



Le préfet de Seine-et-Marne
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite

Arrêté préfectoral n°2022-38/DCSE/BPE/EXP du 25 août 2022 portant déclaration d'utilité publique, au profit d'Île-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions, de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et de la commune de Melun, des travaux nécessaires à la réalisation du réaménagement du Pôle Gare de Melun, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun.

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses dispositions relatives à la déclaration d'utilité publique ;

Vu le Code de l'urbanisme, notamment ses dispositions relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ;

Vu le Code de l'environnement ;

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de justice administrative ;

Vu le Code des transports ;

Vu le décret du président de la République en date du 14 mai 2019 portant nomination de Monsieur Cyrille LE VÉLY, administrateur civil général, sous-préfet hors classe, secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne ;

Vu le décret du président de la République en date du 30 juin 2021 portant nomination de Monsieur Lionel BEFFRE, préfet de Seine-et-Marne (hors classe) ;

Vu le Schéma directeur de la Région Île-de-France approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;

Vu le plan de déplacement urbain d'Île-de-France et le plan Régional en faveur de la mobilité Durable approuvés par le Conseil Régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;

Vu le contrat de plan État-Région 2015-2020 d'Île-de-France signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;

Vu le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Melun approuvé le 5 septembre 2013 ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2021/33/DCSE/BPE/EXP du 28 décembre 2021 portant ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) 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 de Melun ;

Vu l'arrêté préfectoral n°21/BC/45 du 27 juillet 2022 donnant délégation de signature à Monsieur Cyrille LE VÉLY, secrétaire général de la préfecture et organisant sa suppléance ;

Vu la délibération n° 2017/900 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 décembre 2017, approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du Pôle de Melun et l'organisation d'une concertation dans les termes prévus par le Code de l'urbanisme ;

Vu la délibération n° 2018/285 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 11 juillet 2018, approuvant le bilan de la concertation et confirmant la poursuite du projet Pôle-gare de Melun en prenant en compte les enseignements de la concertation ;

Vu les délibérations n° 2021.2.37.63 et 2021.5.22.135 datées respectivement des 29 mars et 27 septembre 2021 du conseil communautaire de l'agglomération Melun Val de Seine approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ;

Vu la délibération n° 20210414-135 du conseil d'administration d'Île-de-France mobilités du 14 avril 2021, approuvant le schéma de principe ainsi que le dossier d'enquête publique préalable à la DUP et autorisant son directeur général à saisir le préfet de Seine-et-Marne, pour l'organisation l'enquête publique unique relative à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun ;

Vu la délibération n° 2021.09.29.145 du 22 septembre 2021 du conseil municipal de la commune de Melun Val de Seine approuvant le dossier d'enquête publique ;

Vu la délibération n° 20220712-138 du 12 juillet 2022 aux termes de laquelle le conseil d'administration d'Île-de-France mobilités :

- déclare le projet de réaménagement du Pôle Gare de Melun d'intérêt général, au regard de l'étude d'impact, de l'avis de l'Autorité environnementale, des résultats de l'enquête publique, de l'avis des personnes publiques associées et de celui du commissaire enquêteur ;
- répond aux deux recommandations émises par le commissaire-enquêteur lors de son avis,
- s'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine telles que décrites à l'annexe 5 du présent arrêté ;

Vu l'étude d'impact et l'avis délibéré n°2021-105 publié le 9 décembre 2021 de l'Autorité environnementale sur le pôle gare de Melun (77) ;

Vu l'avis favorable assorti de deux recommandations à la déclaration d'utilité publique et l'avis favorable sans réserve ni recommandation à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Melun avec le projet, émis par le commissaire enquêteur le 30 mars 2022 ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées qui s'est tenue le 20 septembre 2021 en préfecture de Seine-et-Marne ;

Considérant le bilan de la concertation qui a eu lieu du 29 janvier au 2 mars 2018 inclus ;

Considérant le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale ;

Considérant le dossier et les registres d'enquête unique mis à disposition du public en mairies de Melun, La Rochette et Dammarie-les-Lys du 1er février au 2 mars 2022 inclus ;

Considérant les pièces attestant que les formalités de publicité collective ont été réalisées conformément aux dispositions des articles R112.14 et R112.15 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Considérant que le projet de réaménagement du pôle gare de Melun présente un caractère d'intérêt général ;

Considérant que le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Melun doit être mis en compatibilité pour permettre la réalisation du projet de réaménagement du pôle gare de Melun, déclaré d'utilité publique ;

Considérant que le conseil municipal de la commune de Melun a été saisi par courrier du 2 mai 2022 pour émettre son avis, au plus tard dans un délai de deux mois, sur la mise en compatibilité de son document d'urbanisme, conformément aux dispositions des articles L.153-57 et R.153-14 du Code de l'urbanisme ;

Considérant que le conseil municipal de la commune de Melun a informé le préfet de Seine-et-Marne, le 6 juillet 2022, de son avis favorable sans délibération au projet de réaménagement du pôle gare de Melun et à la mise en compatibilité de son document d'urbanisme nécessaire pour sa réalisation ;

Considérant le courrier aux termes duquel la présidente du conseil d'administration d'Île-de-France mobilités a sollicité la déclaration d'utilité publique au profit d'Île-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions, de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et de la commune de Melun, des travaux nécessaires au réaménagement du Pôle Gare de Melun emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Melun ;

Considérant le plan de situation, le plan du périmètre de la DUP, le plan général des travaux, la déclaration de projet sur le projet de réaménagement du pôle gare de Melun d'Île-de-France mobilités, le tableau des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables de ce projet sur l'environnement ou la santé humaine et leurs modalités de suivi et le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Melun, annexés au présent arrêté ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture ;

ARRÊTE

Article 1 : Sont déclarés d'utilité publique au profit d'Île-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions, de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et de la commune de Melun, les travaux nécessaires au réaménagement du Pôle Gare de Melun, conformément aux documents annexés à l'exemplaire original du présent arrêté.

Ces documents peuvent être consultés à la préfecture de Seine et Marne (Direction de la coordination des services de l'État – Bureau des procédures environnementales – 12, rue des Saints Pères – 77 010 MELUN cedex).

Article 2 : Le présent arrêté emporte la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Melun, tel qu'il résulte du dossier annexé au présent arrêté, également consultable à la préfecture de Seine et Marne.

Article 3 : S'il y a lieu, les maîtres d'ouvrage devront remédier aux atteintes à l'environnement que risque de provoquer l'exécution des travaux, objets de la présente déclaration d'utilité publique, dans les conditions prévues au I de l'article L.122-1-1 du Code de l'environnement, à savoir réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être ni évitées ni réduites.

Article 4 : Le présent arrêté est valable 5 ans à compter de sa publication.

Article 5 : Le présent arrêté et la déclaration de projet feront l'objet :

– d'une publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de Seine-et-Marne et d'une insertion sur le site internet des services de l'État dans le département de Seine-et-Marne,

– d'un affichage durant deux mois à la porte et dans les espaces d'accueil du public des mairies de Melun, Dammarie-les-Lys et La Rochette.

Mention de cet affichage sera également insérée en caractère apparent dans un journal diffusé dans le département de la Seine-et-Marne, en application des articles R.153-20 et R.153-21 du Code de l'urbanisme.

Article 6 : Le secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne, le directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne, la présidente d'Île-de-France mobilités, la directrice générale de SNCF Gares et Connexions, le président de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine et le maire de Melun sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général,



Cyrille LE VÉLY

Annexes :

- 1 – plan de situation,
- 2 – plan du périmètre de la DUP,
- 3 – plan général des travaux,
- 4 - délibération du 12 juillet 2022 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités relative à la déclaration du projet de réaménagement du Pôle gare de Melun,
- 5 – le tableau des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables de ce projet sur l'environnement ou la santé humaine et leurs modalités de suivi,
- 6 – dossier relatif à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Melun.

Par application de l'article R.421-5 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Melun adressé par courrier 43 avenue du Général de Gaulle – case postale 8630 – 77 008 Melun Cedex – ou via l'application télé-recours à l'adresse mail <https://www.telerecours.fr/>, dans le délai de deux mois à compter de sa notification.

Un recours administratif peut suspendre le délai de recours contentieux s'il est formé dans un délai de deux mois à compter de la publication ou de la notification de l'acte, selon les formes suivantes :

- recours gracieux adressé au préfet de Seine-et-Marne – DCSE- BPE – 12 rue des Saints-Pères 77 010 MELUN Cedex ;
- recours hiérarchique adressé au ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires – Grande Arche de la Défense – paroi sud / Tour Séquoia – 92 055 La Défense.

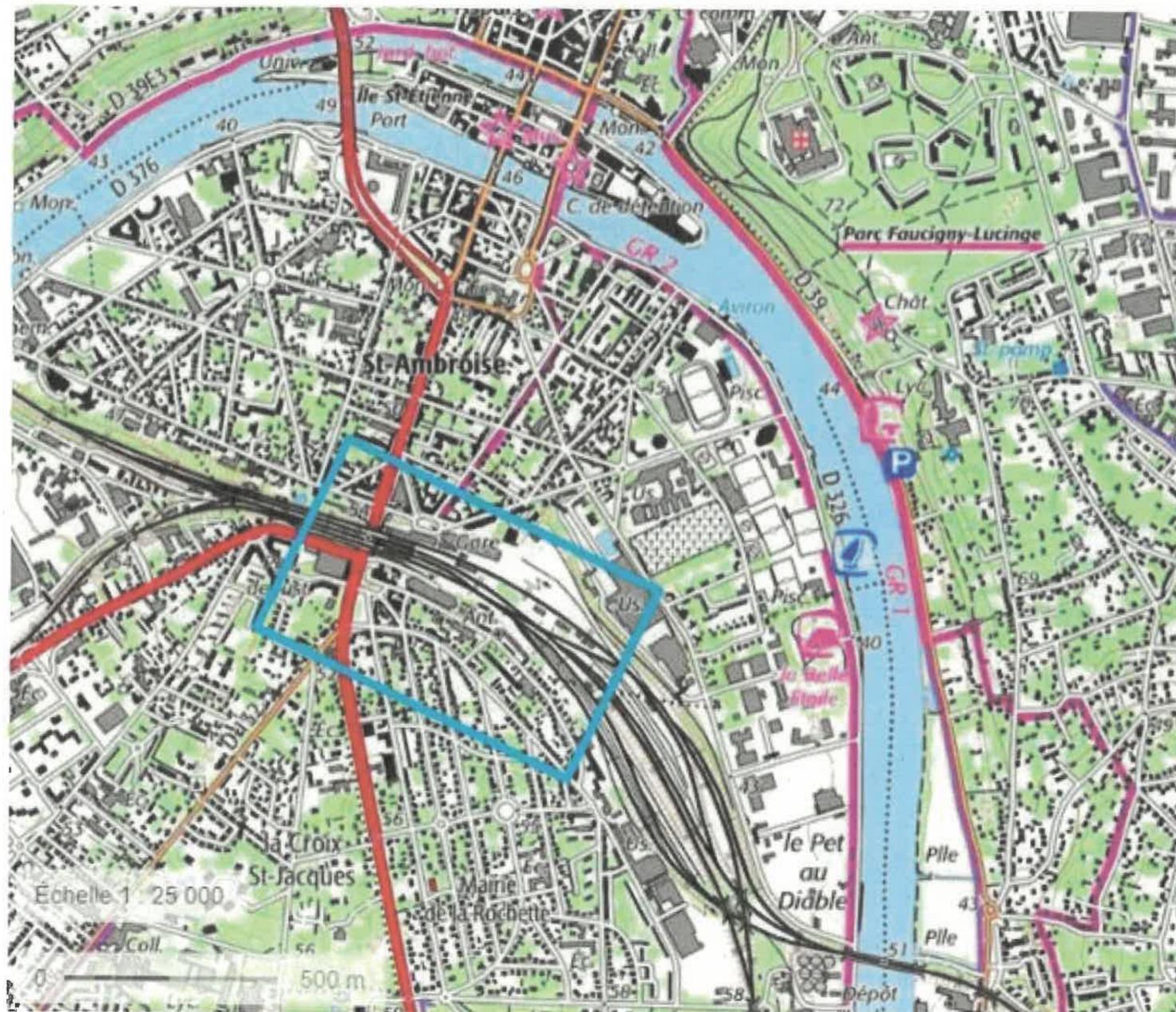
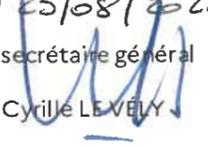


Figure 1 : Localisation du Projet au 1/25 000e (source : Géoportail)

ANNEXE 1 : plan de situation

Vu pour être annexé à l'arrêté
préfectoral n° 2022/38/DOE/BAE/EXP
en date du 25/08/22

Le secrétaire général


Cyril LEVEILY

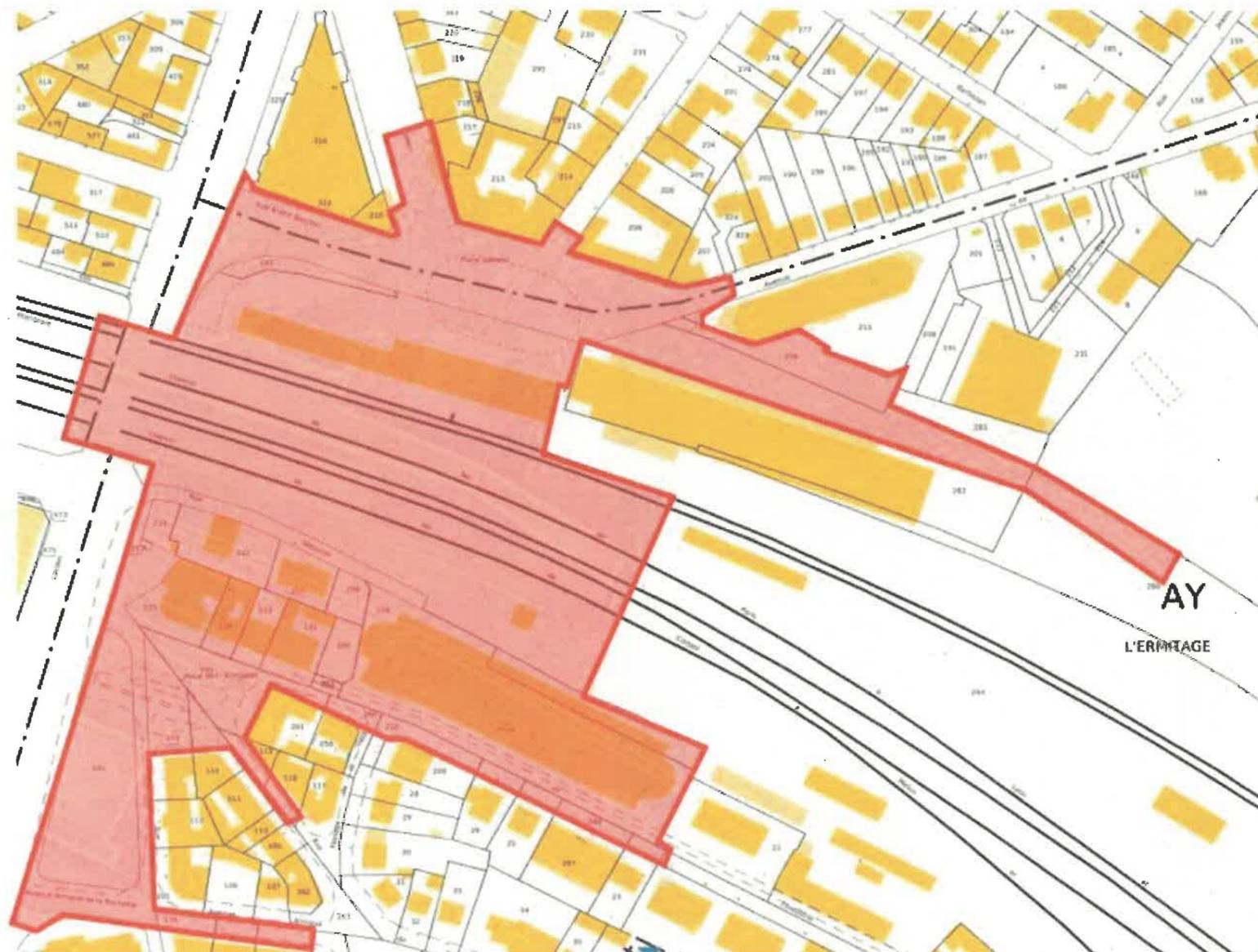
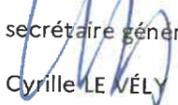


