

# LE PÔLE-GARE DE MELUN

## AUJOURD'HUI

Le pôle-gare de Melun est un pôle de transport attractif à l'échelle de la Région Île-de-France, mais il connaît des dysfonctionnements:

- Une accessibilité restreinte pour les modes de déplacement doux (piétons, cycles, PMR\*);
- Des possibilités de franchissement des voies ferrées limitées;
- Une visibilité faible et une signalétique peu développée;
- Deux gares routières trop contraintes et peu fonctionnelles;
- Une omniprésence de la voiture.

\*Personne à Mobilité Réduite

 **43000** voyageurs par jour en gare de Melun 

 **LIGNES DE TRANSPORT EXISTANTES**

Train  Train 

Ter Bourgogne Franche-Comté

Bus **28** lignes

## LES OBJECTIFS DU PROJET

- Conforter l'attractivité du pôle-gare par la réorganisation et l'agrandissement des espaces, afin d'améliorer la gestion des flux et faciliter les correspondances
- Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs
- Participer à la dynamique du quartier en s'inscrivant dans les projets portés par les collectivités


## D'ICI 2030

Le pôle sera:

- **plus fonctionnel** avec la réorganisation des espaces (parvis, gares routières);
- **plus lisible** pour favoriser les correspondances entre les différents modes de déplacement (signalétique, cheminements...);
- **accessible** à tous, notamment aux personnes à mobilité réduite;
- **mieux intégré** dans son environnement urbain.

 **Plus de 30 %** de voyageurs supplémentaires en gare de Melun

 **FUTURE LIGNE DE TRANSPORT**  
Bus  Dès 2024, le T Zen 2 reliera le Carré Sénart (Lieuxaint) à la Gare de Melun.

 **PROJETS URBAINS**  
Projet urbain « Quartier Centre Gare » à Melun  
Projet ZAC « Saint-Louis » à Dammarie-lès-Lys

# LA CONCERTATION DU 29 JANVIER AU 2 MARS 2018

## POURQUOI UNE CONCERTATION ?

La concertation est un temps d'information et d'échanges entre l'équipe chargée d'étudier le projet et le public. Elle porte sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Île-de-France Mobilités, porteur du projet, et ses partenaires, ont souhaité organiser cette phase de dialogue avec l'ensemble des publics concernés: riverains, voyageurs, collectivités, acteurs associatifs et économiques.

L'objectif de la concertation est de recueillir vos avis sur les différents scénarios d'aménagement proposés, afin de les enrichir en intégrant au mieux vos besoins et vos attentes exprimés. À l'issue de ces échanges un bilan sera rédigé pour préparer la suite des études.

### POUR VOUS INFORMER

- la plaquette d'information
- le site internet [www.aménagement-pole-melun.fr](http://www.aménagement-pole-melun.fr)
- les rendez-vous

### POUR VOUS EXPRIMER

- le coupon T attaché à la plaquette
- le formulaire de dépôt d'avis sur le site internet du projet
- les rendez-vous

## LES RENDEZ-VOUS DE LA CONCERTATION

### RENCONTRE VOYAGEURS

➤ Lundi 29 janvier 2018 à 17h30  
Gare de Melun

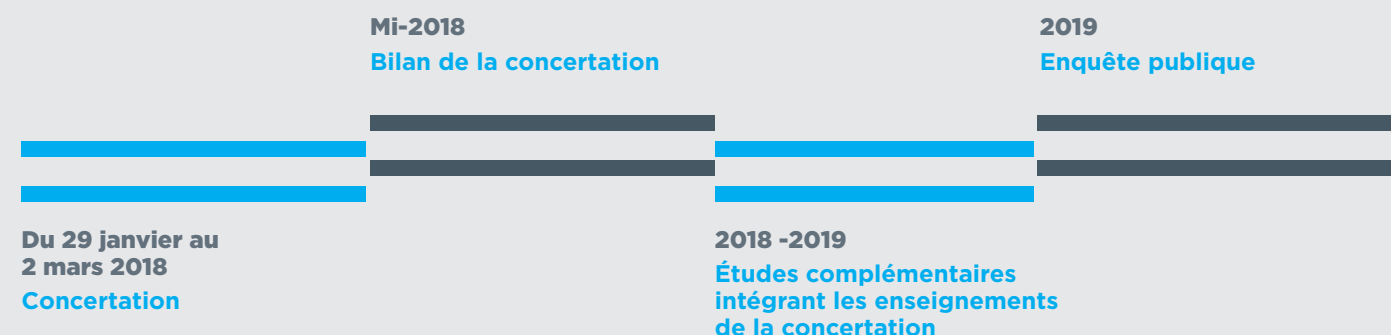
### ATELIER BALADE

➤ Samedi 10 Février 2018 à 10h  
Inscription sur le site: [www.aménagement-pole-melun.fr](http://www.aménagement-pole-melun.fr)

