons pendant les travaux, et ceci pour chaque aménagement, en définissant une organisation et une gestion des chantiers qui se verra imposée aux entreprises de travaux. La définition des cheminements / itinéraires (pour l'ensemble des modes) et de la signalétique permettant de maintenir un accès à la gare, aux lignes de bus et plus globalement au quartier, interviendra en phases avant-projet et projet ».

« Afin de pallier l'insuffisance de places de stationnement durant la durée du chantier, la CAMVS a engagé des réflexions pour proposer une offre de stationnement alternative, d'une capacité minimum 250 places, dans un périmètre relativement proche de la gare, disposant d'une offre de transport en commun (pour assurer les « navettes entre le parking de rabattement provisoire et la gare). Des terrains ont d'ores-et déjà été identifiés et font actuellement l'objet d'études de faisabilité et d'échanges avec les propriétaires des fonciers concernés. La mise en place de ce parking provisoire, avant la fermeture du PSR, représente un engagement pris par la CAMVS ».

« Le dimensionnement du stationnement des vélos a été précisé pages 23 et 24 du mémoire en réponse (pièce L). Dans le cadre de la révision de son Schéma Directeur du Stationnement Vélo en gares et stations, Île-de-France Mobilités a élaboré un modèle pour dimensionner le stationnement des vélos en gare d'Île-De-France. Sur le pôle-gare de Melun, l'offre actuelle en libre accès est de trente places. On compte actuellement 20 100 entrants depuis la voirie et une projection à 22 100 entrants en 2030. Le modèle prévoit, à 2030, un besoin théorique sur le pôle-gare de Melun, de 665 places réparties comme suit :

- 465 places en libre-accès
- 200 places en consigne(s) fermée(s)

Un plan, précise également les aménagements qui seront réalisés en termes de stationnement vélos et de cheminements cyclables ».

« Comme indiqué p. 190 et 265 de l'étude d'impact (pièce G), des places pour les voitures électriques (avec recharge), d'autopartage et de covoiturage seront intégrées au PSR. Des places de dépose-minute sont prévues au nord mais également au sud des voies ferrées participant à l'accessibilité du pôle. Dans le projet, au stade EP, des places de stationnement ont été identifiées : - au nord du parvis nord (qui sera en zone 30) : pour de la dépose-minute, pour les taxis et du transport de fond, ainsi que des places PMR (cf :Figure 6) ; - au sud du Pôle-Gare : des places de dépose-minute et taxis ont également été identifiées, notamment à proximité du futur parking relais »

« L'aménagement des parvis et de la Place Séjourné ont pour objectif d'améliorer les circulations et de sécuriser les cheminements des piétons et cyclistes. Des équipes de maîtrise d'œuvre spécialisées se verront confier l'aménagement des parvis et abords de la gare. Ils auront pour objectif d'apaiser l'environnement en rendant toute leur place aux piétons et d'une manière générale aux circulation douces, en les dégagant des circulations motorisées qui les encomrent aujourd'hui. Concernant l'accès aux quais, les escaliers mécaniques et les ascenseurs, les éléments de réponse sont apportés au point 2.2.5.1 ».

Concernant la répartition des bus entre le Nord et le Sud

« L'organisation et la répartition des flux de bus (entre le nord et le sud de la gare) a été analysée à l'occasion des études ayant permis d'élaborer le schéma de principe du pôle. Il n'a cependant pas été possible, compte-tenu des contraintes du site de positionner l'ensemble des lignes de bus venant du nord dans la gare routière nord et celle venant du sud, dans la gare routière sud. La répartition déséquilibrée puisque la majorité des flux proviennent du nord. Les lignes urbaines seront par conséquent positionnées au nord tandis que les lignes interurbaines seront installées au sud. Cette situation correspond à la gestion des flux actuels qui ne pose pas de difficultés de croisement des bus et poids-lourds (PL) sous le pont franchissant le faisceau ferré ».