Figure 4: Plan parcellaire avec le périmètre de la DUP

ANNEXE 2: périmètre de la DUP

Vu pour être annexé à l'arrêté
préfectoral n° 2022/38/DOE/BPE/EXP
en date du 25/08/2022

Le secrétaire général


Cyrille LE VÉLY

REAMENAGEMENT PÔLE Gare ILLERIE



- Bande de DUP
- Zones de chantiers envisagées (intégrées dans la bande de DUP, cf. 2.3.3 de la pièce G)
- 1 Nouveau PASO
- 2 Emergence nord (ouvrage de liaison Nord)
- 3 Emergence sud
- 4 Travaux de quai et abris de quai
- 5 Accès et rénovation
- 6 Parvis nord
- 7 Tunnel vélo
- 8 Gare routière nord
- 9 Zone de régulation
- 10 Place Séjourné
- 11 Parvis sud: place de l'Ermitage et arrêts de bus le long de l'avenue Thiers
- 12 Gare routière sud
- 13 Amorce de la coulée verte
- 14 Parking relais

Figure 3 : Plan général des travaux et bande de DUP

ANNEXE 3: plan général des travaux

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral n° 2022/38/DCSE/BPE/EXP en date du 25/08/2022

Le secrétaire général

Cyrille LE VÉLY

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5669-DE-1-1
Date de télétransmission : 13/07/22
Date de réception Préfecture : 13/07/22



Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral n° 2022/38/DCBE/RPE/ER en date du 25/07/2022
Le secrétaire général
Cyrille LEVÉLY

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-138

DÉCLARATION DE PROJET SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE DE MELUN

Le Conseil,

- VU le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU la délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention Particulière Transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports ;
- VU la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU le Plan de déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 d'Île-de-France signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2016/456 du 5 octobre 2016, approuvant la convention de financement des études du pôle de Melun n°2016-020, comprenant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), la concertation préalable, le Schéma de Principe et l'enquête publique ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/900 du 13 décembre 2017, approuvant le DOCP et les modalités de la concertation du projet de pôle de Melun ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2018/285 du 11 juillet 2018, approuvant le bilan de la concertation du projet de pôle de Melun ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20210414-135 du 14 avril 2021 approuvant le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-281 du 11 octobre 2021 approuvant l'avant-projet (AVP) optimisé du périmètre ferroviaire ;

VU le rapport n° 20220712-138 ;
VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

CONSIDERANT que le projet du pôle de Melun consiste à réaménager les espaces de la gare et à ses abords sur la commune de Melun pour améliorer la circulation des voyageurs, rendre le Pôle accessible à tous, améliorer la qualité de service, et à accompagner l'augmentation de 30% d'ici 2030 du trafic généré par le développement du territoire.

CONSIDERANT que le projet répond aux objectifs suivants :

- Garantir l'accessibilité du pôle-gare pour tous les usagers ;
- Faciliter les correspondances entre les différents modes de transport ;
- Développer l'usage des modes actifs ;
- Améliorer le cadre de vie ;
- Participer à la dynamique du quartier et du cœur d'agglomération.

CONSIDERANT que l'arrêté de déclaration d'utilité publique sera rendu au bénéfice des maîtres d'ouvrage des différents éléments de programme du Pôle : la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS), la Ville de Melun et SNCF qui seront, avec Ile-de-France Mobilités (maître d'ouvrage du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique), co-bénéficiaires de la DUP.

CONSIDERANT que le commissaire enquêteur a émis, le 30 mars 2022, à l'issue de l'enquête publique, un avis favorable à la déclaration d'utilité publique assorti de deux recommandations :

- **Recommandation n°1** : « [Le commissaire enquêteur] recommande d'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 infliger 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** : « [Le commissaire enquêteur] recommande d'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 futures variantes 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.

CONSIDERANT que conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement et à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'autorité responsable du projet, doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, au vu du résultat de la consultation du public.

CONSIDERANT que cette déclaration de projet doit intervenir dans un délai de six mois après la clôture de l'enquête. A l'occasion de la déclaration de projet, l'autorité responsable du projet doit également se prononcer sur les propositions de réponses et d'engagements faisant suite aux recommandations du commissaire enquêteur.

CONSIDERANT que la déclaration de projet, prend en considération l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale en date du 9 décembre 2021.

CONSIDERANT que la déclaration de projet précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables du projet sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

CONSIDERANT que le commissaire enquêteur a émis, le 30 mars 2022, à l'issue de l'enquête publique, un avis favorable (sans réserve) à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun permettant la réalisation de tous les travaux de réaménagement du pôle Gare de Melun.

CONSIDERANT les motifs justifiant de l'intérêt général de l'opération :

- Le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun s'inscrit dans les orientations des documents de planification du territoire, de l'échelle régionale (SDRIF, PDUIF) à l'échelle communale (PLU).
- Le projet répond à une double nécessité. D'une part, il s'agit de remédier aux dysfonctionnements constatés qui ne contribuent pas à encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture et à faciliter la multimodalité, tels que la saturation et la vétusté des gares routières, l'absence d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) pour l'accès aux trains et aux bus, le manque d'aménagements cyclables, d'espaces piétons contraints et peu qualitatifs, de nombreux conflits d'usages entre l'ensemble des modes déplacements. D'autre part, il s'agit d'accompagner la forte augmentation du trafic prévisible à l'horizon 2030 avec notamment une estimation de +31% de montants en direction de Paris.
- Le projet répond aux objectifs suivants :
 - De rendre le pôle-gare accessible (avec l'obligation réglementaire de rendre la gare accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR) pour 2024 – 2025),
 - D'améliorer les déplacements et les correspondances,
 - De désaturer les espaces,
 - De développer l'usage des modes actifs,
 - D'adapter les infrastructures à l'arrivée du nouveau matériel roulant RER NG,
 - D'améliorer la qualité de service et la sécurité pour tous les voyageurs,
 - D'intégrer le projet dans le développement urbain du quartier.
- Pour répondre à ces objectifs, et pour respecter la législation afin de garantir un accès universel à la gare, le projet comporte une importante réorganisation des espaces ferroviaires, avec la création d'un nouveau passage souterrain intégrant un lien ville-ville (avec des ascenseurs permettant d'accéder aux quais, et une accessibilité depuis les deux parvis), un rehaussement total ou partiel des quais, un nouvel ouvrage de liaison nord, le réaménagement des espaces existants. Il comprend également des aménagements pour faciliter l'intermodalité, avec l'aménagement des gares routières au nord et au sud, et de parvis nord et sud ; avec le traitement des abords de l'ensemble des accès, la création d'une place Séjourné, des aménagements en faveur des déplacements des modes actifs (pistes cyclables, parkings vélos, accroche à la voie verte), et la reconstruction d'un parc de stationnement régional (PSR) de 664 places en un parking-relais de 950 places.
- Le projet s'inscrit dans l'évolution souhaitable du secteur des transports, vers un transport plus durable ; en favorisant le recours aux transports en commun et aux modes actifs de déplacement, il contribuera à limiter les déplacements automobiles et leurs impacts négatifs, en termes de consommation énergétique, de pollution et de rejets de gaz à effet de serre.

- Le projet présente des impacts négatifs restreints : les nuisances liées aux phases de chantier seront assorties de mesures pour les éviter ou les réduire, et les impacts environnementaux présents en phase d'exploitation devront être assortis d'une gestion environnementale de l'opération visant à limiter les effets sur les milieux environnants. Les impacts du projet seront maîtrisés par l'application d'une démarche ERC (Eviter – Réduire – Compenser) dont les engagements sont détaillés dans le dossier d'enquête publique et dans l'annexe 1 à la présente délibération.
- Par les gains de temps qu'il génère pour certains itinéraires et par la décongestion aux lignes de contrôle et sur les quais des lignes R et D, le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun présente un bilan socio-économique positif. De plus, en phase exploitation, le réaménagement du PEM va contribuer au report modal des automobilistes vers les transports en commun et favoriser à l'augmentation du recours aux modes actifs pour le rabattement vers le pôle-gare (marche à pied, vélo). Cela aura un impact positif sur la santé à long terme.

CONSIDERANT que les maîtres d'ouvrage entendent poursuivre le projet prenant en compte les recommandations du commissaire enquêteur en y apportant les réponses suivantes :

POUR LA RECOMMANDATION N°1 :

Cette recommandation porte sur un périmètre au-delà du pôle. Île-de-France Mobilités rappelle cependant qu'elle a travaillé en étroite collaboration avec le Département de Seine-et-Marne, la Communauté d'Agglomération de Melun-Val-de-Seine, et la Ville de Melun sur l'adaptation du plan de circulation à horizon du projet de Pôle-Gare de Melun.

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 particulièrement sensibles. 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 et du gestionnaire de la voirie. L'interdiction des poids-lourds de transit sur cette route départementale entraînerait un report de ce flux sur d'autres itinéraires du secteur. Une étude sera donc engagée afin d'en évaluer les impacts.

En attendant, la traversée piétonne au carrefour RD 606 / rue Barchou, par les voyageurs en correspondance bus / train, est protégée par un feu et n'est pas identifiée comme un carrefour accidentogène.

POUR LA RECOMMANDATION N°2 :

Île-de-France Mobilités veillera à ce que SNCF G&C, maître d'ouvrage sur le périmètre ferroviaire, et la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, maître d'ouvrage sur le périmètre intermodal, intègrent la problématique sécuritaire dans le programme du pôle.

SNCF G&C, dans la conception du projet de gare, a pris en compte le besoin d'assurer des espaces intérieurs et extérieurs sécurisants. Pour ce faire, un atelier spécifique sur ce thème a été organisé, réunissant les équipes de la collectivité (y compris la police municipale), la sûreté SNCF, l'exploitant de la gare, les architectes, la maîtrise d'ouvrage... Des orientations issues de cet atelier de conception, sont intégrées dans le projet de gare, en cours de phase PRO : éviter les recoins et zones d'ombres, renforcer l'éclairage, ouvrir les vues, traiter les espaces (ajourés ou transparents), déployer la vidéo-protection.

Île-de-France Mobilités s'engage à ce qu'une étude de sûreté et sécurité soit réalisée et annexée au permis de construire. La sécurité de la gare de Melun est aujourd'hui assurée par la présence de policiers municipaux ou intercommunaux, et par le service de police ferroviaire (SUGE - Sûreté Générale). Des caméras de vidéoprotection sont également reliées à un Centre de Supervision Urbain. Des caméras seront également installées dans le nouvel espace gare.

En phase travaux, 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, et ceci pour chaque aménagement, en définissant une organisation et une gestion des chantiers qui se verra imposée aux entreprises de travaux.

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : déclare l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle de Melun au regard des motifs et considérations rappelés dans l'exposé ci-avant ;

ARTICLE 2 : répond aux recommandations du commissaire enquêteur par les engagements exprimés dans l'exposé ci-avant ;

ARTICLE 3 : s'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique ainsi qu'à poursuivre cette démarche dans la suite du projet. L'annexe n°1 à la présente délibération détaille les engagements pris au stade de l'enquête publique ;

ARTICLE 4 : demande à la Préfecture de Seine-et-Marne de prononcer par arrêté la déclaration d'utilité publique du projet, ainsi que l'application de l'article L.122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

ARTICLE 5 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

ARTICLE 6 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités. Conformément à l'article R. 126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées. Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable au siège d'Île-de-France Mobilités ainsi que sur le site internet du projet (<https://www.aménagement-pole-melun.fr/>).

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE

Annexe 1
à la déclaration de projet sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun

Mesures à la charge des maîtres d'ouvrage destinées à éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser les effets négatifs notables du projet de réaménagement du pôle-gare de Melun sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi En application des articles L.126-1 et L.122-1-1 et R.122-13 du code de l'environnement.

Préambule :

L'article L.122-1-1 du code de de l'environnement mentionne notamment que la déclaration de projet « précise les prescriptions que devra respecter les maîtres d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités de suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine ».

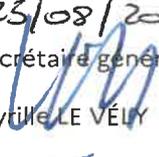
La présente annexe présente, sous forme d'un tableau, les effets négatifs notables du projet en phase travaux et en phase fonctionnement, les mesures prévues par les maîtres d'ouvrage, d'évitement, de réduction ou de compensation. Ces impacts et mesures sont identifiés dans l'étude d'impact et éventuellement précisés par les compléments de réponse apportés par les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale ou dans le rapport du commissaire enquêteur.

Figurent également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

ANNEXE 5: Mesures ERC

Vu pour être annexé à l'arrêté
préfectoral n°2022/38/DOE/BPE/EXP
en date du 23/08/2022

Le secrétaire général


Cyrille LE VÉLY

Effets et mesures sur la population et la santé humaine

1. Synthèse des incidences et mesures en phase travaux

Thématique	Incidences potentielles	Incidence	Mesures ERC proposées (E : Eviter ; R : Réduire ; C : Compenser)	Effets attendus	
Milieu physique	Climat	Faible	<ul style="list-style-type: none"> - Optimisation du choix et de l'approvisionnement des matériaux (E). - Réutilisation de matériaux issus des déblais in situ (R). - Utilisation de granulats recyclés dans certains bétons du pôle d'échanges (R). - Priorisation des plateformes de recyclage de granulats situées à proximité du projet pour l'approvisionnement en matières recyclées (R). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction de l'émission des GES. - Réduction de la consommation de ressources fossiles. - Réduction de la consommation de matières première non renouvelable. 	
	Sols et sous-sol	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Dispositions constructives à préciser lors des phases d'études PRO (E). 	/	
	Mouvements de terres	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Bâchage des matériaux composés de terre végétale afin de limiter le développement d'espèces végétales envahissantes (R). - Evacuation des matériaux inertes, ainsi que ceux pollués issus des déblaiements, en centres de stockage adaptés (R). - Aménagement de plages horaires pour le transport des convois (R). - Etablissement de plan de circulation pour chaque phase de réalisation du projet (R). - Réutilisation d'une partie des matériaux excavés lors des travaux de terrassements (R). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances sonores. - Réduction des nuisances liées aux circulations routières (encombrement des voies). - Evitement de la dispersion d'espèces végétales envahissantes. 	
	Topographie	Aucun. Topographie locale plate.	/	/	/
	Eaux et sol	Pollution accidentelle des eaux souterraines et superficielles. Transfert de pollution vers les nappes phréatiques. Emission de poussières.	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Stockage des carburants, ou tout autre produit susceptible de polluer le sol et le sous-sol, dans des réceptacles étanches, positionnés sur des bacs de rétention et présentant des caractéristiques (volume et résistance) adaptées aux produits stockés (E). - Collecte des produits résiduels par des entreprises spécialisées (R). - Utilisation d'huiles de décoffrage naturelles, lorsque cela est possible (E). - Maintenance, lavage et ravitaillement des engins de chantier réalisées hors site (E). - Mise à disposition de kits anti-pollution (E). - Mise en place d'un bassin tampon avant rejet (E). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du risque de pollution accidentelle des eaux et des sols. - Respect des réglementation liées au rejet en réseau. - Participation à l'atteinte des objectifs du SDAGE et du SAGE. - Réduction des nuisances liées aux poussières.