### RÉUNION PUBLIQUE

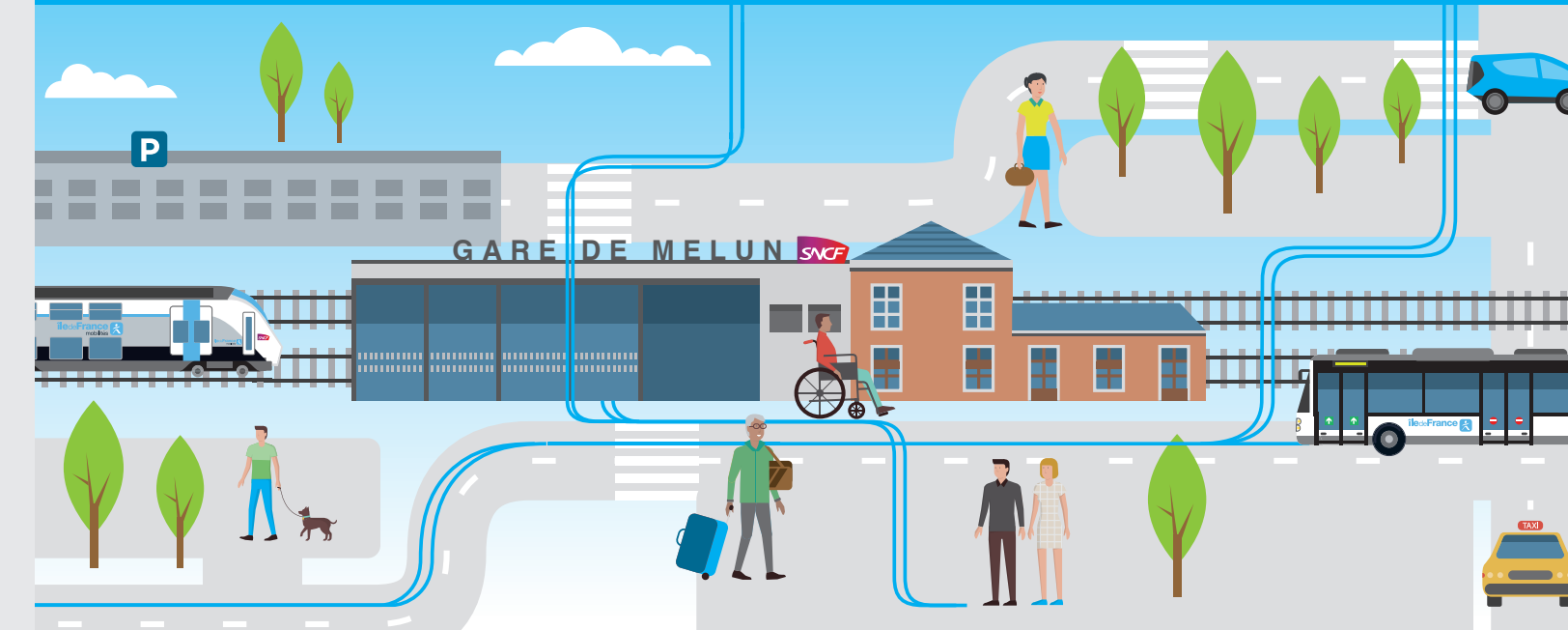
➤ Mardi 13 Février 2018 à 19h  
Complexe sportif Jacques Marinelli  
2 Rue Doré, 77000 Melun

## LES ÉTAPES APRÈS LA CONCERTATION



# AMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE DE MELUN

Concertation du 29 janvier au 2 mars 2018



OTTO  
LE



**Valérie PECRESSE**  
Présidente de la Région Île-de-France  
Présidente d'Île-de-France Mobilités

La gare de Melun, qui va voir arriver le T Zen 2, est située dans un secteur en pleine mutation urbaine, dynamisé par de nombreux projets d'aménagement; à terme, la gare de Melun va structurer l'agglomération de Melun Val-de-Seine.