Concernant la circulation des PL

« Le quai Joffre (RD 326) permet le croisement de véhicules lourds. La chaussée, à double sens, dispose d'une largeur de 7,00m, permettant d'envisager le croisement de poids lourds sans difficultés, puisque le gabarit routier des poids-lourds ne peut excéder 2,55 m de large. Par ailleurs, le croisement des poids lourds sur cette voie existe déjà puisque des poids lourds (y compris bus) utilisent le quai Joffre pour desservir la zone d'activités de La Rochette ».

« La réduction du trafic sur la RD 606, et en particulier des poids lourds, constitue une problématique à laquelle les élus de la Communauté d'Agglomération sont sensibles. Toutefois, avant d'exposer la stratégie de la CAMVS en matière de circulation et plus largement en matière de mobilité, il convient de rappeler que la RD 606 est un axe de circulation classé à grande circulation, qui représente un itinéraire de substitution à d'autres itinéraires payants. Ainsi, toute modification (gabarit, réglementation, restriction de circulation) ne peut se faire sans l'accord de l'Etat »

« La définition d'une stratégie en matière de mobilité et plus largement d'aménagement et de développement du Territoire, nécessite une vision prospective concertée permettant d'orienter les choix politiques sur le court / moyen terme. Cette ambition est formalisée dans le cadre d'un Projet de Territoire, baptisé « Ambition 2030 », approuvé lors du Conseil Communautaire du 07 mars 2022. Si le projet d'Agglo détermine les modalités de l'action communautaire, il est avant tout un document politique et fédérateur. La mobilité représente une préoccupation majeure des élus et des administrés de l'Agglomération Melun Val de Seine, ce qui en fait un axe stratégique important de ce projet de territoire. L'enjeu consiste à mettre en œuvre les conditions d'une mobilité durable du territoire. En effet, Dans un contexte de développement du territoire communautaire, qui génère une demande croissante en déplacements ainsi que de nombreuses nuisances, la mobilité durable représente un enjeu de taille afin d'adapter l'offre de transport à la multitude des besoins. Il apparaît par conséquent essentiel, parallèlement aux mesures de fluidification de la circulation, de réduire l'empreinte environnementale des transports et de favoriser l'évolution des comportements des usagers vers des modes de transports alternatifs à la route, dans le respect de leurs besoins de déplacements ».

« La logistique urbaine, et en particulier la problématique du dernier kilomètre de livraison font partie des actions identifiées dans le projet de Territoire et le futur Plan Local de Mobilité. L'Agglomération Melun Val de Seine génère en effet, pour les besoins de ses entreprises, de ses commerces et des habitants, de nombreux flux poids lourds. LA CAMVS souhaite s'engager dans la mise en œuvre d'une charte de la logistique urbaine, qui permettra de mettre en place des instances d'échanges entre les professionnels de la logistique et les collectivités pour une meilleure gestion des flux. Au-delà de cette charte, la CAMVS souhaite traiter la problématique du dernier kilomètre de livraison en étudiant plus particulièrement la mise en place d'un centre de distribution urbain (espace logistique de proximité). Cet équipement, qui constitue un maillon de la chaîne logistique a pour but de rationaliser les flux en direction du centre-ville et d'adapter les modes de livraison par des véhicules moins polluants et à gabarit adapté ».

Concernant les emplacements Taxis

« Les éléments de réponse sont apportés au paragraphe 2.5.1.3. du mémoire en réponse, Le schéma de principe a permis d'identifier des emplacements préférentiels pour les taxis, qui seront précisés par la SPL Melun Val-de-Seine dans le cadre de l'étude Avant-Projet du périmètre intermodal qui s'engage. Cela sera fait, en concertation avec les représentants de cette profession. Ainsi, le stationnement des taxis est à ce stade envisagé sur la rue Barchou, en utilisant la voie d'accès pour les bus. Cette localisation permettrait de stationner environ 8 véhicules simultanément (contre 12 emplacements actuellement matérialisés dans la cour SNCF) ».