Thématique	Incidences potentielles	Incidence	Mesures ERC proposées (E : Eviter ; R : Réduire ; C : Compenser)	Effets attendus
			<ul style="list-style-type: none"> - Traitement spécifique des eaux de ruissellement du chantier avant rejet si les concentrations en MES sont trop importantes (E). - En cas de nécessité de rabattement de nappe : suivi du volume, bassin tampon avant rejet, traitement en sortie (filtre à MES / hydrocarbure), analyses en laboratoire en cas de doute (R). - Limitation de la vitesse de circulation des camions à 30 km/h (R). - Interdiction de circulation sur les surfaces tout juste décapées ou terrassées (E). - Arrosage des zones de chantier en période sèche (E). - Pas d'opérations de chargement et de déchargement des matériaux par vent fort (E). - Bâchage des charrois (camion de transport) imposé aux entreprises (E). - Mise en place de dispositifs particuliers (bâches par exemple) au niveau des aires de stockage provisoire des matériaux susceptibles de générer des envois de poussières (E). - Interdiction de brûlages de matériaux (emballages, plastiques, caoutchouc, etc.) conformément à la réglementation en vigueur (E). 	
Outils de gestion et de planification de la ressource en eau	Non-respect des prescriptions (risque de pollution des eaux et du sol).	Faible	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures prises dans le cadre de la gestion des pollutions des eaux, du sol et du sous-sol, pour limiter les risques de pollution en phase chantier (E): 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du risque de pollution accidentelle des eaux et des sols. - Participation à l'atteinte des objectifs du SDAGE et du SAGE.
Impacts quantitatifs sur la ressource en eaux souterraines	Les premiers résultats font état d'une nappe à 10 m de profondeur. Possible nécessité de rabattre la nappe lors des travaux de réalisation du passage souterrain. Des études complémentaires permettront de préciser ce niveau.	Faible	<ul style="list-style-type: none"> - Voir les mesures dans le cadre de la gestion des pollutions des eaux, du sol et du sous-sol. 	/
Impacts quantitatifs sur la ressource en eaux superficielles	Aucun. Rejet des eaux de ruissellement dans le réseau d'assainissement existant.	/	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un traitement spécifique avant rejet en réseau si le taux de MES est non conforme (R). 	<ul style="list-style-type: none"> - Participation à l'atteinte des objectifs du SDAGE et du SAGE.

	Thématique	Incidences potentielles	Incidence	Mesures ERC proposées (E : Eviter ; R : Réduire ; C : Compenser)	Effets attendus
Risques naturels	Risque inondation	Travaux réalisés hors zone inondable. Non concerné par le zonage PPRI de la Seine.	/	/	/
	Risque canicule	Risque de vague de chaleur pendant les travaux.	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Veille météorologique (E). - Information du personnel sur les bonnes pratiques à adopter et les recommandations du Plan National Canicule (E). - Arrêt du chantier en cas de conditions extrêmes (R). 	/
	Risque remontée de nappe	Zone projet située dans une zone potentiellement sujette aux remontées de nappe. Débordement de nappe. Inondation des sous-sols.	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Interdiction des dépôts dans les points bas des terrains naturels (E). - Evacuation immédiate des produits de débroussaillage ponctuel (E). - Evacuation de tout équipement technique et produits potentiellement polluants en cas d'inondation. Surélever les équipements sensibles afin de les maintenir hors d'eau autant que possible (R). - Etablissement d'un plan de secours et d'urgence entre les entreprises et le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) (R). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du risque de pollution accidentelle des eaux et des sols en cas d'inondation par remontée de nappe.
	Risque mouvement de terrain	Risque absent	/	/	/
	Aléa retrait-gonflement des argiles	Tassements différentiels dus à la présence d'argile dans le sous-sol.	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Dispositions constructives (E). 	/
	Risque sismique	Aucun. Zone de sismicité très faible.	/	/	/
	Risque feu de forêt	Aucun.	/	/	/
Milieu naturel	Milieu naturel	Risque de perturbation d'espèces faunistiques (reptiles, oiseaux et orthoptères) caractéristique des friches et délaissés ferroviaires. Risque de dissémination d'espèces végétales exotiques envahissantes.	Faible	<ul style="list-style-type: none"> - Balisage des franges arbustives et arborées en bordure de zone de travaux (E). - Mesures d'effarouchement au démarrage du chantier (dérangement avec le bruit du chantier) (R). - Adaptation de planning (en particulier pour tenir compte du cycle du Lézard des Murailles) (R). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du risque de dispersion d'espèces végétales envahissantes. - Réduction des nuisances sur la faune locale (notamment pour le Lézard des Murailles).

	Thématique	Incidences potentielles	Incidence	Mesures ERC proposées (E : Eviter ; R : Réduire ; C : Compenser)	Effets attendus
Paysage et Patrimoine	Paysage	Pollution visuelle des abords du chantier (clôture, palissade, déchets, engins, matériels divers...)	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Balisage et limitation des emprises du chantier (E). - Stockage des déchets légers en container bâchés et régulièrement évacués pour éviter leur dispersion (E). - Nettoyage régulier du chantier (E). - Stockage des déchets lourds en bennes et régulièrement évacués (E). - Remise en état des emprises hors de la zone des aménagements et des pistes d'accès au chantier (E). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances visuelles. - Réduction des nuisances liés à l'envoi et à la dispersion des déchets.
	Patrimoine	Abords immédiats du pôle d'échanges concernés par le périmètre du Site Patrimonial Remarquable (SPR), soumis à des prescriptions esthétiques en cas de travaux. Pollution visuelle des abords du chantier (clôture, palissade, déchets, engins, matériels divers...).	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Balisage et limitation des emprises du chantier (E). - Stockage des déchets légers en container bâchés et régulièrement évacués pour éviter leur dispersion (E). - Nettoyage régulier du chantier (E). - Stockage des déchets lourds en bennes et régulièrement évacués (E). - Remise en état des emprises hors de la zone des aménagements et des pistes d'accès au chantier (E). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances visuelles. - Réduction des nuisances liés à l'envoi et à la dispersion des déchets.
	Archéologie	Zone du projet intégralement soumise à la servitude archéologique. Risque de découverte fortuite pendant les travaux.	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Procédure d'archéologie préventive (E). - Déclaration immédiate de toute découverte fortuite au Service Régional de l'Archéologie (R). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du risque de destruction de vestiges archéologique et historique.
Milieu humain	Occupations temporaires	Expropriation. Réduction de l'espace public. Occupation temporaire de l'espace public.	Faible	<ul style="list-style-type: none"> - Demande d'autorisations d'occupations temporaires du domaine public (R). - Demande d'autorisations d'occupations temporaires de terrains aux propriétaires des parcelles concernées (R). - Indemnisation éventuelle versée à chaque propriétaire concerné (R). - Remise en état en cas de dégradations accidentelles (R). 	/
	Acquisitions foncières	La majorité des parcelles appartiennent à la SNCF, à la Ville ou à l'Etat. Recours à l'expropriation en cas d'échec des négociations.	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Transfert de gestion entre personnes publiques pour les parcelles publiques ; - Acquisition à l'amiable de terrains appartenant à la SNCF et ceux appartenant aux personnes privées ; - Relogement des habitants et des services concernés par les acquisitions privées.. 	/
	Maintien des activités économiques et de l'accès aux équipements	Impact positif sur la création d'emplois pendant la phase chantier. Impact positif sur les activités	Forte	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien des accès aux activités et équipements (E). - Information préalable des riverains et communication tout au long du chantier en cas de modification des accès ou en cas de déviations routières (R). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des pertes économiques liées à l'arrêt des activités à proximité de la gare.

Thématique	Incidences potentielles	Incidence	Mesures ERC proposées (E : Eviter ; R : Réduire ; C : Compenser)	Effets attendus
	proches (restaurants...). Modifications des circulations aux abords du chantier.			- Réduction du risque d'accident entre véhicules et piétons.
Infrastructures de transport et déplacements	Perturbation des circulations ferroviaires. Perturbation et modification des accès à la gare et de son fonctionnement. Perturbation et modification des circulations routières autour des gares. Perturbation de l'offre de stationnement.	Fortes	<ul style="list-style-type: none"> - Phasage des travaux pour garantir l'opérabilité du pôle d'échanges (E). - Travaux de nuit et limitations de vitesse le jour pour limiter les interruptions de circulations ferroviaires (R). - Mise en place d'une signalétique adaptée pour les déviations (R). - Flux piétons canalisés (R). - Communication du public sur l'avancée des travaux et les perturbations (R). - Mise en place d'un parking provisoire de 70 places (en lieu et place de l'ancienne Halle Sernam pendant une partie de la durée des travaux) (C) 	/
Risque TMD	Aucun. Risque déjà existant, considéré comme très faible.	/	/	/
ICPE	Aucun. Absence d'ICPE soumise au seuil SEVESO.	/	/	/
Sites et sols pollués	Emplacement de la gare de Melun recensée sur le site BASIAS comme ayant pu mettre en œuvre des substances polluantes. Pollution à l'amiante et à la créosote sur l'emplacement des anciennes halles Sernam. Risque de transfert de polluants dans le sous-sol et la nappe.	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Evacuation des terres excavées dans le cadre du chantier et dont les concentrations en polluants dépassent les seuils d'acceptation en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) vers des filières adaptées en phase chantier (E). - Démolition de la halle SERNAM réalisée à l'été 2020. Dépollution liée à la présence d'amiante et de créosote déjà assurée (E). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du risque de transfert de pollution sol-nappe. - Réduction du risque de pollution de l'air par des fibres amiantées.
Réseaux	Présence d'un câble d'alimentation de la SNCF en fond de fouille (10 000 V) impossible à dévoyer. Risque de détérioration du réseau électrique SNCF. Risque de détérioration des réseaux présents sur la zone chantier et amenés à être dévoyés dans le	Fortes	<ul style="list-style-type: none"> - Intégration de la préservation et de la protection du réseau électrique alimentant les activités de la SNCF dans les Dossiers de Consultation des Entreprises (E). - Dévoiement de réseaux en concertation avec les gestionnaires de réseaux (R). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du risque de coupure électrique et des conséquences liées. - Réduction du risque de pollution ou d'interruption de réseau liée au percement d'une canalisation ou une coupure de câble.

Risques technologiques et réseaux

Thématique	Incidences potentielles	Incidence	Mesures ERC proposées (E : Eviter ; R : Réduire ; C : Compenser)	Effets attendus
	cadre des travaux.			
Cadre de vie et santé	Qualité de l'air	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une charte « chantier propre » intégrant un volet qualité de l'air (respect du PPA) (E). - Respect des normes pour les véhicules et matériels de chantier (E). - Application des mesures adoptées dans le cadre de la lutte contre l'envol de poussière (R). - Coordonnateur environnement et contrôles réguliers (E). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances liées à l'émissions de poussières ou de gaz d'échappement. - Maintien d'une bonne qualité de l'air aux abords du chantier.
	Acoustique	Forte	<ul style="list-style-type: none"> - Respect des normes pour les véhicules et matériels de chantier (E). - Demande de dérogation à l'arrêté du 20 septembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage (R). - Organisation générale des travaux (accès, emprises de chantier, périodes de travaux, horaires de chantier) étudiée avec précision de manière à minimiser les nuisances pour les riverains (E). - Horaires de chantier définis conformément au règlement sanitaire départemental et aux arrêtés préfectoraux et communaux en vigueur (E). - Obligations réglementaires intégrées aux DCE (E). - Mise en place d'une programmation horaire adaptée notamment pour les opérations les plus bruyantes (R). - Information continue des riverains par voie de presse ou affichage en mairie (R). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances sonores sur le voisinage.
	Gestion des déchets	Modérée	<ul style="list-style-type: none"> - Recyclage des déchets conformément à la réglementation en vigueur (E). - Récupération et stockage des substances polluantes dans des fûts étanches, puis collectés par des entreprises spécialisées. Une aire de stockage sera définie et éloignée des riverains (R). - Certains déblais issus des terrassements seront réutilisés (C). - Réemploi des pierres meulières issues de la démolition du bâtiment B10 (C). - Intégration dans le DCE du recyclage et de la valorisation des déchets (E). - Description dans le PAE des entreprises des dispositions pour maîtriser le risque de pollution accidentelle résultant du renversement de produits utilisés sur le chantier (E). - Déchets acheminés vers des centres de stockage, selon leurs niveaux de pollution (R). - Nettoyage du chantier et des abords en fin de travaux. Elimination des déchets et des dépôts de toute nature, 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances olfactive et visuelle sur le voisinage. - Réduction du risque de pollution de l'air par des fibres amiantées. - Réduction de la consommation de matières première non renouvelable. - Réduction du risque de pollution accidentelle des eaux et des sols.

Thématique	Incidences potentielles	Incidence	Mesures ERC proposées (E : Eviter ; R : Réduire ; C : Compenser)	Effets attendus
	traité à la créosote.		<ul style="list-style-type: none"> - susceptibles d'être entraînés dans le sous-sol ou dans les nappes (R). - Réalisation de diagnostics spécifiques amiante en cas de suspicion amiante (E). - En cas de présence avérée d'amiante, désamiantage réalisé par une entreprise spécialisée, conformément à la réglementation en vigueur (R). 	
Sécurité du chantier	Risques pour les riverains, usagers et personnels de chantier, en raison de la circulation des engins et des trains, mais aussi du risque de chute d'objets sur la voie publique.	Forte	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation de la zone des travaux par la mise en place de clôtures et d'un écran de trois mètres de hauteur pour séparer les zones chantiers et les zones voyageurs (E). - Interdiction de circulations routières et piétonnières des personnes étrangères au chantier sur la zone de travaux (E). - Mise en place de panneaux d'information au public (R). - Visites régulières du Coordonnateur pour la Sécurité et la Protection de la Santé (CSPS). Des consignes de sécurité en cas d'incident ou d'accident seront dispensées aux personnes intervenant sur le chantier (E). 	Réduction du risque d'accident sur les riverains.
Vibrations	Risque de dérangement des riverains. Aucun risque majeur. Absence d'établissement sensible dans le périmètre de la zone projet.	Faible	<ul style="list-style-type: none"> - Surveillance de l'organisation du chantier pour limiter ces nuisances par le respect des normes en vigueur (E). - Indemnités versées en cas de désordre constaté à l'issue du chantier et imputables aux travaux (C). 	Réduction des nuisances vibratoires sur les riverains.
Émissions lumineuses	Nuisances sur le voisinage durant les phases de travaux nocturnes.	Faible	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'éclairages localisés sur la zone de travail au moyen de projecteurs portatifs pour limiter les émissions lumineuses en direction des habitations (R). - Éclairages bas pour limiter le phénomène de halo (R). - Information préalable des riverains (R). 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances sur le voisinage. - Réduction des nuisances sur la faune nocturne.

2. Synthèse des incidences et mesures en phase exploitation

Thématique		Incidences potentielles	Mesures proposées (E : éviter ; R : réduire ; C : compenser)	Incidence résiduelle
Milieu physique	Climat	Report modal de la route vers les transports en communs. Décongestion du trafic. Diminution locale des gaz à effets de serre. Amélioration locale de la qualité de l'air.	- Création de places de stationnement supplémentaire (C). - Réorganisation des plans de circulation de la zone du projet (E).	Positive
	Sols et sous-sol	Aucun.	/	/
	Vulnérabilité au changement climatique	Accentuation du caractère urbanisé de la zone. Accentuation du phénomène de ruissellement.	- Mise en place de zones de verdure (strates arbustives, plantes vivaces) (C). - Plantation d'arbres (C). - Choix de revêtement de couleur claire (E).	Positive
	Topographie	Aucun.	/	/
	Eaux superficielles et souterraines	Absence de prélèvement d'eau. Aménagements situés hors zone inondable. Pollution chronique des eaux souterraines et superficielles du fait du rabattement routier. Modification des écoulements des eaux souterraines.	- Traitement des eaux de ruissellement des nouveaux aménagements, avant rejet au réseau d'eaux pluviales (E). - Etudes hydrogéologiques en cours pour déterminer les mesures nécessaires permettant de limiter les modifications des écoulements des eaux souterraines (E).	Faible
Risques naturels	Risque inondation	Travaux réalisés hors zone inondable. Non concerné par le zonage PPRI de la Seine.	/	/
	Risque canicule	Aucun.	/	/
	Risque remontée de nappe	Accentuation du phénomène de remontée de nappe (effet barrage des aménagements souterrains).	- Etudes hydrogéologiques en cours pour déterminer les mesures nécessaires permettant de limiter les modifications des écoulements des eaux souterraines (E).	Faible
	Risque mouvement de terrain	Risque absent	/	/
	Aléa retrait-gonflement des argiles	Risque de retrait-gonflement des argiles. Détérioration des ouvrages réalisés.	- Dispositions constructives (E).	Faible
	Risque sismique	Aucun. Zone de sismicité très faible.	/	/
	Risque de tempête	Aucun.	/	/
Milieu naturel	Aucun. Zone déjà fortement urbanisée.	/	/	

