

AMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE DE MELUN



Concertation du 29 janvier au 2 mars 2018



SYNTHÈSE DU BILAN DE LA CONCERTATION

INTRODUCTION

LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION

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

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

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

LES AMÉNAGEMENTS AUTOUR DE LA GARE



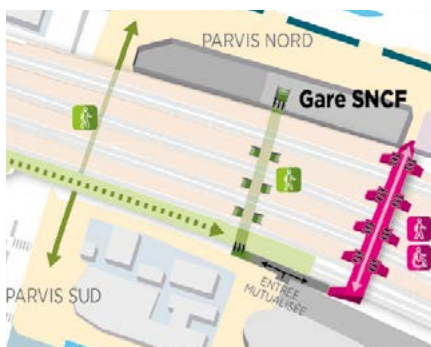
Les dysfonctionnements actuels du pôle de Melun et les perspectives de développement urbain ont conduit à proposer un réaménagement du pôle visant trois objectifs :

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

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

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

Scénario A



Scénario B



Scénario C



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



LES PRÉCÉDENTES ÉTAPES

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

PARTIE 1 : DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1 Documents disponibles en annexes

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

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

PARTIE 2 : SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

Cette synthèse se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ceux-ci sont regroupés par thématiques, hiérarchisées selon leur occurrence au sein des grandes parties. Des verbatim illustrent les thématiques. Non exhaustifs², ils proviennent de cinq sources : coupons libre-réponse, prises de position lors des rencontres, fiches avis utilisées lors des rencontres, avis publiés sur le site Internet et contributions écrites.

Lorsque les verbatim ont été exprimés par des élus ou des représentants associatifs, le titre auquel il ou elle s'exprime est précisé. Les réponses de la maîtrise d'ouvrage et/ou de certains partenaires apparaissant respectivement en bleu et en noir dans les encadrés sont issues des rencontres des documents de la concertation et du document d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP).

1. UN PROJET DONT L'OPPORTUNITÉ EST CONFIRMÉE

1.1. Un projet attendu

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

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

1.2. Des objectifs partagés

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

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

La majorité des participants estime que la mise en accessibilité du pôle-gare pour les personnes à mobilité réduite est la **priorité du projet**. Ils soulignent que :

L'accessibilité doit s'appliquer à la totalité du cheminement.

L'accessibilité concerne les personnes en situation de handicap mais aussi les personnes âgées, les parents accompagnés d'enfants, les voyageurs portant des bagages, les cyclistes, etc.

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

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

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

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

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

Les participants se sont en grande majorité exprimés en faveur de **l'installation d'escaliers mécaniques** au sein du pôle-gare, **qu'ils estiment préférables aux ascenseurs**, jugés inadaptés à la forte fréquentation du pôle-gare, et susceptibles de tomber d'avantage en panne. Si des ascenseurs sont néanmoins réalisés, ils devront être dimensionnés à l'échelle de la fréquentation.

Île-de-France Mobilités indique que dans l'ensemble des scénarios, les franchissements des espaces ferroviaires sont équipés d'ascenseurs, dimensionnés pour permettre à un fauteuil roulant de se retourner. En complément des ascenseurs, des escaliers mécaniques sont prévus sur le scénario A « passerelle est ». Dans les scénarios souterrains, la présence d'escaliers mécaniques n'est pas assurée (insertion compliquée au vu de l'étroitesse des quais) mais sera étudiée lors des étapes ultérieures. Les contrats liant Île-de-France Mobilités, la SNCF et la RATP obligent à remettre les ascenseurs en état, sous peine de pénalités.

SNCF Réseau SNCF Réseau indique que, dès que le bilan de la concertation sera approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau initiera les études de faisabilité pour la création du scénario de franchissement (passage souterrain ou passerelle) accessible aux personnes à mobilité réduite. Le programme d'aménagement prévoit a minima un ascenseur par quai pour les utilisateurs de fauteuil roulant et différents escaliers fixes. Les escaliers mécaniques seront étudiés en fonction des simulations de flux de voyageurs et de leur possible insertion physique dans les quais.

1.2.2. Réorganiser les gares routières pour remédier à leurs dysfonctionnements et à leur dangerosité pour les piétons

PACIFIER LES CIRCULATIONS AU NORD DE LA GARE

Les participants évoquent la **dangerosité des circulations sur le parvis nord**, où cohabitent actuellement bus, voitures et piétons, ce qui est jugé dangereux, surtout pour ces derniers. Pour cette raison, les participants **saluent le projet de déplacer la gare routière nord et de rendre le parvis piétonnier**, et estiment nécessaire que le projet permette de sécuriser les correspondances entre les bus situés avenue Thiers - sur laquelle circulent également des poids-lourds - et la gare ferroviaire.