« Le projet de pôle d'échange ne prévoit pas, à ce stade, d'implanter des bornes de recharges sur le domaine public. Le maître d'ouvrage respectera cependant les obligations réglementaires qui pourraient s'imposer à lui (en particulier pour le futur parking-relais). De plus, la Région Ile-de-France, dans son souhait de promouvoir la voiture électrique en Île-de-France, soutient l'installation et la mise à niveau de bornes de recharge électrique à destination du public (mais pas pour un usage réservé à une fonction unique telle que pour les taxis). Des réflexions seront par conséquent à conduire, lors des phases d'études opérationnelles, en étroite relation avec les gestionnaires de ces équipements (Villes et/ou SDESM) pour étudier l'opportunité d'équiper le périmètre en bornes de recharge qui ne pourront, en tout état de cause, être réservées aux seuls taxis »

5.1.4 Autres domaines abordés

Information des usagers pendant la phase travaux

« Les éléments de réponse sont apportés au paragraphe 2.4.2.1 et au paragraphe 2.3.5.3. En période travaux, un travail d'information et de signalétique sera réalisé par les maîtres d'ouvrage (CAMVS et SNCF G&C) coordonnés par une mission OPC. **Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à désigner un référent ("Agent de proximité") durant la phase travaux.** A ce stade, le maître d'ouvrage a identifié un ordonnancement des différents projets permettant de faciliter les interventions. Le bon enchaînement des différents chantiers sera toutefois finement étudié, par l'équipe de maîtrise d'œuvre qui sera retenue, dès l'élaboration de l'avant-projet (2022-2023), afin de prendre en compte les contraintes d'accès au site. Sur la base du travail et des études qui seront conduites par l'équipe de maîtrise d'œuvre et par l'OPC, le maître d'ouvrage, SPL Melun Val de Seine Aménagement (en lien étroit avec la Ville de Melun, et SNCF Gares et Connexions), accordera une attention particulière à la gestion des flux pendant les travaux. Cette attention sera portée pour chaque projet, en définissant une organisation et une gestion des chantiers qui se verra imposée aux entreprises de travaux. La définition des cheminements / itinéraires (pour l'ensemble des modes) et de la signalétique

permettant de maintenir un accès à la gare, aux lignes de bus et plus globalement au quartier, interviendra au moment des phases d'études opérationnelles (avant-projet et projet) ».

« Les éléments de réponse sont apportés au paragraphe précédent 2.6.2.1. Il peut être précisé que c'est seulement à l'issue des études PRO que le phasage des travaux détaillés sera connu sur le périmètre ferroviaire comme sur le périmètre intermodal et également sur l'articulation entre ces deux périmètres. **A partir de ce moment-là, des éléments précis pourront être établis sur les jalonnements piétons à chaque phase et pour chaque catégorie d'usagers. Il n'y aura pas un seul jalonnement mais plusieurs jalonnements successifs pour une durée de quelques semaines à quelques mois** ».

Télétravail

« Au vu de l'équilibre des services proposés dans le programme tertiaire « PRELUDE » et le débouché du futur PASO, l'ouvrage de liaison nord ne pourra pas accueillir d'espace de co-working. Comme il a été indiqué au point 2.3.4, la définition de l'offre potentielle commerciale a été étudiée conjointement (CAMVS et SNCF) avec l'aide d'un bureau de programmation urbaine et commerciale.

Dans le programme tertiaire « Prélude », des espaces de travail flexibles sont prévus pouvant accueillir des espaces de co-working. Le partage des plateaux à chaque étage dépendra des besoins de chaque entreprise. L'objectif est d'offrir une grande flexibilité et un confort de travail. Ces espaces bénéficieront d'une mise à disposition de salles de réunions, d'espaces informatiques, de reprographie pour travailler dans des conditions optimales, ainsi que des espaces communs pour se restaurer et se détendre ».

La coulée verte

La coulée verte, reliant la rue des frères Thibault (entrée du quartier Saint-Louis) à la gare de Melun a été inscrite au schéma directeur des liaisons douces de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine, à l'occasion d'une révision du schéma intervenu en 2018, afin de s'adapter au projet de pôle. Cette liaison fera par conséquent l'objet d'une étude de faisabilité afin d'analyser les modalités de réalisation et de raccordement au réseau viaire (et cyclable) existant. En tout état de cause, cette étude de faisabilité interviendra avant le démarrage de l'avant-projet de l'amorce de la coulée verte sur le pôle d'échanges, prévue en 2027.