	Thématique	Incidences potentielles	Mesures proposées (E : éviter ; R : réduire ; C : compenser)	Incidence résiduelle
Paysage et Patrimoine	Paysage	PEM visible dans l'environnement urbain. Abord attractif. Point de repère dans le secteur.	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement de zone de verdure (C). - Plantation d'arbres assurant une continuité paysagère avec l'existant (C). 	Positive
	Patrimoine	Abords immédiats du pôle d'échanges concernés par le périmètre du Site Patrimonial Remarquable (SPR), soumis à des prescriptions esthétiques.	<ul style="list-style-type: none"> - Dispositions constructives et architecturales (E). - Prise en compte du règlement du SPR (E). - En cas d'abattage inévitable d'arbres d'alignements, discussions prévues avec l'Architecte des Bâtiments de France (C). 	Faible
	Archéologie	Aucun	/	/
Milieu humain	Documents de planification urbaine	Incompatibilité avec le PLU	<ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte des dispositions du règlement du PLU (E) - Révision simplifiée du PLU pour assurer la compatibilité du projet immobilier tertiaire (R). - Procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme (C) pour permettre certains des aménagements 	Faible
	Conséquences prévisibles sur le développement de l'urbanisation	Deux projets de renouvellement urbain en cours d'élaboration : le quartier centre-gare (aménagement d'immeubles de bureaux, hôtels et espaces de services) et le quartier du clos Saint-Louis (Dammarié-les-Lys. Aménagement d'immeubles d'habitations, de commerces et d'activités tertiaires).	/	Positive
	Activités économiques et équipements	Aménagement d'un espace dédié au marché sur la place de l'Ermitage. Aménagement de locaux commerciaux et de services dans l'enceinte de la gare. Amélioration de la visibilité et de l'attractivité du pôle d'échanges.	/	Positive
	Infrastructures de transport et déplacements	Refonte des plans de circulation pour les véhicules légers et les poids lourds aux abords de la gare. Réaménagement des gares routières nord et sud : amélioration de la visibilité, du confort d'attente et de l'ambiance générale. Piétonnisation du parvis nord de la gare. Aménagement cyclables (pistes, stationnements sécurisés). Augmentation du nombre de places de stationnement disponibles.	/	Positive

Thématique		Incidences potentielles	Mesures proposées (E : éviter ; R : réduire ; C : compenser)	Incidence résiduelle
Risques technologiques et réseaux	Risque TMD	Aucun. Risque déjà existant, considéré comme très faible.	/	/
	ICPE	Aucun. Absence d'ICPE soumise au seuil SEVESO.	/	/
	Sites et sols pollués	Aucun. Les terres excavées dans le cadre des travaux auront été évacuées dans des centres de stockage agréés.	/	/
	Réseaux	L'ensemble des réseaux affectés par le projet en phase travaux auront été rétablis.	/	/
Cadre de vie et santé	Qualité de l'air	Diminution des émissions de polluants types NOx ou PM. Diminution des émissions de gaz d'échappement.	/	Positive
	Acoustique	Diminution des nuisances acoustiques du fait de la réduction du trafic routier.	/	Positive
	Vibrations	Aucun.	/	/
	Émissions lumineuses	Aucun.	/	/

Modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Île-de-France Mobilités s'engage à actualiser l'étude d'impact du projet dans le cadre des demandes d'autorisations administratives restant à obtenir pour le projet. Île-de-France Mobilités s'appuiera sur les analyses et des études complémentaires qui seront réalisées, par les maîtres d'ouvrage des différentes composantes du projet, qui porteront la maîtrise d'ouvrage au stade des études de conception détaillée et pour la réalisation des travaux – jusqu'à la mise en service – du pôle-gare de Melun.

L'aménageur SPL Melun Val de Seine Aménagement (qui intervient dans le cadre d'une concession d'aménagement confiée par la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine) et SNCF G&C feront appel à des compétences et expertises spécifiques en matière d'environnement (mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage complémentaire à l'équipe de maîtrise d'œuvre, bureau de contrôle, ...), lors des différentes phases opérationnelles.

Les différentes ressources mobilisées auront notamment pour but **d'évaluer les impacts du projet afin de proposer les solutions techniques pour les futurs chantiers visant à réduire les effets et nuisances, de produire, si nécessaire, un dossier Loi sur l'eau couvrant l'intégralité du périmètre du projet de pôle-gare de Melun, d'actualiser et d'assurer le suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC).**

❖ Suivi des mesures en phase travaux

SNCF G&C, qui sera maître d'ouvrage des aménagements sur le périmètre ferroviaire, s'inscrit dans une démarche de responsabilité sociétale des entreprises (RSE), et intègre volontairement des critères liés au développement durable, à l'insertion sociale et à la sécurité dans les marchés travaux d'infrastructure, de génie civil et de bâtiment. Dans les appels d'offres, ce volet RSE compte pour 20% de la notation totale (en plus des volets techniques et financiers).

La maîtrise d'ouvrage ne peut pas imposer de fournisseurs aux entreprises, mais c'est dans la Notice de Respect de l'Environnement que sont fixées les attentes et préconisations en termes d'approvisionnement (distance des zones d'approvisionnement par rapport au chantier) et de réduction de l'impact carbone (ex : propositions des mesures permettant la réduction de l'impact carbone des matériaux, mesures permettant la réduction de l'impact carbone de la logistique lié au transport des matériaux sur le chantier). L'AMO environnement de SNCF G&C a pour mission de mettre en place un **Schéma Directeur Réemploi des matériaux.**

L'Agglomération Melun Val de Seine porte également des exigences environnementales dans ses projets. Elles se traduisent, notamment, dans les cahiers des charges de consultations d'entreprises. **L'AMO étudie également une stratégie 0 déchets.**

Sans présager des études et choix à venir, **la SPL MVSA s'engage, pour l'ensemble des aménagements qui lui incombe, à s'approvisionner dans les filières locales, dans un rayon de 50 km (couvrant le sud Seine-et-Marne et l'Yonne).** Par ailleurs, la SPL MVSA est engagée dans une démarche Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE), qui vise notamment, pour ses opérations, à éviter tout approvisionnement non durable et à favoriser un approvisionnement responsable. Elle mettra ainsi tout en œuvre pour éviter les exutoires trop lointains pour les éventuels mouvements de terre.

En phase chantier, pour chaque chantier, le(s) maître(s) d'œuvre et le maître d'ouvrage se chargeront de vérifier les mesures adoptées par les entreprises de travaux, pour limiter les incidences sur le milieu environnant. À cet effet, des prescriptions particulières seront incluses dans le Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier.

Durant les travaux, les incidents ou accidents identifiés (pollution accidentelle, ...) seront notés dans un cahier (tableau de bord de qualité).

Par ailleurs, les mesures de suivi en phase travaux qui seront réalisées concernent :

- L'approvisionnement en matériaux et la gestion des déchets – déblais : suivi de la production de déchets en phase chantier : contrôle des quantités de matériaux d'apport par rapport aux quantités de matériaux réutilisés sur place ;
- La prise en compte des risques naturels : dispositif de surveillance des mouvements de sol mis en place afin de détecter et de suivre les éventuels tassements au niveau des sites sensibles identifiés ;
- La prise en compte des sites pollués : procédure d'alerte et mise en œuvre d'une gestion spécifique des déblais et déchets pollués ou amiantés ;
- Le suivi de la qualité des eaux : contrôle de la qualité des eaux de ruissellement du chantier et des eaux d'exhaure avant rejet dans le réseau pour vérifier le respect des préconisations du gestionnaire de réseau ;
- La limitation des travaux de terrassement en période pluvieuse : contrôle quotidien de la météorologie / conditions climatiques ;
- La gestion des espèces invasives : accompagnement écologique du chantier : phases préparatoires, suivi environnemental de chantier et bilan écologique post-chantier ;
- Le suivi des déplacements : vérification de l'établissement d'un plan de circulation piétons, cycles ;
- Le suivi en faveur du paysage : contrôle de l'état de propreté du chantier ;
- Le suivi en faveur du patrimoine archéologique : déclaration et mise en place d'un cahier de suivi des découvertes archéologiques fortuites.

❖ **Suivi des mesures en phase exploitation**

Les mesures de suivi en phase exploitation qui seront réalisées concernent :

- La ressource en eau – aspect qualité : contrôle de qualité des eaux de ruissellement avant rejet dans le réseau et contrôle du respect des préconisations du gestionnaire de réseau ;
- Les déplacements – suivi du report modal, de l'utilisation des modes actifs et du niveau de fréquentation : réalisation d'une enquête déplacements.



RÉAMÉNAGEMENT
Pôle de Melun



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

Pièce J : Mise en compatibilité du PLU de Melun



ANNEXE 6 - dossier MECDU

Vu pour être annexé à l'arrêté
préfectoral n° 2022/38/DOE/BPE/EX.P
en date du 25/08/2022

Le secrétaire général

Cyrille LE VÉLY



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

Pièce J : Mise en compatibilité du PLU de Melun

Sommaire

1. OBJET ET MODALITES DE LA PROCEDURE.....	3
1.1. Définition.....	4
1.2. Champ d'application	4
1.3. Objet de la mise en compatibilité	4
1.4. Déroulement de la procédure.....	6
1.5. Cadre légal de la procédure et objet de l'enquête	7
1.6. Contenu du dossier de mise en compatibilité	9
2. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE.....	10
2.1. Présentation générale du projet	11
2.2. Calendrier prévisionnel	14
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE MELUN	16
3.1. Le Rapport de présentation.....	17
3.2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.....	17
3.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	18
3.4. Le règlement.....	19
3.5. Synthèse des modifications à apporter	24
4. PIECES ADAPTEES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	25
4.1. Le Rapport de présentation.....	26
4.2. Le projet d'aménagement et de développement durable.....	26
4.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	26
4.4. Le règlement.....	27
5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MECDU.....	37
5.1. Contexte réglementaire.....	38
5.2. Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures associées	39
5.3. Incidences sur le réseau NATURA 2000.....	42
5.4. Critères et indicateurs retenus	42
6. AVIS DES PPA (Personnes Publiques Associées).....	43

Table des illustrations

Figure 1 : Carte de situation de l'aire d'étude rapprochée (source : Systra)	5
Figure 2 : Plan des différentes zones du pôle d'échanges soumis à la procédure de DUP (en rouge).....	5
Figure 3 : Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)	11
Figure 4 : Schéma d'aménagement retenu et soumis à la concertation	12
Figure 5 : Vue aérienne du pôle d'échanges (réalisation Urbanica).....	13
Figure 6 : PLU de Melun, PADD (p.19).....	18
Figure 7 : PLU de Melun, plan 5.2.1 ZAC Grüber:	19
Figure 8 : PLU de Melun, plan 5.4.1 Plan des espaces verts protégés	20
Figure 9 : PLU de Melun, Zoom sur le plan 5.2.1 de la ZAC Grüber (extrait)	22
Figure 10 : Photos du Parc de Stationnement Régional actuel (PSR)	40
Figure 11 : Photo de l'espace vert, place de l'Ermitage occupé actuellement par un parking,	41
Figure 12 : Localisation du site Natura 2000 le plus proche.....	42



1. OBJET ET MODALITES DE LA PROCEDURE

1.1. DEFINITION

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure régie par le Code de l'urbanisme conformément aux articles :

- L. 143-44 à 50 et R.143-10 pour le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) ;
- L. 153-54 à 153-59, R.153-13 et R.153-14 pour le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête publique a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

1.2. CHAMP D'APPLICATION

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal.

Aucun SCOT ne couvre le périmètre du territoire de Melun. Ainsi, seul le PLU sera mis en compatibilité.

La mise en compatibilité du PLU de Melun doit permettre la réalisation de tous les éléments du programme du projet de Pôle d'échange multimodal de la Gare de Melun faisant l'objet du présent dossier d'enquête publique.

La commune de Melun a approuvé son plan local d'urbanisme (PLU), par délibération du Conseil Municipal du 5 septembre 2013. Il a ensuite été modifié à plusieurs reprises :

- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°1 » en date du 16 octobre 2014 rendue exécutoire en date du 1^{er} octobre 2018 ;
- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°2 » prescrite en date du 07 décembre 2017 et abrogée en date du 21 juin 2018 ;
- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°3 » approuvée en date du 27 septembre 2018 ;
- Une procédure de mise à jour arrêtée en date du 19 décembre 2018 ;
- Une procédure de modification de droit commun dite « adaptation n°4 » approuvée en date du 15 juillet 2020

Par délibération n°2020.12.15.214 du 18 décembre 2020, la Ville a également prescrit la révision de son Plan Local d'Urbanisme afin de rendre compatible les évolutions de son projet de territoire sur les questions relevant du cadre de vie, de l'environnement et de l'attractivité du tissu urbain. De plus, il s'agit de satisfaire au contexte législatif en vigueur en soumettant à évaluation environnementale le futur projet défini.

Ce document fixe les règles et les servitudes d'urbanisme applicables pour l'ensemble de la commune.

Conformément à l'article L. 151-2 du code de l'urbanisme, le PLU de Melun est composé des pièces suivantes :

- Un rapport de présentation (chapitre 1) ;
- Un projet d'aménagement et de développement durable, PADD (chapitre 2) ;
- Des orientations d'aménagement et de programmation (chapitre 3) ;
- Un règlement écrit et graphique (chapitres 4 et 5) ;
- Des annexes (chapitre 6).

1.3. OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le présent dossier, établi conformément aux articles L. 153-54 à L. 153-59, R. 153-14 du Code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Melun (Seine et Marne) nécessaire dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement du Pôle d'échange multimodal de la gare de Melun.

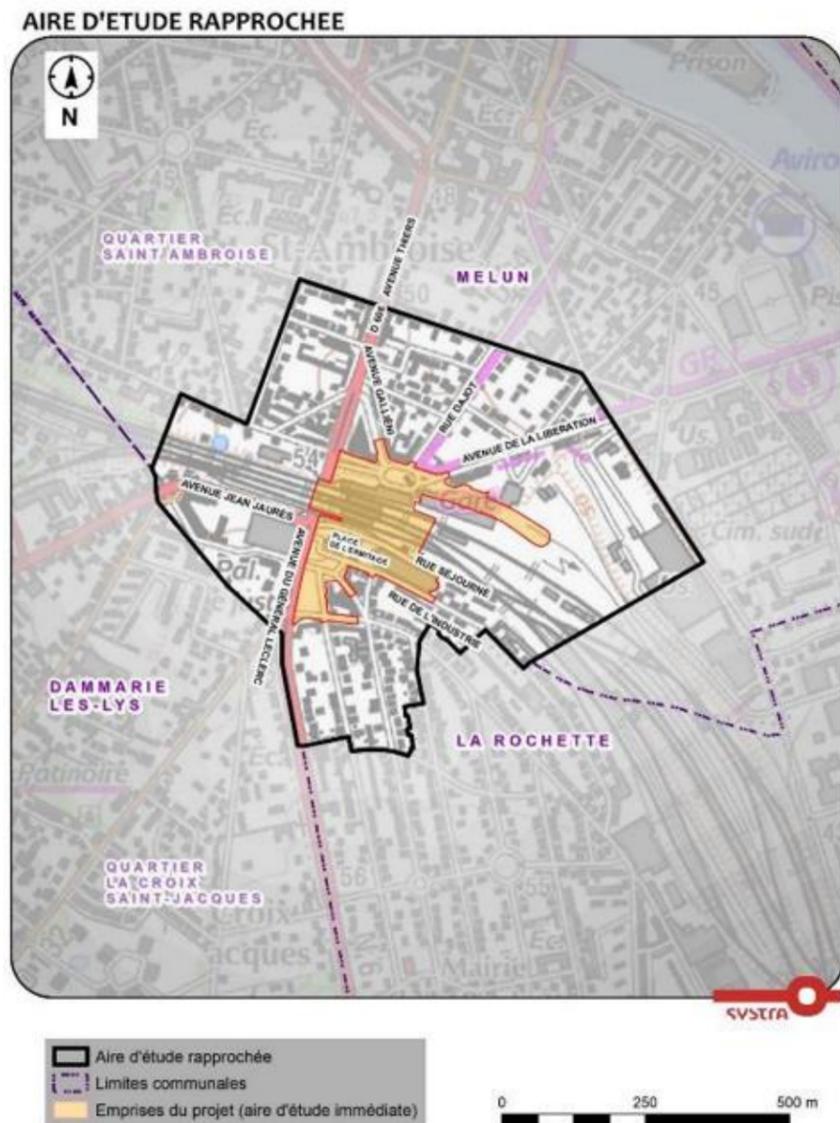


Figure 1 : Carte de situation de l'aire d'étude rapprochée (source : Systra)

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération tant en phase définitive qu'en phase travaux. Cette opération porte sur :

- Les espaces ferroviaires (bâtiment voyageurs, accès aux quais),
- Les gares routières nord et sud,
- Le parc relais,
- L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,
- Les aménagements cyclables,
- L'information voyageurs,
- Les aménagements extérieurs de voirie.