Afin d'en faire une « nouvelle gare d'Île-de-France », facile à vivre pour l'ensemble des usagers et harmonieusement insérée dans le cœur de ville, le projet de modernisation du pôle-gare est soumis à une phase de concertation qui se déroulera du 29 janvier au 2 mars 2018.

Vous êtes nombreux à emprunter chaque jour le bus et le train pour vous rendre sur votre lieu de travail, votre école ou votre domicile: chacun d'entre vous est invité à participer à la concertation et à s'exprimer sur la forme que devront prendre les futurs aménagements, afin de bâtir ensemble le meilleur projet.

**DONNEZ VOTRE AVIS**  
[www.aménagement-pole-melun.fr](http://www.aménagement-pole-melun.fr)



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

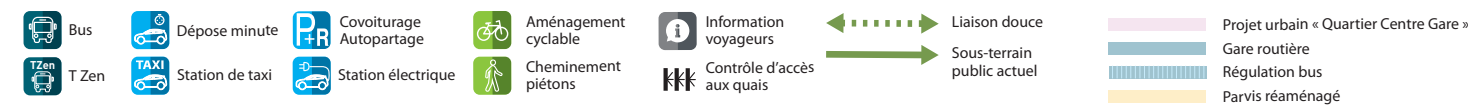
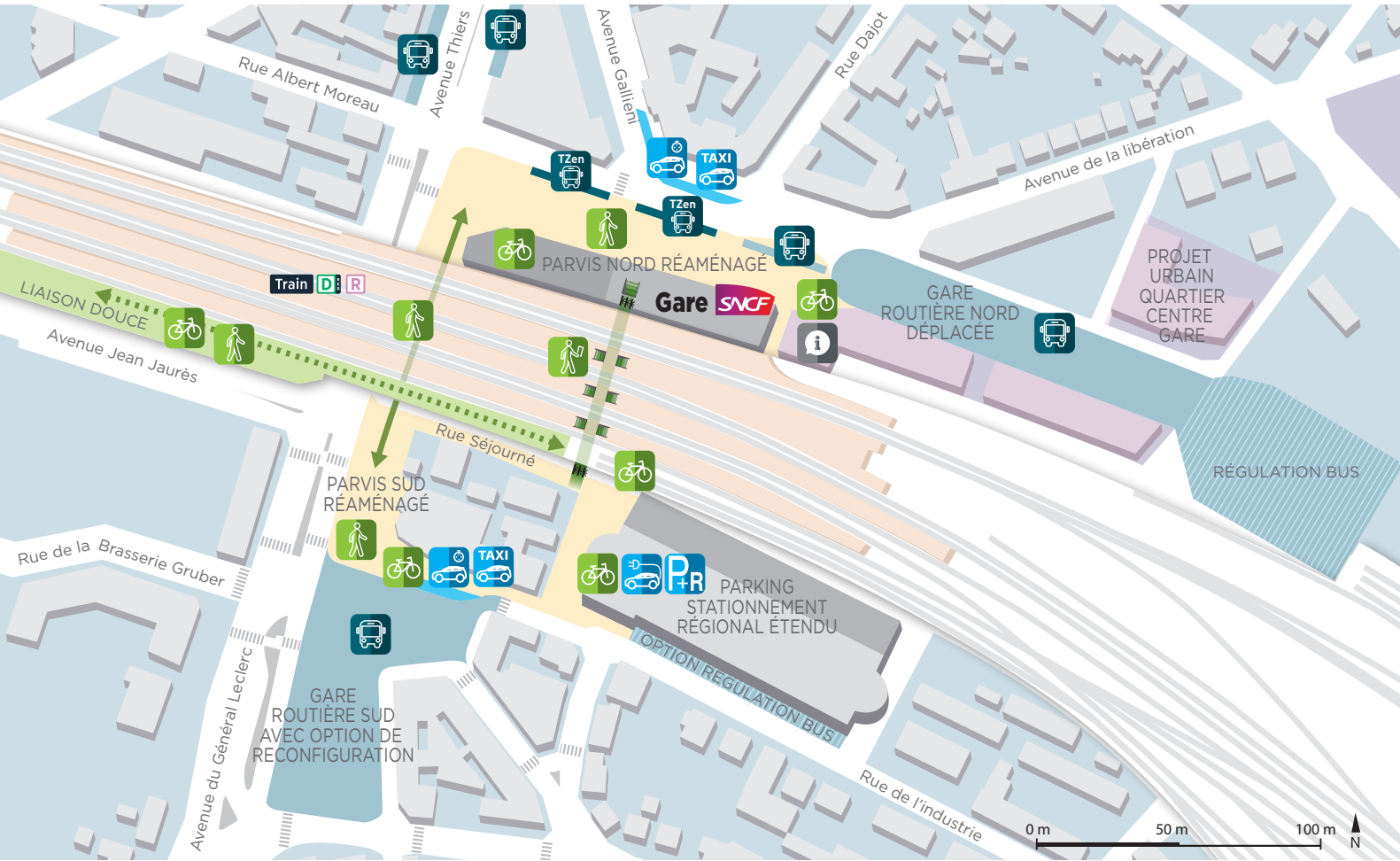




# LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE

Pour améliorer les déplacements des voyageurs au quotidien, Île-de-France Mobilités propose des aménagements pour le pôle-gare de Melun, pour ses parvis, ses gares routières et ses cheminements piétons (dont Personnes à Mobilité Réduite) et cyclistes. Pour compléter ces aménagements, trois scénarios de franchissement des voies ferrées sont soumis à la concertation, ainsi qu'une option de reconfiguration de la gare routière sud.

## LES AMÉNAGEMENTS AUTOUR DE LA GARE



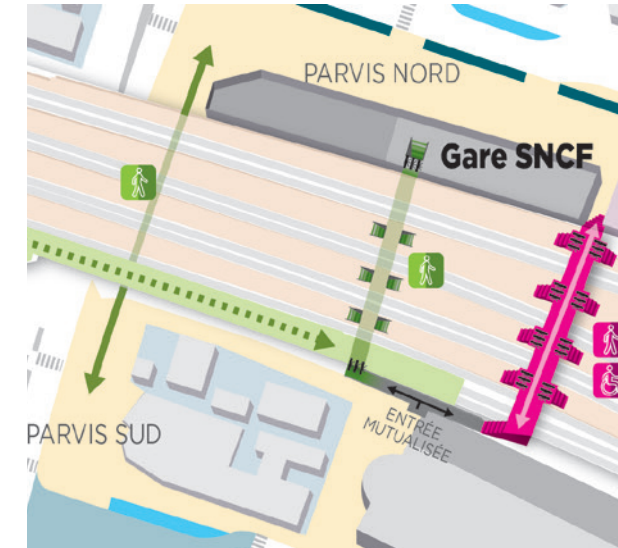
- deux parvis** (nord et sud) entièrement dédiés aux modes de déplacement doux : espaces plus confortables et trottoirs élargis
- une offre de stationnement vélo** adaptée aux besoins des cyclistes (arceaux, abris, consignes Véligo)
- une liaison douce** pour les piétons et les cyclistes envisagée pour rejoindre le quartier Saint-Louis à Dammarie-lès-Lys
- le terminus du T Zen 2** localisé devant l'entrée de la gare, sur le parvis nord
- la gare routière nord** déplacée à l'est, avec maintien d'un quai de dépose à l'entrée de la gare

- les zones de taxis** et de dépose minute implantées au niveau des deux parvis
- le parking de stationnement** régional labellisé en P+R et augmenté d'environ 350 places du côté nord

**Une option de reconfiguration de la gare routière sud** est proposée pour faciliter la circulation des bus et les déplacements des piétons, diminuer les nuisances, et optimiser l'espace. Cette option est portée à la concertation : plus d'infos sur [www.aménagement-pole-melun.fr](http://www.aménagement-pole-melun.fr)

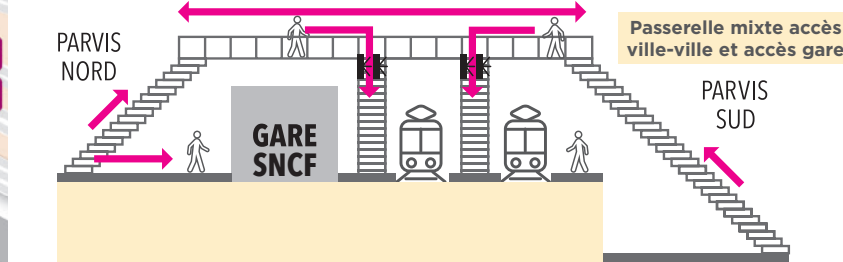
## LES SCÉNARIOS DE FRANCHISSEMENT DES VOIES FERRÉES

### LE SCÉNARIO A : « PASSERELLE »



- Création d'une **passerelle** d'une largeur d'environ 6 mètres à l'est de la gare ferroviaire, en **libre accès** permettant de **traverser les voies ferrées**
- Accès aux quais** situés le long de la passerelle et réservés aux voyageurs munis d'un titre de transport
- Création d'une **entrée commune** au souterrain actuel et à la future passerelle au niveau de l'accès sud de la gare
- Souterrain public actuel ouvert aux piétons et aux cyclistes pied-à-terre