Commentaires du commissaire enquêteur :

L'opportunité de relier la coulée verte à la rue des frères Thibault constitue un point d'entrée au pôle de la gare de Melun non négligeable pour les piétons, vélos et trottiriders en provenance de Dammarie-lès-Lys et notamment la future zone immobilière du clos Saint-Louis (1000 à 2000 logements à venir). Chaque jour, des centaines d'usagers franchissent la RD 606 aux abords de la rue Albert Moreau et avenue Jean Jaurès, en s'affranchissant des règles de sécurité du code de la route.

En effet, le passage de ces usagers au-dessus de la RD 606 pour rejoindre l'Ouest et le Nord-Ouest du Pôle Gare de Melun constituerait une avancée considérable de l'amélioration de la sécurité à cet endroit aux heures de pointe.

6. CONCLUSIONS

6.1. Conclusions sur l'organisation de l'enquête

Le commissaire enquêteur considère que :

- La procédure est conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur, les termes de l'arrêté préfectoral ont été respectés.
- Le dossier d'enquête complet, au sens de la réglementation, et les registres ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les communes citées dans l'arrêté. Le public a pu consulter l'intégralité des pièces du dossier, sous format téléchargeable sur le site internet de la préfecture de Melun.
- Un registre dématérialisé ainsi qu'une adresse courriel étaient également disponibles pour déposer des observations.
- Une tablette numérique était en place au siège de l'enquête pour pouvoir être utilisée par le public. Aucune intervention n'a été constatée sur cet outil. De plus, le dossier d'enquête en format A3 de plus de 900 pages n'aurait pas permis sur ce support une lecture aisée.

Le commissaire enquêteur considère que cette enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions matérielles et dans le respect des procédures réglementaires, selon le calendrier et les modalités prévus par l'arrêté d'ouverture de

Décision du Tribunal Administratif de Melun du 18 11 2021 N° E21000109/77

l'enquête et constate que le public a manifesté de l'intérêt pour la demande d'utilité publique et la mise en compatibilité du PLU de Melun (140 observations déposées). Le commissaire enquêteur constate qu'île de France Mobilité a déployé une publicité complémentaire (à l'affichage réglementaire déployé par Publilégal) aux abords de la gare, sur les panneaux des stations de bus, sur les cheminements des piétons et dans les bus avec « QR codes » donnant les coordonnées du dossier d'enquête. Nul doute que ce dispositif a largement contribué à la déposition des observations sur le registre électronique de près de 75% des observations.

Le commissaire enquêteur a remarqué que les conditions matérielles de l'accueil dans les mairies étaient très satisfaisantes notamment pour les personnes à mobilité réduite.

6.2. Conclusion sur le dossier

Le commissaire enquêteur considère que le dossier répond aux exigences réglementaires.

Cependant, il tient à noter qu'il s'agit d'un dossier très volumineux (1950 pages en format A4) regroupées en format A3 présentées dans des classeurs à spirales rendaient la manipulation des documents peu aisée.

Le commissaire enquêteur considère que le dossier était bien renseigné mais d'accès peu facile pour le lecteur néophyte. Il comprenait une étude d'impact détaillée.

Le commissaire enquêteur, dans ses rencontres avec le public, a constaté des difficultés de lecture topographique sur les plans joints. L'absence de repères « connus » sur les schémas a semble-t-il perturbé le sens de l'orientation chez des personnes néophytes.

La tablette numérique (une quinzaine de Pouces) donnant accès au dossier numérique, mise en place au siège de l'enquête était peu aisée d'utilisation. Le dossier était au format A3 de plus de 900 pages formées de doubles pages A4. Soit plus de 1800 pages A4. De plus cette tablette n'a pas été utilisée.

6.3. Conclusion sur le projet de réaménagement du pôle gare de Melun

Adaptation du plan de circulation

Afin de piétoniser davantage la place Gallieni (zone Nord) 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.

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 de la ville de Melun.