Figure 2 : Plan des différentes zones du pôle d'échanges soumis à la procédure de DUP (en rouge)

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

Zone ferroviaire :

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

Zone Nord :

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

Zone Sud :

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

Zone parking :

14. Parking-relais

Projet tertiaire de la CAMVS (15), non concerné par la Déclaration d'Utilité publique

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

Le document d'urbanisme doit intégrer l'opération à venir, afin de ne pas en compromettre sa réalisation.

Ainsi, la réalisation des aménagements du Pôle d'échange multimodal de la Gare de Melun nécessite la mise en compatibilité de certaines dispositions du PLU en application des dispositions de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme.

Il est obligatoire de réaliser une enquête publique unique qui porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la ville de Melun.

1.4. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

1.4.1. L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme

La loi d'accélération et de simplification de l'action publique n°2020-1525 du 7 décembre 2020 modifie l'article L.104-1 du code de l'urbanisme en soumettant expressément les évolutions des documents d'urbanisme à évaluation environnementale. Un décret en Conseil d'Etat déterminera les critères en fonction desquels cette évaluation environnementale (ou une actualisation de l'évaluation environnementale existante), devra être réalisées soit de manière systématique ou après un examen au cas par cas (Art. L. 104-3, al. 2 C. urb). Dans l'attente de la publication de ce décret, il est recommandé de réaliser (ou d'actualiser) l'évaluation environnementale des documents concernés.

Île-de-France Mobilité a souhaité s'engager dans une évaluation environnementale systématique, il n'a pas conséquent pas été déposé de formulaire de cas par cas, le présent dossier intègre l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité de Plan Local d'Urbanisme.

1.4.2. L'examen du dossier par le Préfet

Le processus ci-après explicite les principales étapes règlementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU/PLUi dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève de la compétence de l'État lorsque le maître d'ouvrage n'est pas compétent en matière de document d'urbanisme.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par IDFM, la compatibilité des dispositions du PLU/PLUi avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-13 à R.153-17 du code de l'urbanisme.

1.4.3. L'examen conjoint des Personnes publiques associées (PPA) préalable à l'ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique »

Dans les PPA, sont généralement associées à cet examen conjoint les personnes publiques suivantes :

- la région d'Île de France ;
- le département de Seine et Marne ;
- les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale ;
- la chambre de commerce et d'industrie ;
- la chambre des métiers ;
- la chambre d'agriculture.

En pratique cette liste n'est pas exhaustive, Seront également invités à cet examen conjoint, le Maire de la commune intéressée par l'opération (Melun) et en l'espèce le maire de la commune de Dammarie-lès-Lys.

Cette réunion fait l'objet d'un procès-verbal qui sera joint au dossier d'enquête publique.

1.4.4. L'enquête publique unique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU.

La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser. Elle ne peut être inférieure à trente jours pour les projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale. Toutefois, par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.

1.4.5. L'avis de l'organe délibérant de la commune

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête), le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le Préfet, au Conseil Municipal de Melun. Celui-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour donner son avis.

A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

1.4.6. La Déclaration d'utilité publique du projet

La déclaration d'utilité publique sera prononcée par arrêté préfectoral. Elle a pour effet d'emporter la mise en compatibilité du PLU (art L. 153-58 1° du code de l'urbanisme).

Le Plan Local d'Urbanisme ainsi mis en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage (article L.153-59 du code de l'urbanisme).

1.5. CADRE LEGAL DE LA PROCEDURE ET OBJET DE L'ENQUETE

1.5.1. Code de l'urbanisme

Le projet d'aménagement du Pôle multimodal de Melun fait l'objet d'une enquête publique en vue de déclarer l'utilité publique de l'opération.

Lorsqu'un projet n'est pas compatible avec un document d'urbanisme, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique doit également porter sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59, R.153-14 du code de l'urbanisme :

Article L.153-54

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Article L.153-55

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

Article L.153-56

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

Article L.153-57

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

Article L.153-58

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

Article L.153-59

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma ».

Article R.153-14

Créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

Modifié par Décret n°2018-617 du 17 juillet 2018 - art. 5

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le Préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable ».

1.5.2. Code de l'environnement

Article L.122-14

Créé par Ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 - art. 1

« Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.

Dans cette hypothèse, une procédure commune de participation du public est organisée. Lorsque le projet ou la modification du plan ou du programme ou la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumis à enquête publique, c'est cette dernière procédure qui s'applique. »

Article R.122-27

Créé par Décret n°2016-1110 du 11 août 2016 - art. 1

Modifié par Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 - art. 3

« Une évaluation environnementale commune à plusieurs projets faisant l'objet d'une procédure d'autorisation concomitante peut être mise en œuvre, à l'initiative des maîtres d'ouvrage concernés, lorsque l'étude d'impact contient les éléments mentionnés à l'article R. 122-5 au titre de l'ensemble des projets.

Lorsque la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable est compétente pour un des projets, elle est l'autorité environnementale unique. Dans les autres cas, le Préfet de région est compétent, sauf lorsqu'une mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable est compétente au titre de l'un des projets. Elle est consultée sur l'étude d'impact commune à l'ensemble des projets et rend un avis dans le délai prévu à l'article R. 122-7.

Une procédure commune de participation du public est réalisée. Conformément à l'article L. 123-6, lorsqu'un des projets est soumis à enquête publique, une enquête publique unique est réalisée. »



1.6. CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE

La mise en compatibilité porte sur la modification des éléments du PLU de Melun et leur mise en cohérence avec la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique.

Les pièces suivantes sont analysées et éventuellement mises en compatibilité :

- Le rapport de présentation,
- le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP),
- le règlement écrit des zones traversées par le projet,
- le plan de zonage,
- Les éléments de valeur à protéger.

Le présent dossier vise à mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Melun avec le projet de Pôle multimodal de la Gare de Melun.



2. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

2.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

2.1.1. Contexte du projet

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

La mise en accessibilité de la gare ferroviaire et la volonté de résorber la coupure urbaine pour les modes doux conditionnent deux enjeux majeurs du projet. Il s'agit de proposer un schéma d'aménagement du pôle dont la compréhension est aisée et où les déplacements sont fluides, notamment pour passer d'un mode à l'autre. A ce titre, le nouveau passage souterrain et l'affectation du passage souterrain existant aux vélos est un des enjeux majeurs du dossier.

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

- 15,7 M de voyageurs en 2018 (+5,4% en 4 ans)
- 47 400 voyageurs par jour (M+D)
- De fortes évolutions attendues à l'horizon 2030 : +31% de montants en direction de Paris
- Environ 30 trains/heure aux heures de pointe
- Environ 30 lignes de bus et autocars
- Un Parc Relais de 664 places saturé

La gare souffre aujourd'hui de dysfonctionnements importants, hérités de sa conception initiale :

- Une intermodalité peu satisfaisante au regard de l'organisation des gares routières et des problématiques d'accessibilité (PMR) ;
- Un fort usage de la voiture : axes circulants importants, offre de stationnement saturée ;
- Des modes actifs (piétons et vélos) à promouvoir : pas de continuité cyclable, un manque de stationnement vélos, des cheminements piétons peu adaptés ;
- Le réaménagement de la gare dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

Le projet de pôle comprend une réorganisation des espaces de la gare ferroviaire. Sur le périmètre intermodal, le projet traite des abords de l'ensemble des accès à la gare ferroviaire et s'attachera à tous les modes de rabattement des voyageurs (bus, vélo, marche à pied, voiture particulière).

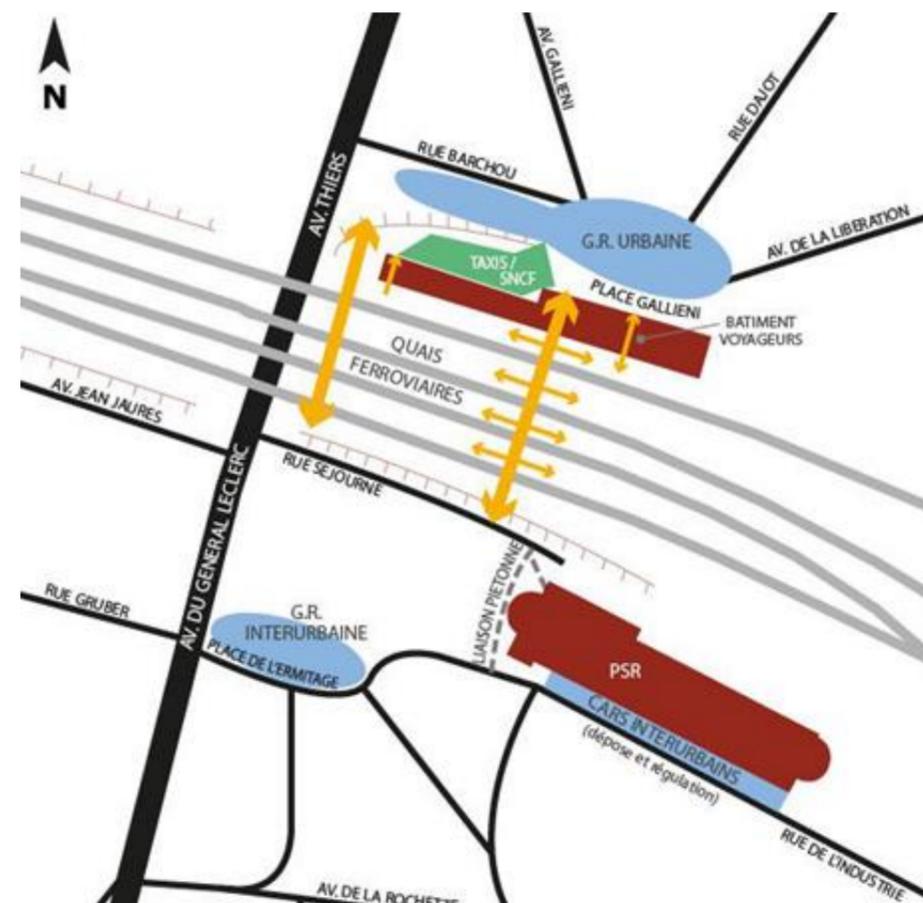


Figure 3 : Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)

2.1.2. Objectifs du projet

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

1. Conforter l'attractivité du pôle de Melun et l'intermodalité
2. Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs
3. Participer à la dynamique du quartier et du cœur d'agglomération

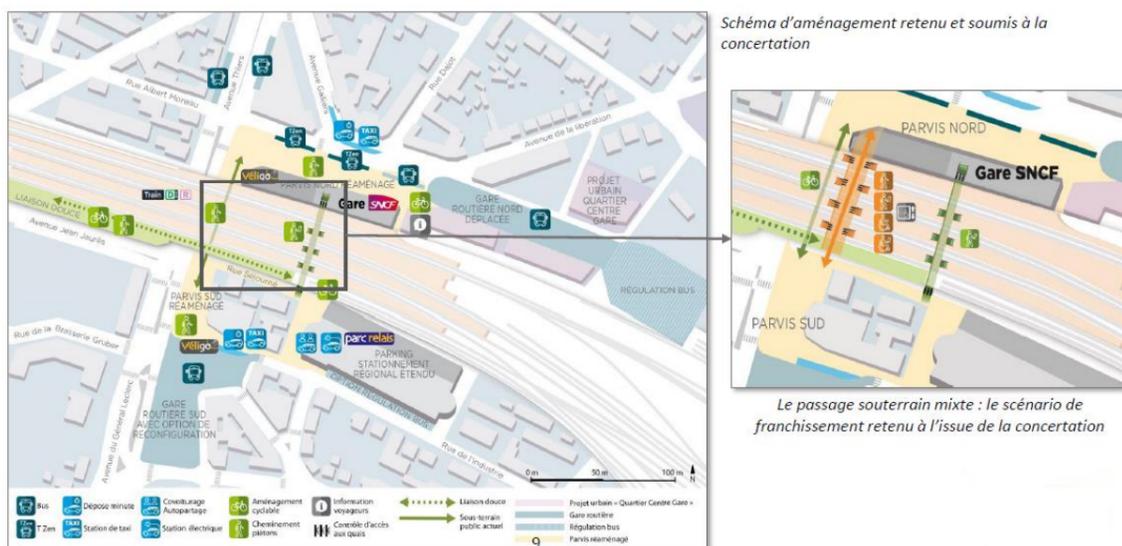


Figure 4 : Schéma d'aménagement retenu et soumis à la concertation

Une concertation, 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. Ce PASO aura une fonction lien ville / ville.

2.1.3. Présentation du projet de pôle d'échanges multimodal de Melun

Le projet consiste à construire un pôle d'échange multimodal qui comporte plusieurs éléments de programme dont l'objectif est d'améliorer l'accueil et les cheminements des voyageurs du réseau de transport en commun ferroviaire et routier, des piétons, des cycles, et des automobilistes.

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

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

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

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

Le périmètre d'étude :

Le périmètre d'implantation du projet de pôle concernera à la fois le « périmètre ferroviaire » (aménagement des espaces ferroviaires, y compris bâtiments voyageurs) et le « périmètre intermodal » (aménagement intermodaux autour de la gare).

Ce périmètre est entièrement localisé sur la commune de Melun, en Seine-et-Marne



Éléments de programme :

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

Projets connexes :

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

Figure 5 : Vue aérienne du pôle d'échanges (réalisation Urbanica)

2.2. CALENDRIER PREVISIONNEL

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

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



3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE MELUN

Le PLU de la Ville de Melun a été approuvé par Délibération du Conseil municipal en date du 5 septembre 2013.

Il a fait l'objet de modifications rendues exécutoires en date du 1er octobre 2018 ; du 27 septembre 2018 ; d'une mise à jour arrêtée en date du 19 décembre 2018 ; ainsi que d'une modification n°4 approuvée le 15 juillet 2020 ;

Il est bon de préciser en outre, que le PLU en vigueur n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

La commune a enfin prescrit le 18 décembre 2020 une procédure de révision générale de son PLU.

Il est composé conformément aux dispositions de l'article L.151-2 du code de l'urbanisme :

- D'un rapport de présentation,
- D'un projet d'aménagement et de développement durable,
- Des orientations d'aménagement et de programmation,
- D'un règlement (écrit et graphique),
- D'annexes.

Le PLU opposable de la Ville de Melun comprend les dispositions qui suivent.

3.1. LE RAPPORT DE PRESENTATION

3.1.1. Généralités

Le rapport de présentation expose les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement d'urbanisme. Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services (article L.151-4 du code de l'urbanisme).

Le rapport de présentation permet de justifier les orientations d'aménagement choisies en prenant en compte les besoins liés au développement de la commune.

3.1.2. Le rapport de présentation du PLU de Melun

Le rapport de présentation du PLU de Melun dans sa partie diagnostic prévoit pour le Quartier Centre Gare, la réalisation, sous l'égide de la CAMVS, d'un quartier d'affaires connecté à un pôle d'échange multimodal devant accueillir le TCSP (TZen 2).

Extraits dudit rapports, ce projet communautaire poursuit différents objectifs ci-après rappelés dans les grandes lignes, notamment :

- La réorganisation de la gare routière, pour un usage plus fonctionnel et mieux sécurisé, centré sur la dissociation des flux ainsi que la création d'un parvis entièrement piéton. L'aménagement de la gare routière Nord s'accompagnera de travaux sur la partie sud favorable à la pratique des usagers ;
- Une meilleure prise en compte des besoins en stationnements à la fois dans l'offre et les modes de gestions ;
- Le déploiement de nouvelles formes de mobilités et le développement de l'intermodalité à travers les aménagements nécessaires à l'accueil du TZen2, à la croissance des lignes Melibus et Seine-et-Marne Express ;
- Une refonte de l'organisation des circulations favorisant ainsi l'atténuation des conflits observés sur le site et offrant une meilleure qualité de déplacement pour les piétons et les cyclistes (parkings protégés, pistes cyclables...) ;
- Des constructions renforçant l'attractivité économique et des projets pourvoyeurs d'emplois.