Dans le but de sécuriser les traversées, plusieurs participants ont proposé **des alternatives au projet d'Île-de-France Mobilités**, pour éviter aux piétons de traverser l'avenue Thiers :

- ➔ déplacer les arrêts de bus, soit dans la gare, soit rue de Ponthierry,
- ➔ créer une sortie depuis les voies, donnant sur le côté ouest de l'avenue Thiers,
- ➔ ponctuellement, modifier le circuit des bus.

Île-de-France Mobilités confirme que la dangerosité de la traversée de l'avenue Thiers est identifiée par le maître d'ouvrage. Des études sont en cours pour étudier l'organisation et l'optimisation des carrefours, et notamment l'amélioration et la sécurisation des traversées piétonnières. La création d'un passage routier supplémentaire sous les voies ferrées nécessiterait un financement beaucoup plus important. La priorité du pôle-gare est d'accompagner l'augmentation du nombre d'usagers des transports en commun ou des mobilités douces.

Des acteurs font part de leurs craintes quant au juste dimensionnement des gares routières.

Île-de-France Mobilités indique que, selon l'exploitant du réseau Mèlibus, la croissance du trafic de bus est estimée à 10% par an, ce qui rend nécessaire d'agrandir les gares routières. Des discussions sont en cours avec SNCF Réseau pour explorer les conditions de libération et de cession d'une partie de son foncier peu ou non utilisé afin de permettre aux bus articulés de réaliser leur demi-tour. Le site étant très contraint, cet empiètement semble à ce stade la solution la plus opportune.

SNCF Réseau indique que des discussions sont en cours pour étudier l'intégration de l'aire de retournement de bus dans la cour. SNCF Réseau fera ses meilleurs efforts pour contribuer à une solution permettant d'assurer le bon fonctionnement du pôle.

RECONFIGURER LA GARE ROUTIÈRE SUD

Les participants s'exprimant sur la gare routière sud sont en **majorité favorables au scénario de reconfiguration totale**, qui permettrait d'éviter les conflits d'usages. Néanmoins, plusieurs participants ont fait part de leurs craintes de voir disparaître le marché du dimanche matin et de l'espace vert.

Île-de-France Mobilités indique que conserver en l'état la gare routière sud entraînera l'engorgement de la rue de l'Industrie, ce qui n'est pas souhaitable pour la commune de la Rochette et ses habitants, tandis que la reconfiguration permettrait de proposer une qualité de service équivalente à celle de la gare routière nord.

Île-de-France Mobilités indique que les maîtres d'ouvrage savent aujourd'hui réaliser des gares routières moins minérales et plus végétalisées. En cas de reconfiguration complète de la gare routière sud, l'alignement d'arbres existant sera maintenu.

LES CRAINTES DE NUISANCES CONCERNANT LA GARE ROUTIÈRE NORD

Quelques participants riverains de la future gare routière font part de craintes concernant des **nuisances sonores et de pollution** qui seraient associées à ce nouvel emplacement.

Île-de-France Mobilités indique que le parc de bus va évoluer à horizon 2020, pour accueillir des bus (standards et articulés), moins bruyants et roulant au gaz naturel de ville. Ce gaz n'émet pas de particules fines. Île-de-France Mobilités rappelle que réglementation impose aux conducteurs de couper leur moteur lorsque le véhicule reste à l'arrêt au-delà de 5 min et qu'un bus permet, en moyenne, d'éviter l'émission CO₂ de 30 véhicules particuliers.

1.2.3. Favoriser l'usage du vélo

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

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

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

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

1.2.4. Adapter l'offre de stationnement aux besoins

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

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

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

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

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

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

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

1.2.5. Améliorer les services en gare

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

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

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

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

2. LES SCÉNARIOS DE FRANCHISSEMENT DES VOIES FERRÉES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4. Les alternatives proposées

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1. Des craintes relatives à la circulation routière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2. Dynamiser les commerces

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

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

3.2.3. Améliorer les abords

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

3.3. Des questions sur le périmètre du projet

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

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

4. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

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

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

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

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

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

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

4.3. Des questions sur le temps des travaux

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

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

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

4.4. Une demande de maîtriser des coûts

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

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

4.5. La concertation

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

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

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

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

PARTIE 3 : LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

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

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