Des simulations dynamiques des scénarios de référence et de transition ont été réalisées pour mettre en évidence les conséquences du nouveau plan de circulation sur le trafic routier. Après l'aménagement complet du pôle gare et du site propre du T Zen 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 T Zen 2 sur le site propre en parallèle. Les gains de temps en transports collectifs devraient faciliter le report du mode VP vers le mode TC (voir sur cette question l'étude d'impact ; cf. pièce G).

Commentaires du commissaire enquêteur :

Cette vision future du projet a été considérablement perturbée par les conditions d'accès difficiles actuelles de la gare. Le projet est d'ensemble mal perçu et « critiqué » car, aux yeux des usagers, il ne répond pas à la situation immédiate qui est la forte densité de circulation sur les avenues THIERS et Gal LECLERC, notamment aux heures de pointe. Bon nombre d'observations ont été classées hors projet pour désigner ces problèmes de circulation bien au-delà des limites du pôle gare de Melun. La création de voie dédiée sur l'avenue Thiers pour le TZen2 en a concentré une majorité.

La situation sera apaisée lorsque les usagers en plus grand nombre qu'actuellement laisseront leur voiture pour les transports en commun, mais à la condition que le maillage des bus du « grand Melun » corresponde au besoin.

Pour autant, le franchissement de la RD 606 aux heures de pointe, reste un point qui a suscité bon nombre d'observations.

Pour beaucoup, L'évolution de la situation passe par la déviation des PL dans ce secteur.

Le passage sous le pont de la SNCF est l'endroit le plus pollué de Melun. La situation sera apaisée lorsque les usagers en plus grand nombre qu'actuellement laisseront leur voiture pour les transports en commun, à la condition que le maillage des bus du « grand Melun » corresponde au besoin et que bon nombre de Camions utiliseront l'itinéraire PL futur de Melun.

En tous cas, c'est l'objectif poursuivi par la CAMVS.

Zone Nord

La zone nord comprend 4 éléments de programme :

- Le Parvis Nord (élément de programme n°6)
- Le Tunnel vélo (élément de programme n°7)
- La Gare routière Nord (élément de programme n°8)
- La zone de régulation (élément de programme n°9)

Le dénivelé important de la rue Barchou oblige à diviser la zone nord en deux parties : le parvis nord où se trouve aujourd'hui l'entrée principale de la Gare, et la Rue Barchou depuis laquelle sera possible un nouvel accès. Actuellement l'accessibilité à la Gare de Melun est difficile pour les passagers venant de l'avenue Thiers à cause de cette pente importante sur la rue Barchou. Le nouveau PASO (élément de programme n°1) abrité par le futur ouvrage de liaison au coin de la rue (élément de programme n°2) permettra de rendre plus visible la gare et simplifiera l'accessibilité au parvis nord ainsi qu'à la gare. Pour assurer la création du nouveau PASO, le bâtiment B10 sera démoli et remplacé par un ouvrage de liaison Nord (dit « émergence Nord », élément de programme n°2). Le bâtiment B10 n'accueille plus de voyageurs depuis la construction du bâtiment voyageur actuel. Des matériaux le constituant seront réemployés dans le cadre du projet.

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 (élément de programme n°8) 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.

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 végétation 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 lieu de rendez-vous agréable à vivre, où les usagers pourront se sentir accueillis et sécurisés.

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 ». 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.

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 (voir également sur ce point l'étude d'impact ; cf. pièce G)

La rue Barchou présente une pente importante qui ne permet pas l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) à la gare. Un ouvrage de liaison sera positionné à l'angle de la rue (élément de programme n°2). 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.

Ce dénivelé sur la rue implique qu'aucun quai de bus ne peut y être placé. 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).

Commentaires du commissaire enquêteur :

La zone Nord de la gare de Melun est historiquement la porte d'entrée de la gare. Le projet propose une deuxième porte d'entrée au Sud via le PASO, ce qui devrait soulager l'entrée Nord. L'accès aux quais se fera directement à partir de ce tunnel par ascenseur et escalators.