#### LES NOUVELLES POSSIBILITÉS DE DÉPLACEMENTS PIÉTONS

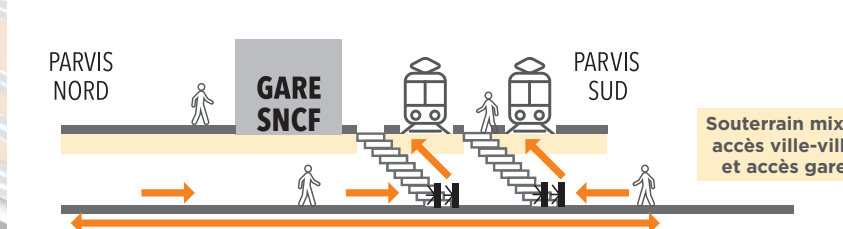


### LE SCÉNARIO B : « SOUTERRAIN »



- Création d'un **passage souterrain large** d'environ 7 mètres à l'ouest de la gare ferroviaire, en **libre accès** permettant de **traverser les voies ferrées**
- Accès aux quais** situés le long du souterrain et réservés aux voyageurs munis d'un titre de transport
- Souterrain public actuel dédié aux cyclistes

#### LES NOUVELLES POSSIBILITÉS DE DÉPLACEMENTS PIÉTONS

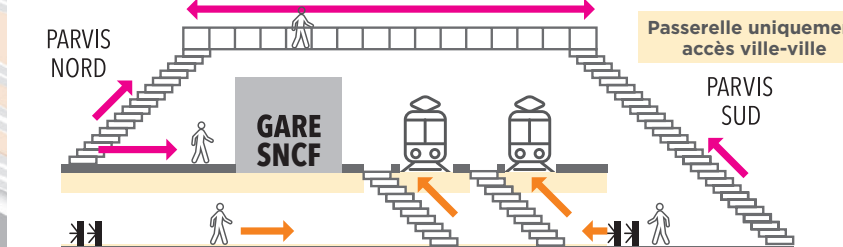


### LE SCÉNARIO C : « MIXTE »



- Création, à l'ouest de la gare, d'un **souterrain de largeur limitée** (4 à 5 mètres) réservé aux voyageurs munis d'un titre de transport pour **accéder aux quais**
- Création, à l'est de la gare, d'une **passerelle d'une largeur d'environ 5 mètres** accessible à tous les piétons sans titre de transport, **sans accès aux quais**
- Souterrain public actuel ouvert aux piétons et aux cyclistes à pied

#### LES NOUVELLES POSSIBILITÉS DE DÉPLACEMENTS PIÉTONS



Esquisse d'aménagement du parvis nord à l'horizon d'arrivée du TZen 2 (vue non contractuelle)

	<b>+</b> AVANTAGES	<b>-</b> INCONVÉNIENTS	<b>€</b> COÛT ESTIMÉ*
Scénario A	<ul style="list-style-type: none"> <li>Correspondances entre les modes de déplacements améliorées</li> <li>Bonne desserte du « Quartier Centre Gare »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cheminement de franchissement de voies ferrées par une passerelle avec un fort dénivelé (16 mètres cumulés)</li> <li>Accès aux trains situés en bout de quai</li> </ul>	De 40 à 45 millions d'euros
Scénario B	<ul style="list-style-type: none"> <li>Franchissement des voies ferrées par un souterrain de plain-pied</li> <li>Souterrain public existant dédié aux cyclistes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Largeur du souterrain d'environ 7 mètres avec des travaux complexes</li> </ul>	De 50 à 55 millions d'euros
Scénario C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Travaux moins complexes que le scénario B</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parcours piétons plus complexes dû à une dissociation du lien ville-ville (passerelle) et du lien d'accès aux lignes D et R (souterrain)</li> <li>Une passerelle avec un fort dénivelé (16 mètres cumulés) et sans accès aux trains</li> </ul>	De 45 à 55 millions d'euros

\* Avec les aménagements autour de la gare