Le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun s'inscrit dans les objectifs du rapport de présentation du PLU de la ville de Melun. Toutefois, celui-ci doit être complété d'un exposé des motifs des modifications apportées.

3.2. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

3.2.1. Généralités

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques, ainsi que les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune. (L. 151-5 du code de l'urbanisme).

3.2.2. Les orientations du PADD de Melun

Le PADD du PLU de la ville de Melun, qui traduit le projet de ville comporte quatre orientations :

- La préservation d'un patrimoine naturel et bâti de qualité,
- Le développement et la régénération urbaine de la ville,
- Le renforcement des transports multimodaux,
- La redynamisation de l'économie et des équipements.

L'orientation « le renforcement des transports multimodaux » vise notamment à créer les conditions d'une offre en transports en commun suffisante pour aller vers une généralisation de la multimodalité réduisant de le sorte l'usage de la voiture et favorisant l'utilisation des modes de déplacement alternatifs. Les projets



de gares routières nord et sud, le parking relais, le réaménagement des espaces publics font partie de cette orientation.

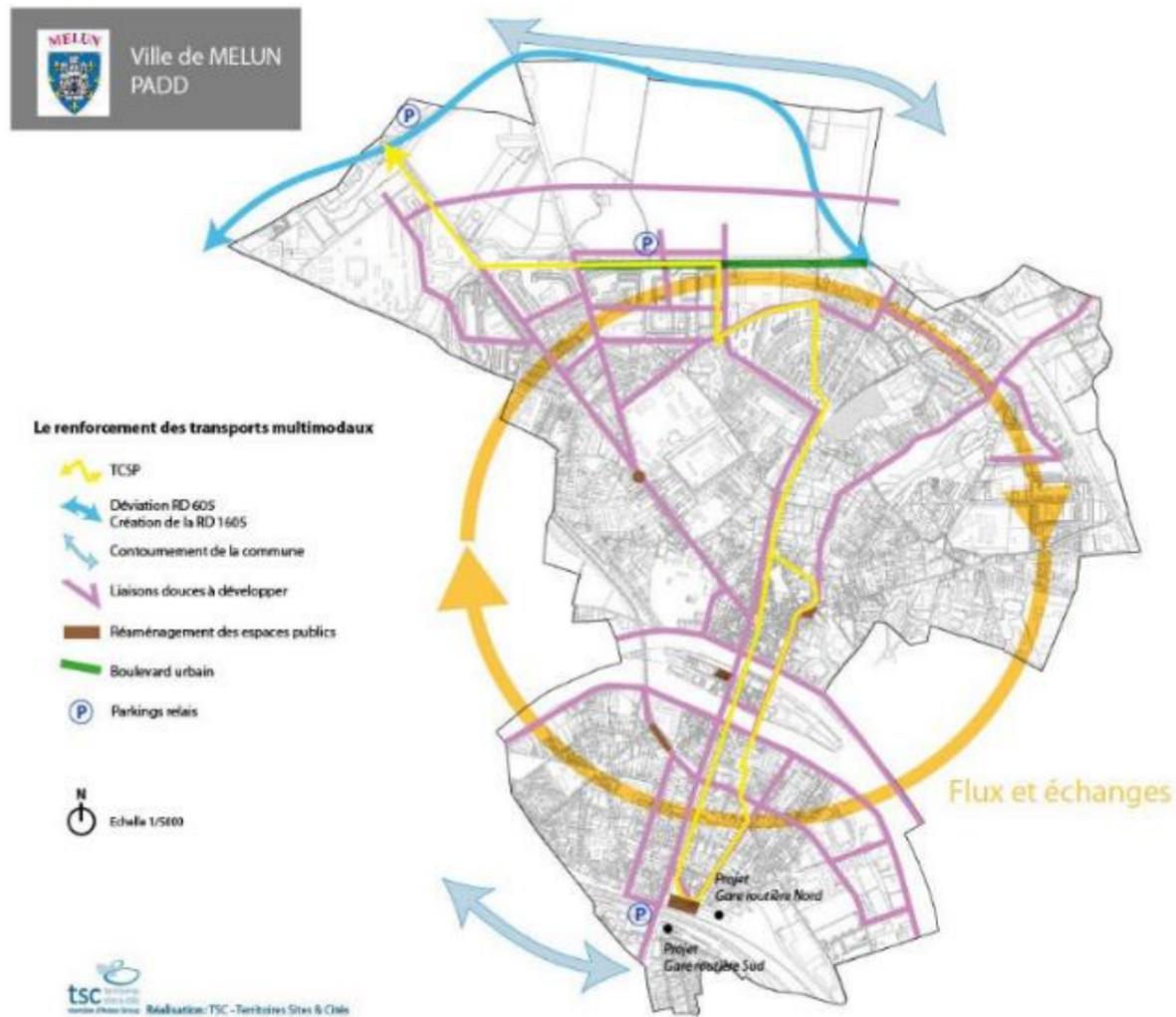


Figure 6 : PLU de Melun, PADD (p.19)

Par ailleurs, le PADD décline des actions qui couvrent plusieurs thématiques, l'aménagement du Pôle Gare y est visé comme « le moyen d'affirmer l'attractivité et l'intensité économique de la ville centre ».

Le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun est compatible avec les orientations contenues dans le PADD.

3.3. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

3.3.1. Généralités

Conformément aux articles L.151-6 à L.151-7 du code de l'urbanisme en vigueur, le PLU peut comporter des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre pour « mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. ».

Selon l'article L.152-1 du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation s'imposent aux futures opérations d'aménagement réalisées sur la commune, elles sont opposables en termes de compatibilité à « tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées », d'initiative publique ou privée.

3.3.2. Les OPA du PLU de Melun

Le PLU de Melun contient trois orientations d'aménagement et de programmation :

- l'OAP flux et continuités,
- l'OAP culture et attractivité,
- l'OAP rééquilibrage du territoire.

L'OAP « flux et continuités » fait référence au réaménagement de la gare qui permettra l'amélioration des dessertes en transport en commun (notamment avec l'arrivée du TZen2 et l'aménagement des gares routières), le développement des liaisons douces (stationnement vélo, cheminements piétons, parvis sans voiture, etc.) tout en aménageant les circulations automobiles (dépose-minute, accès personnes à mobilité réduites, stationnement longue durée, etc.).

En outre l'OAP « rééquilibrage du territoire » se réfère au projet communautaire « Quartier Centre Gare » pour rééquilibrer l'activité sur le territoire.

Le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun est compatible aux orientations contenues des OAP.

3.4. LE REGLEMENT

3.4.1. Généralités

Le règlement fixe en cohérence avec le PADD, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols (L. 151-8 à L. 151-42 du code de l'urbanisme).

A ce titre, il délimite les zones urbaines et les zones à urbaniser et les zones naturelles, agricoles, forestières à protéger, les affectations des sols, la nature des constructions envisagées. Il peut notamment identifier et localiser les éléments de paysage, des quartiers, îlots, des immeubles, des espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à conserver et à mettre en valeur ou à requalifier en prescrivant des mesures de nature à en assurer leur préservation, leur conservation ou leur restauration (L. 151-19 du code de l'urbanisme).

Il est constitué de règles écrites et d'une partie graphique, lorsqu'une règle fait exclusivement l'objet d'une représentation dans un document graphique, la partie écrite du règlement le mentionne expressément. (R. 151-10 et R. 151-11 du code de l'urbanisme).

3.4.2. Les dispositions du règlement

3.4.2.1. Les documents graphiques

Les documents graphiques du PLU de Melun sont regroupés dans le chapitre 5 « Les documents graphiques ».

Les emprises du projet d'aménagement du Pôle multimodal se situent dans les zones :

- Zone UEb : cette zone correspond à une zone d'habitat collectif
- Zone UG : cette zone correspond à la ZAC Grüber.

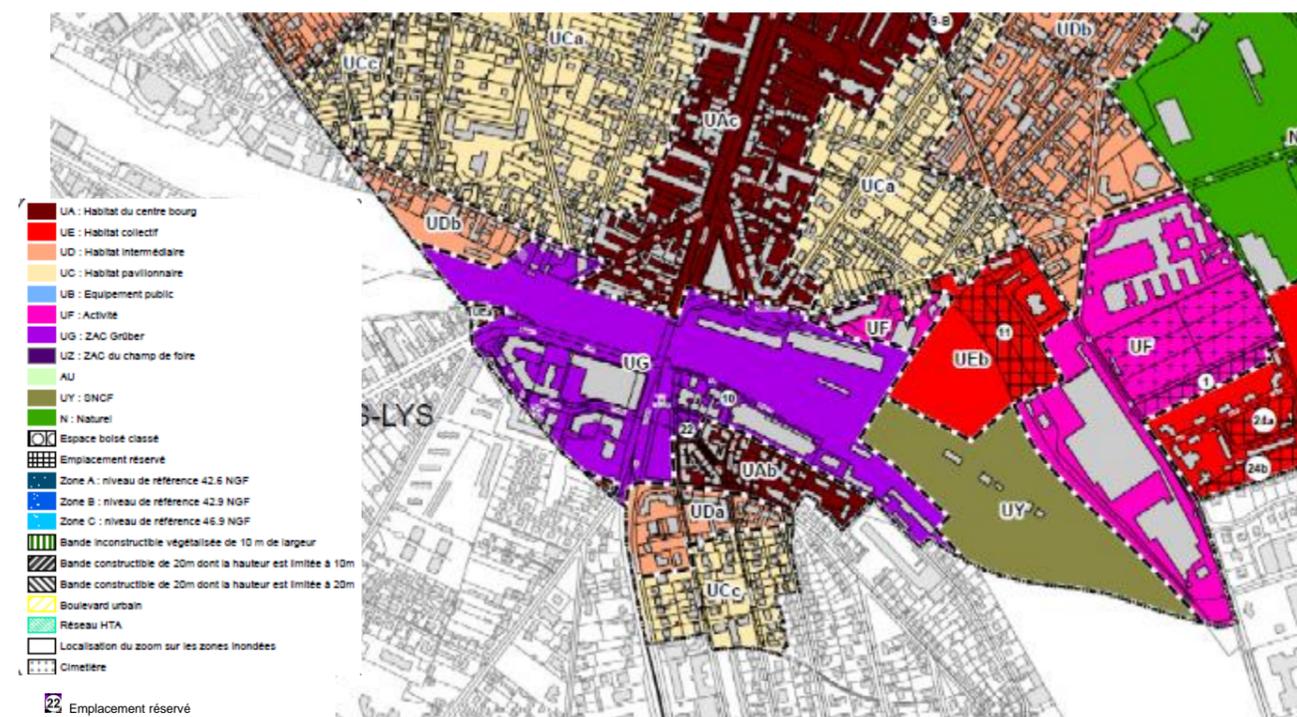


Figure 4 : PLU de Melun, plan 5.1.4 Plan de zonage couleur planche sud

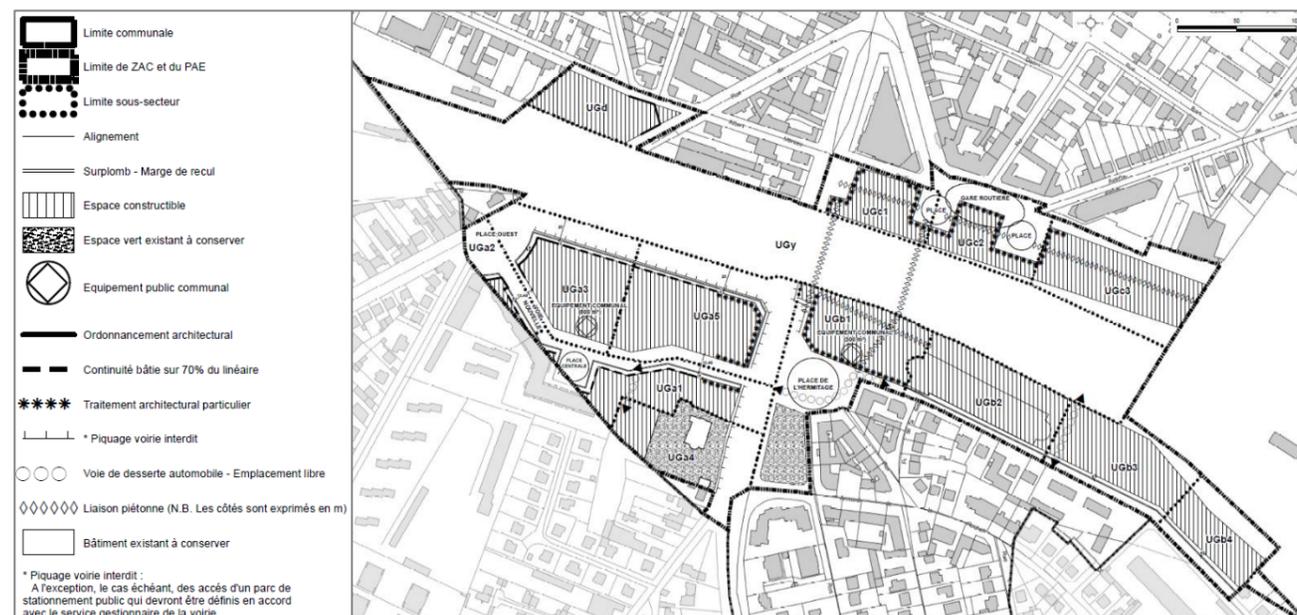


Figure 7 : PLU de Melun, plan 5.2.1 ZAC Grüber.



En outre, le secteur est concerné par des éléments à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (ancien article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme).

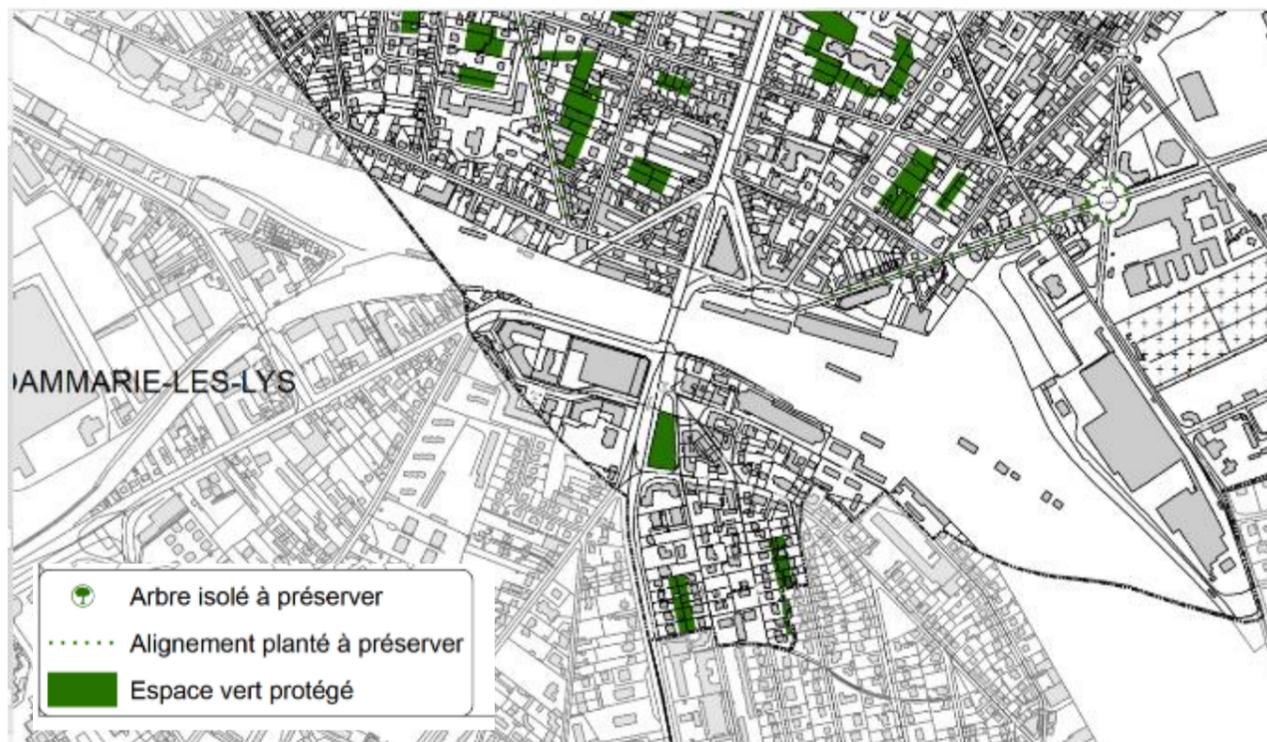


Figure 8 : PLU de Melun, plan 5.4.1 Plan des espaces verts protégés

La partie du projet relative à l'aménagement de la gare sud se situe sur un espace vert existant à conserver au plan de zonage (plan 5.2.1 du PLU) et sur un espace vert protégé au plan des espaces verts (plan 5.4.1 du PLU).