Gare routière Nord (élément de programme 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 T Zen 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 1er 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 1er quai de la

Décision du Tribunal Administratif de Melun du 18 11 2021 N° E21000109/77

gare routière peut assurer cette fonction. Un quai est affecté au T Zen 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 (T Zen 2 et Ligne L). Une agence de la mobilité doit être installée à proximité, si possible dans le futur bâtiment du Quartier Centre Gare (projet de la CAMVS). 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.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Ce projet de gare Nord montre l'accentuation du transport collectif urbain. Cette zone devrait être plus accessible qu'actuellement puisque les voitures seront dirigées vers le PSR au Sud. Et que, dans la durée leur nombre devrait diminuer.

Zone de régulation Nord (élément de programme 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 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 19 et Figure

L'aire de régulation 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.

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.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Le projet propose cette zone de régulation qui apportera un remède à la situation anarchique et sauvage actuelle en zone sud et Nord. Les places disponibles devraient permettre d'absorber des impondérables liés aux retard et aux embouteillages...

Zone ferroviaire

Pour respecter la législation et afin de garantir un accès universel à la gare, la SNCF a lancé 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 de multiples petites interventions sur le site de la gare.

La zone ferroviaire accueille 5 éléments du programme :

- Le nouveau PASO (élément de programme n°1)
- L'Émergence nord (ouvrage de liaison nord) (élément de programme n°2)
- L'Émergence sud (élément de programme n°3)
- Les travaux de quai et abris de quai (élément de programme n°4)
- Accès et rénovation (élément de programme n°5)

Commentaires du commissaire enquêteur :

Le projet global a pour objectif de rendre accessible l'accès aux quais quel que soit l'entrée choisie.

Nouveau passage souterrain (PASO)

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 de la gare 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.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Le choix du PASO est issu de la concertation (2018) qui permet aux usagers d'accéder aux quais par le Nord ou par le Sud. Il permet aussi aux résidents d'avoir un lien ville/ville en remplacement de l'actuel tunnel transformé en garage à vélo.

Emergence Nord (programme 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 (de 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. Le nouvel ouvrage de liaison nord aura vocation à faciliter les flux des voyageurs entre le parvis nord et le nouveau PASO, dans le respect de la réglementation sur l'accessibilité.

Mise en accessibilité des quais (programme n°4)

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. 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'accompagneront 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.

Commentaires du commissaire enquêteur :

L'accessibilité aux quais sera facilitée par ces travaux depuis les accès Sud et Nord et l'avènement d'activités commerciales (restaurant superettes, services...) ne peuvent que plaire aux usagers et aux riverains qui attendent que la proximité immédiate de la gare puisse satisfaire une demande constatée pendant les permanences.

L'idée de pouvoir faire quelques courses en sortant du train, juste avant de récupérer son véhicule, est une possibilité qui n'existe pas aujourd'hui et améliorerait considérablement la qualité de la vie des usagers.

Accès gare (élément de programme n°5)

Pour accompagner le développement du pôle, il est nécessaire de désaturer les accès gare. Les travaux consisteront à élargir l'entrée existante permettant d'accéder au passage souterrain actuel. Les lignes de CAB (contrôle automatique banlieue) seront remplacées par des nouveaux portiques de contrôle automatique des billets proposant un meilleur débit (côté nord et côté sud) :

La ligne d'accès au PASO nord existante sera agrandie. 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.

Emergence Sud (élément de programme n°3)

Sur la zone sud du projet, la nouvelle gare routière (GRS) et l'extension 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 est de créer un abri qui puisse connecter les deux accès : celui qui existe déjà et le débouché du PASO. Cela permettra non seulement de lier les deux entrées mais aussi de rendre l'accès plus lisible.

Commentaires du commissaire enquêteur :

A horizon 2030 c'est 30% des passagers en plus par jour qui rejoindront les quais.

Zone Sud

La zone sud comporte 4 éléments de programme :

- La place Séjourné (élément de programme n°10)
- Le Parvis sud : place de l'Ermitage et arrêts de bus le long de l'avenue Thiers (élément de programme n°11)
- La gare routière sud (élément de programme n°12)
- L'amorce de la coulée verte (élément de programme n°13)

Nouvelle place Séjourné (élément de programme 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 du projet, 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.