Le projet n'interfère avec aucun emplacement réservé ni avec aucun espace boisé classé.

3.4.2.2. La partie écrite

➤ Les dispositions générales

L'article 3 -Division du territoire en zones (p.11) dispose que certains secteurs du PLU sont concernées par des éléments de paysage à protéger ou à mettre en valeur, au titre de l'ancien article L. 123-1-5-7° du code de l'urbanisme (actuel art. L. 151-19).

Ces secteurs font l'objet du plan N° 5.4.1.

Le projet de gare routière sud n'est pas conforme à cette disposition.

➤ La zone UEb

Pour rappel la zone UEb est définie au PLU : « Ces secteurs correspondent aux espaces qui sont définis comme des zones de projets sur lesquels il est important d'anticiper de futurs aménagements d'ensemble ; amenés à être densifiés leur programme précis n'est pas encore connu. Leur aménagement devra faire l'objet d'études spécifiques. Actuellement la ville de Melun mène des études sur la reconversion de ces secteurs en vue d'y intégrer une plus grande diversité fonctionnelle et d'habitat ».

La zone UEb est concernée par l'aménagement de la zone de régulation de la gare routière nord.

Les principales dispositions applicables au projet sont les suivantes :

Article UE 1 – Occupations et utilisation du sol interdites

Sont interdits :

- Les constructions destinées à l'industrie
- Les constructions destinées à l'exploitation agricole
- Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves
- Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles R. 111-38 et R. 111-39 du code de l'urbanisme
- Les habitations légères de loisir, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisir
- Les carrières.

Le projet est conforme aux dispositions de l'article UE1.

Articles UE 2 – Occupation et utilisation du sol admises sous conditions

ZPPAUP. Les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application de la ZPPAUP approuvée par arrêté préfectoral du 20 juin 2002.

Sont autorisés sous conditions sur l'ensemble de la zone UE :

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement,
- La reconstruction d'un bâtiment détruit en tout ou partie à la suite d'un sinistre dans sa volumétrie d'origine et dans la limite de la surface de plancher des constructions préexistantes au moment du sinistre, nonobstant des articles 3 à 14,
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti des clôtures,
- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêt collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre TZen2,
- Les affouillements et exhaussement de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou des équipements d'infrastructure,
- L'extension de bâtiment existants régulièrement édifiés dans la limite de 20% de la surface de construction existante et/ou 20% de l'emprise au sol totale au moment de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme qui du fait de leur destination ne serait pas admis dans la zone,
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage sous réserve qu'ils soient liés à une activité commerciale de vente présente sur place.

Le projet n'est pas conforme avec les dispositions de l'article UE2, où seules sont autorisées sous conditions, les infrastructures liées au projet de transport en commun en site propre TZen2.

➤ La zone UG

Pour rappel la zone UG et ses sous-secteurs sont définies au PLU :

« Un secteur UGb qui comprend les parcelles situées au nord de la rue de l'industrie et comprises entre la RN6, la voie SNCF et la limite communale. Il est constitué de quatre îlots. L'îlot situé entre la RN 6 et le parc de Stationnement Régional existant (PSR) à vocation de commerces, bureaux, hôtel et centre d'affaires. L'îlot situé rue de l'Industrie et constitué de parcelles appartenant à la SNCF à vocation de logements et de bureaux. Sur le reste de la rue de l'Industrie la vocation première des constructions est le logement.

Un secteur UGc qui correspond au périmètre de la gare SNCF et comprend en quasi-totalité des propriétés de la SNCF. Il englobe ainsi la gare SNCF, la gare routière située place Gallieni et les terrains SERNAM qui ont vocation à accueillir une programmation mixte. »

La zone UG est concernée par :

- l'aménagement de la gare routière nord (secteur UGc3) ;
- la construction d'une émergence nord (bâtiment voyageurs -secteur UGc1) ;
- l'aménagement de la future place Séjourné (démolition de 2 bâtiments bordant les voies et construction d'un local vélo et d'un auvent à la sortie du PASO – secteur UGb1) ;
- l'aménagement du parvis nord (secteur UGc2) ;
- l'aménagement de la gare routière sud (espace vert) ;
- la reconstruction du parc de stationnement régional, PSR (secteur UGb2).

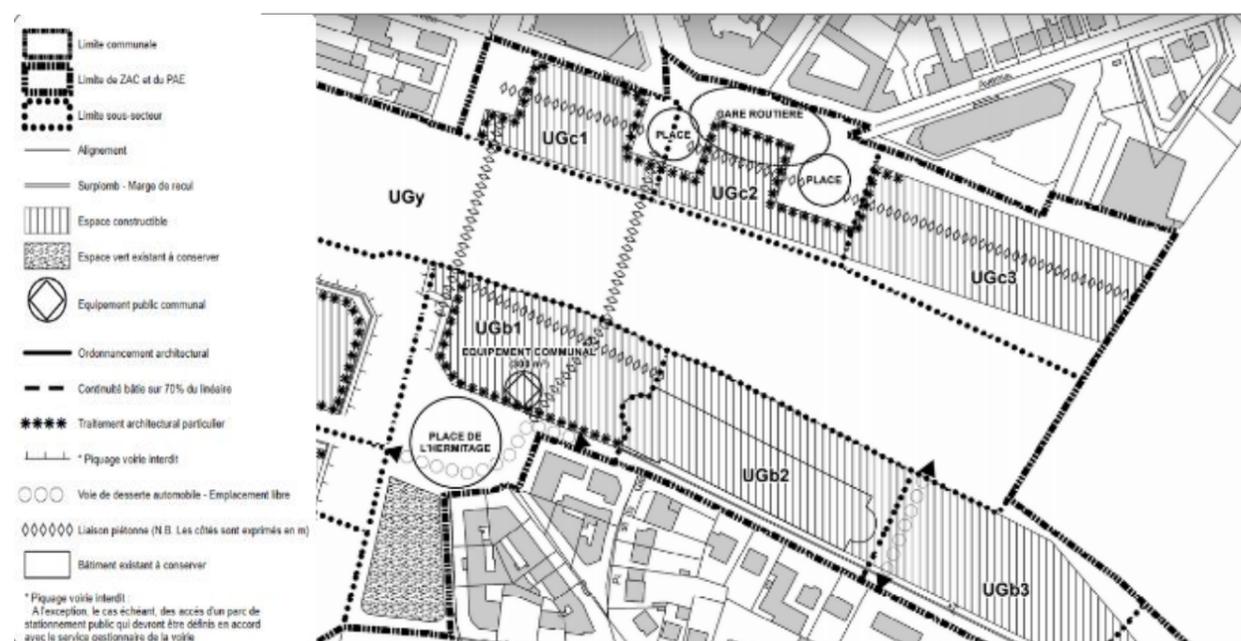


Figure 9 : PLU de Melun, Zoom sur le plan 5.2.1 de la ZAC Grüber (extrait)

Les dispositions applicables au projet sont les suivantes :

Article UG 1 – Occupations et utilisation du sol interdites

Sont interdits :

- Les constructions destinées à l'industrie ;
- Les constructions destinées à l'exploitation agricole ;
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage ;
- L'implantation ou l'extension d'activités incompatibles avec l'habitat ;
- Les **constructions annexes détachées de la construction principale de plus de 20 m² d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur** et l'implantation de plus d'un abri de jardin par unité foncière ;
- Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves, ainsi que celles qui pourraient entraîner, pour le voisinage, une insalubrité

- ou un sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et/ou aux biens ;
- Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles R. 111-38 et R. 111-39 du code de l'urbanisme ;
- Les habitations légères de loisir, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisir ;
- Les affouillements et exhaussement de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou des équipements d'infrastructure ;
- Les carrières.

Sont en outre autorisées en secteur UGb2 exclusivement :

- Les constructions à usage de commerces
- Les constructions à usage d'habitation
- Les constructions à usage de services.

Les autorisations exclusives en secteur UGb2 sont étendues à l'article 2.

Le projet d'aménagement du Pôle multimodal n'est pas conforme avec ces dispositions, pour ce qui concerne l'ouvrage de liaison nord (qu'est l'émergence nord annexé à la gare principale) et un local vélo en partie sud, ces constructions étant des annexes (de plus de 20 m² d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur).

Article UG 2 – Occupation et utilisation du sol admises sous conditions

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UG

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement,
- Les chaufferies à condition qu'elles soient liées à des constructions autorisées dans la zone
- Les constructions neuves, le long des voies indiquées au plan des « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
 - o Du type de voie
 - o Du nombre de files de circulation
 - o Du type d'urbanisme
 - o De la distance à la voie
 - o De la hauteur de construction
 - o Les prescriptions d'isolement
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti des clôtures
- **Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêt collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre TZen2,**

- Les affouillements et exhaussement de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou des équipements d'infrastructure,
- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques. Les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages électriques à haute et très haute tension faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.

Sont autorisés sous conditions dans le secteur UGb2 exclusivement

- L'**extension** du Parc de Stationnement Régional existant (PSR)
- Les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants (tels que les parcs de stationnement, transformateurs ...).

Sont en outre autorisés sous condition dans les secteurs [...] et UGc exclusivement :

- les commerces de proximité à condition que leur surface ne soit pas supérieure à 150 m² utiles par unité de vente. Ces restrictions ne concernent pas le bâtiment SNCF et les implantations commerciales pouvant s'y réaliser
- les constructions neuves le long des voies indiquées au plan des « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
 - o Du type de voie
 - o Du nombre de files de circulation
 - o Du type d'urbanisme
 - o De la distance à la voie
 - o De la hauteur de construction
 - o Les prescriptions d'isolement

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit des voies.

L'aménagement du Pôle multimodal n'est pas conforme aux dispositions de l'article UG2 pour ce qui concerne les équipements publics, seuls sont autorisés ceux liés au fonctionnement du projet TZen2 et pour le PSR seule son extension est autorisée.

En secteur UGc, seule l'extension du PSR est autorisée.

Les bureaux ne sont pas autorisés en UGc, certains pourraient être prévus dans le futur bâtiment de l'émergence nord, en restitution de ceux existants qui doivent être démolis (bureaux Transiliens).

Article UG 6 – Implantation par rapport aux voies et emprises publiques

6.5 Dispositions spécifiques aux zones UGb, UGc, UGd

Dans tous les cas, les constructions seront implantées de telle manière que la distance horizontale mesurée perpendiculairement de tout point de la construction et le point de l'alignement opposé ou de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

Cette disposition, pour les zones UGb et UGc, n'est pas conforme avec le projet de parking relais sur la rue de l'industrie. En revanche, cette disposition est conforme pour l'émergence nord sur la rue Barchou.

Article UG 10 – Hauteur maximum des constructions

10.2 limitation des hauteurs

Dispositions générales applicables à la zone UGb		
	Hauteur maximum	Nombre de niveaux
Disposition générale applicable au secteur UGb1		8
Disposition générale applicable au secteur UGb2		4
Disposition générale applicable au secteur UGb3 et UGb4		5
Dispositions générales applicables à la zone UGc		
Disposition générale applicable au secteur UGc1		6
Disposition générale applicable au secteur UGc2, UGc3		5

Le projet de parking-relais n'est pas conforme avec la disposition applicable au secteur UGb2. Au regard des normes techniques, de sécurité et de la configuration du terrain le projet de reconstruction nécessite d'augmenter le nombre de niveau autorisé (R+5).



Article UG 11 – Aspect extérieur

11.4 Dispositions spécifiques à la zone UGb2

Le traitement de l'extension du P.S.R. devra être particulièrement soigné tant en ce qui concerne les façades que les terrasses (bacs à fleurs, plantations, ect...).

Dans le cadre de cette extension, il sera procédé à la réhabilitation du bâtiment actuel dans le même esprit.

Il convient d'introduire les obligations à un projet de reconstruction du PSR le PLU en vigueur n'en évoquant pas les contraintes architecturales pourtant nécessaires à la prise en compte de son intégration dans un tissu urbain constitué.

Article UG13- Espaces libres et plantations

13.1. Dispositions générales

Les plantations existantes devront être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes d'espèces indigènes.

Dans la mesure où le programme construit comportera des espaces libres non construits, toute demande de permis de construire sera accompagnée :

- D'une note justifiant le choix du parti paysager ;
- D'un plan détaillé des espaces verts indiquant la nature et le nombre de sujets plantés ;
- D'un plan des liaisons piétonnières. »

13.2. Dispositions spécifiques aux zones UGa1, UGa2, UGa3, UGa4, UGb1, UGc

70% des espaces libres de constructions seront plantés à raison d'un arbre de haute tige par 100m².

Les espaces verts sur dalle devront comporter une épaisseur de terre végétale de :

- 0,30 mètres pour le gazon ;
- 0,60 mètres pour les arbustes ;
- 1,40 à 1,80 pour les arbres à grand développement.

Les rampes d'accès sont autorisées dans les espaces verts privés à condition qu'elles soient Découvertes ».

13.5. Dispositions spécifiques à la zone UGb2

Il n'est pas fixé de règles

Les dispositions de l'article UG13 ne s'opposent pas à la réalisation du projet de Pôle multimodal.

3.5. SYNTHÈSE DES MODIFICATIONS A APPORTER

Afin de rendre compatible le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Melun avec le projet, il convient de modifier :

- Complément au rapport de présentation,
- le règlement des zones UE dans son article UE2,
- Le règlement de la zone UG dans ses articles UG1, UG2, UG6, UG10 et UG11,
- le plan de zonage n° 5.1.2,
- le plan n° 5.4.1, des espaces verts protégés.



4. PIÈCES ADAPTÉES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

4.1. LE RAPPORT DE PRESENTATION

Le projet d'aménagement du Pôle multimodal de la Gare de Melun s'inscrit dans les projets du rapport de présentation du PLU de la ville de Melun, toutefois, celui-ci doit être complété d'un exposé des motifs des modifications apportées

Le secteur du PLU dans lequel est projeté le projet de Pôle d'échange multimodal et le programme tertiaire en pied de gare s'inscrit dans le périmètre de la ZAC Grüber créée en 1995, à l'initiative des communes de Melun et de Dammarie-lès-Lys. Cette opération initialement prévue sur près de 17 ha, n'a finalement été réalisée que sur l'emprise des anciennes brasseries Grüber sur une surface de 3,5 ha. Achevé dans les années 2000 ce nouveau quartier (452 logements, bureaux, l'aménagement d'une crèche municipale, de la place de Ermitage, implantation de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat.) contribue à offrir une nouvelle façade urbaine en entrée de ville.

Aujourd'hui, le projet initial n'est plus d'actualité et les communes de Dammarie-lès-Lys et de Melun se sont engagées dans une opération de clôture de la ZAC Grüber. Pour autant, celle-ci reste inscrite au PLU de la ville de Melun approuvé en 2013.

Depuis l'approbation du PLU le projet initial de restructuration aux abords de la gare a évolué en raison notamment des nouveaux besoins de la SNCF (maintien d'emprises ferroviaires stratégiques). En outre, le pôle d'échanges de Melun demeure un pôle structurant pour les transports du sud de l'Île-de-France. (RER D, Transilien R, une vingtaine de lignes de bus et de cars départementaux), drainant chaque jour un flux considérable de voyageurs, ce qui lui confère un statut particulier au niveau départemental et régional.

Le Pôle de Melun est ainsi classé de niveau 1 ce qui implique une mise en accessibilité des lieux et des équipements rendu obligatoire (loi n°2005-102 et ses décrets applicatifs), avec l'arrivée d'une ligne structurante de transport en commun (Tzen2), l'augmentation du trafic attendue à l'horizon 2030 oblige à en revoir la conception et l'organisation globale.

Ainsi, le projet porte sur tous les aménagements destinés à améliorer les dysfonctionnements actuels du Pôle, à fluidifier les correspondances (gare routières nord et sud, bâtiments voyageurs, accès aux quais, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, parc relais, aménagements cyclables, aménagements extérieurs de voiries, information voyageurs) et à résorber les coupures urbaines.