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

La place Séjourné assurera ainsi différentes fonctions :

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

Nouveau parvis sud (élément de programme 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).

Gare routière sud

Actuellement, la totalité des bus du réseau Seine et Marne Express terminent rue de l'Industrie, après un détour par 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.

Décision du Tribunal Administratif de Melun du 18 11 2021 N° E21000109/77

Sur l'emplacement actuel du parking et jardin (qui est un espace vert protégé par le PLU de Melun), le scénario retenu prévoit la création de 2 files bus, 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. 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 permettra de limiter considérablement les flux de bus circulant sur la rue de l'Industrie, et par extension le stationnement dans cette même rue.

Rampe Coulée Verte (élément de programme 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. 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 terminerai sur la place Séjourné où plusieurs équipements seront mis en place pour les vélos.

ZONE PSR (élément de programme N°14)

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 projet de pôle d'échanges.

6.4. Conclusion sur les avantages et inconvénients du projet de réaménagement du pôle gare de Melun

- L'utilité publique du projet n'a été ni contestée ni même discutée durant l'enquête.
- Le projet de réaménagement est 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.
- L'ampleur des travaux intègre les modifications nécessaires pour satisfaire d'une part l'accessibilité aux quais des personnes à mobilité réduite et la gestion des flux multimodaux en tenant compte de l'augmentation du trafic de l'ordre de 30% horizon 2030.
- La création de la gare routière Sud entrainera la perte d'un espace vert protégé.
- Pour la phase travaux (2022 - 2029) :
 - Il n'y aura pas d'interruption d'accès aux quais, malgré les changements d'emplacements de stationnement. Les maîtres d'ouvrage s'engagent à désigner un référent durant la phase travaux, aussi nommé "Agent de proximité". Son rôle sera d'informer les habitants de la conduite des travaux et de leurs impacts. Son rôle sera également de relayer les demandes des habitants auprès des maîtres d'ouvrage.
 - Des mesures de prévention des fuites de matières polluantes seront imposées aux entreprises. Un cahier des charges de bonnes pratiques sera imposé aux entreprises pour limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores.
 - Des mesures de protection et préservation du milieu naturel, de prévention des pollutions sont prévues.
 - L'impact sur la santé n'est pas significatif compte tenu de l'abandon du diesel sur les bus de Melun et l'hybridation et l'électrification des véhicules horizon 2030 rejoignant le PSR.

6.5. Avis du commissaire enquêteur sur la demande d'utilité publique

Le commissaire enquêteur considère que les avantages du projet de réaménagement du pôle gare de Melun sont supérieurs aux inconvénients

Tirant le bilan de l'ensemble des appréciations exposées ci-dessus, le commissaire enquêteur donne **UN AVIS FAVORABLE à la demande de DUP des travaux nécessaires à la réalisation du réaménagement du Pôle Gare de Melun assortie de deux recommandations.**

RECOMMANDATION N°1

Améliorer sans délais les conditions de franchissement de la RD 606 par les usagers (piétons, vélos, trottiriders), dans le secteur du croisement « RD 606 et rue Barchou », en réduisant l'engorgement journalier du secteur (aux heures de pointe) par la diminution du nombre de PL notamment et ce, avant la création de la voie dédiée au Tzen2 sur cette avenue qui accentuera la densité sur cet axe.

Les Poids lourds en transit pourraient se voir affliger des interdictions de transit « horaires » correspondants aux heures de pointe des usagers de la gare, avant d'envisager ultérieurement un contournement de cet axe. Ceux assurant la logistique locale pourraient aussi suivre le même règlement. La création d'une voie douce reliée à la coulée verte devrait aussi améliorer la sécurité de franchissement de cet axe.

RECOMMANDATION N°2

Améliorer les conditions de sécurité des usagers en transit aux abords de la gare depuis les quais et les zones de stationnement actuel. La phase travaux et ses futurs variantements de cheminements suscitent de l'inquiétude chez les usagers. La phase hivernale étant la période la plus propice aux trafics en tout genre, notamment dans les espaces peu éclairés.

Fait à Thomery, le mercredi 30 mars 2022

Le commissaire enquêteur



Christian HANNEZO