Une concertation en 2018 a abouti à retenir un scénario de mise en accessibilité, de franchissement et de désaturation de la gare et ses abords par les aménagements suivants :

- La création d'un nouveau Passage Souterrain nord-sud (PASO) qui aura une fonction lien ville / ville, accessible depuis les deux parvis,
- la requalification des deux parvis nord et sud,
- la création d'un nouveau bâtiment voyageurs,
- La réorganisation des gares routières nord et sud,

- L'extension du parc de stationnement régional et sa labélisation en P+R (la solution de « reconstruction totale » sera finalement retenue du fait de l'usure du bâtiment existant diagnostiqué en 2019)

En accompagnement de 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

Pour réaliser l'ensemble du projet, une évolution du règlement (certaines dispositions écrites et graphiques) du PLU opposable est nécessaire. Celle-ci porte sur :

- la requalification de la partie de la place de l'Ermitage, classée selon les documents en espace vert protégé existant (plan 5.4.1) ou en espace vert existant à conserver (plan 4.1.2). A ce jour cette partie de la place est constituée d'un parking,
- L'adaptation des articles UG1, UG2 et UEb2 actuels qui ne permettent pas les aménagements liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôle,
- L'adaptation des articles UG2 et UG11 qui ne permettent que l'extension du parking relais et non sa reconstruction,
- La modification des articles UG 10 , UG6 et UG 11 pour le seul sous-secteur UGb2 pour permettre la construction du parking relais en adaptant la hauteur autorisée (art. 10), son implantation par rapport à la rue de l'industrie (art. 6) et son intégration (art 11).
- La modification de l'article UG1 afin de permettre la construction du bâtiment voyageur nord, seuls les annexes de 20 m² d'une surface de 5m² sont actuellement autorisées. De plus, dans le sous-secteur UGc1 où sera situé ce bâtiment, il s'agira de permettre les constructions à usage de services et de bureaux Transilien liés à l'exploitation du pôle.

4.2. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun est compatible avec les orientations contenues dans le PADD.

Aucune modification n'est à introduire.

4.3. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

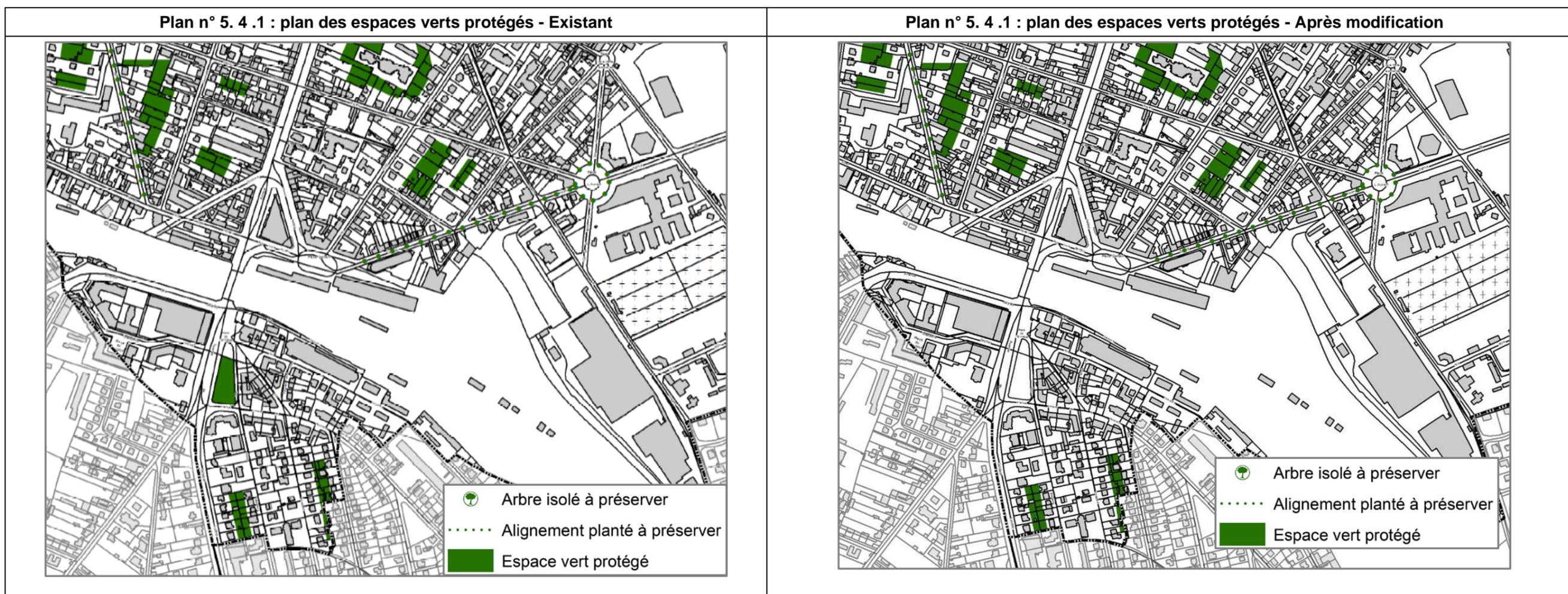
Le projet d'aménagement du pôle multimodal de la Gare de Melun est compatible avec les orientations contenues dans les OAP.

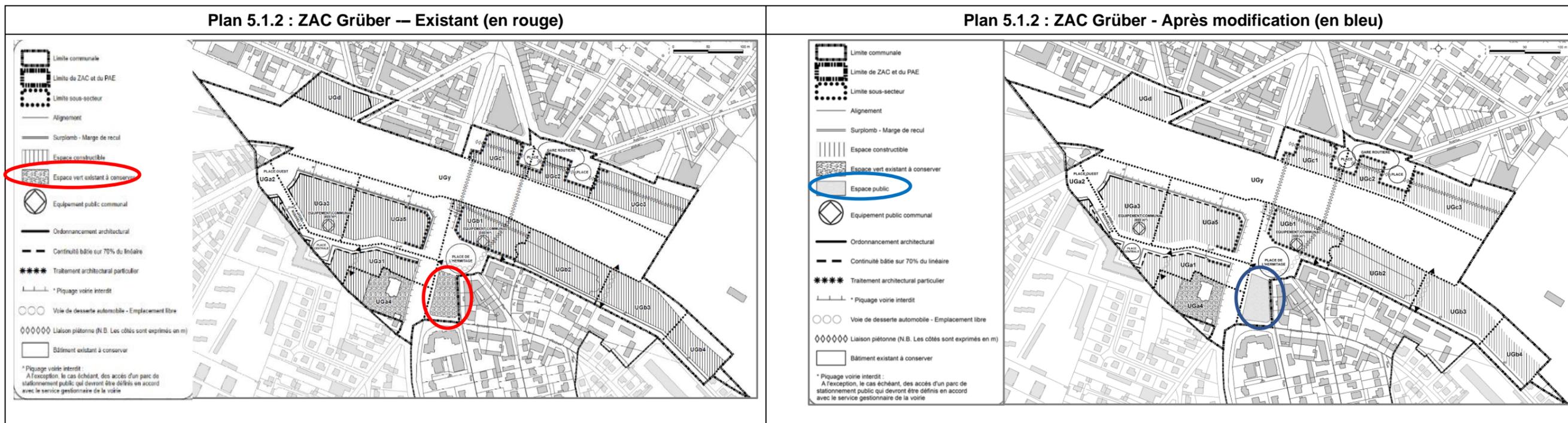
Aucune modification n'est à introduire.

4.4. LE REGLEMENT

4.4.1. Les documents graphiques

Les modifications proposées au PLU sont les suivantes :





4.4.2. La partie écrite

Les dispositions générales

Les dispositions générales qui rappellent les protections du code de l'urbanisme ne sont pas à modifier, seul le document graphique est adapté.



La zone UEb, article 2 existant

ARTICLE UE2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

RAPPEL

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.6.142 du 28 juin 2007, les démolitions sont soumises à autorisation.
- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.7.143 du 28 juin 2007, l'édification de clôture est soumise à autorisation.
- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme.
- Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels au document graphique 5.1.
- Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit

NUISANCES SONORES

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et hospitalières et des locaux destinés à recevoir du public devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992.

RISQUE D'INONDATION

Dans les territoires soumis à des risques d'inondation, délimités par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application du PPRI.

Les hauteurs admises sont calculées non par référence au terrain naturel mais par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m ou pour la zone inondable de l'Almont en fonction de la cote de référence définie au document graphique n° 5.1+ 0,20 m.

ZPPAUP

Les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application de la ZPPAUP approuvé par arrêté préfectoral du 20 juin 2002.

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UE

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement,
- La reconstruction d'un bâtiment détruit en tout ou partie à la suite d'un sinistre dans sa volumétrie d'origine et dans la limite de la surface de plancher des constructions préexistante au moment du sinistre, nonobstant les dispositions des articles 3 à 14,
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures,
- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre Tzen2,
- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure,
- L'extension de bâtiments existants régulièrement édifiés dans la limite de 20% de la surface de construction existante et/ou 20% de l'emprise au sol total au moment de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme qui du fait de leur destination ne serait pas admis dans la zone,
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage sous réserve qu'ils soient liés à une activité commerciale de vente présente sur place.

La zone UEb, article 2 modifié

ARTICLE UE2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

RAPPEL

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.6.142 du 28 juin 2007, les démolitions sont soumises à autorisation.
- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.7.143 du 28 juin 2007, l'édification de clôture est soumise à autorisation.
- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme.
- Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels au document graphique 5.1.
- Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit

NUISANCES SONORES

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et hospitalières et des locaux destinés à recevoir du public devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992.

RISQUE D'INONDATION

Dans les territoires soumis à des risques d'inondation, délimités par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application du PPRI.

Les hauteurs admises sont calculées non par référence au terrain naturel mais par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m ou pour la zone inondable de l'Almont en fonction de la cote de référence définie au document graphique n° 5.1+ 0,20 m.

ZPPAUP

Les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application de la ZPPAUP approuvé par arrêté préfectoral du 20 juin 2002.

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UE

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement,
- La reconstruction d'un bâtiment détruit en tout ou partie à la suite d'un sinistre dans sa volumétrie d'origine et dans la limite de la surface de plancher des constructions préexistante au moment du sinistre, nonobstant les dispositions des articles 3 à 14,
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures,
- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre Tzen2, **et ceux liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun.**
- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure,
- L'extension de bâtiments existants régulièrement édifiés dans la limite de 20% de la surface de construction existante et/ou 20% de l'emprise au sol total au moment de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme qui du fait de leur destination ne serait pas admis dans la zone,
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage sous réserve qu'ils soient liés à une activité commerciale de vente présente sur place.



La zone UG , article 1 existant

ARTICLE UG1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites :

- Les constructions destinées à l'industrie.
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage.
- Les constructions destinées à l'exploitation agricole.

- L'implantation ou extension d'activités incompatibles avec l'habitat.
- Les constructions annexes détachées de la construction principale de plus de 20 m² d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur et l'implantation de plus d'un abri de jardin par unité foncière.
- Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves, ainsi que celles qui pourraient entraîner, pour le voisinage, une insalubrité ou un sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et/ou aux biens.
- Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles au titre des articles R.111-38 et R.111-39 du code de l'urbanisme
- Les habitations légères de loisirs, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisirs.
- Les affouillements et exhaussements de sol, s'ils ne sont pas liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.
- Les carrières.

Sont en outre autorisé en secteur UGd et UGa4 exclusivement :

- Les constructions à usage de commerces,

Sont en outre autorisé en secteur UGb2 exclusivement :

- Les constructions à usage de commerce,
- Les constructions à usage d'habitation,
- Les constructions à usage de service,

La zone UG , article 1 modifié

ARTICLE UG1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites :

- Les constructions destinées à l'industrie.
- Les entrepôts et constructions à usage de stockage.
- Les constructions destinées à l'exploitation agricole.

- L'implantation ou extension d'activités incompatibles avec l'habitat.
- Les constructions annexes détachées de la construction principale de plus de 20 m² d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur et l'implantation de plus d'un abri de jardin par unité foncière **à l'exception de celles liées à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun.**
- Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves, ainsi que celles qui pourraient entraîner, pour le voisinage, une insalubrité ou un sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et/ou aux biens.
- Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles au titre des articles R.111-38 et R.111-39 du code de l'urbanisme
- Les habitations légères de loisirs, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisirs.
- Les affouillements et exhaussements de sol, s'ils ne sont pas liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.
- Les carrières.

Sont en outre autorisé en secteur UGd et UGa4 exclusivement :

- Les constructions à usage de commerces,

Sont en outre autorisé en secteur UGb2 exclusivement :

- Les constructions à usage de commerce,
- Les constructions à usage d'habitation,
- Les constructions à usage de service,

La zone UG, article 2 existant

ARTICLE UG2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

RAPPEL

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.6.142 du 28 juin 2007, les démolitions sont soumises à autorisation.

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.7.143 du 28 juin 2007, l'édification de clôture est soumise à autorisation

- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme

- Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels au document graphique n°5.1.

- Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit

NUISANCES SONORES

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et

hospitalières et des locaux destinés à recevoir du public devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992.

RISQUE D'INONDATION

Dans les territoires soumis à des risques d'inondation, délimités par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application du PPRI.

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UG

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement.
- Les chaufferies à condition qu'elles soient liées à des constructions autorisées dans la zone.
- Les constructions neuves, le long des voies indiquées au plan des servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
 - o Du type de voie ;
 - o Du nombre de files de circulation ;
 - o Du type d'urbanisme ;
 - o De la distance à la voie ;
 - o De la hauteur de construction.
 - o Les prescriptions d'isolement
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures.
- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre Tzen2.
- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.
- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques. Les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages électriques à haute et très haute tension faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UG4 exclusivement

- les constructions à usage administratif, destinées à l'enseignement et l'habitation à condition qu'elles soient liées aux activités de la Chambre des Métiers de Seine et Marne.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGA5 exclusivement

- o Toutes occupations du sol à conditions qu'elles soient affectées à la Cité Judiciaire et à ses annexes, y compris les logements de fonction et de gardiennage ;
- o Les ouvrages d'utilité publique de faible emprise tels que transformateurs, etc...

- o Les parcs de stationnement public de surface ;

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UG2 exclusivement

- L'extension du Parc de Stationnement Régional existant (PSR) ;
- Les installations classées soumises à autorisation préalable ou à déclaration à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants (tels que les parcs de stationnement, transformateurs...)

Sont en outre autorisés sous conditions dans les secteurs UG3 et UGc exclusivement

- Les commerces de proximité à condition que leur surface ne soit pas supérieure à 150 m² utiles par unité de vente. Ces restrictions ne concernent pas la bâtiment SNCF et les implantations commerciales pouvant s'y réaliser
- Les constructions neuves le long des voies indiquées au plan « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace intérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
 - o Du type de voie ;
 - o Du nombre de files de circulation ;
 - o Du type d'urbanisme ;
 - o De la distance de la voie ;
 - o De la hauteur de la construction.

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGy exclusivement

- Les constructions à usage d'activité économique ou d'entrepôt même si elles ne sont pas utiles ou nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et à condition que les nuisances et dangers peuvent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement actuel ou prévue de la zone où elles s'implantent.
- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme
- Les constructions à usage d'habitation si elles sont destinées à des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage.
- Les constructions à usage d'habitation aux bruits de la RN 372, de la rue des frères Thibault, et de la voie ferrée de Paris à Lyon et Paris /Melun via Corbeil, classées comme axes nuisant de type I et II à moins de quatre files seront soumises à isolement acoustique, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978 modifié le 23 février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.



La zone UG, article 2 modifié

ARTICLE UG2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

RAPPEL

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.6.142 du 28 juin 2007, les démolitions sont soumises à autorisation.

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.7.143 du 28 juin 2007, l'édification de clôture est soumise à autorisation

- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme

- Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels au document graphique n°5.1.

- Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit

NUISANCES SONORES

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et

hospitalières et des locaux destinés à recevoir du public devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992.

RISQUE D'INONDATION

Dans les territoires soumis à des risques d'inondation, délimités par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application du PPRI.

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UG

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l'ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement
- Les chaufferies à condition qu'elles soient liées à des constructions autorisées dans la zone
- Les constructions neuves, le long des voies indiquées au plan des servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
 - o Du type de voie ;
 - o Du nombre de files de circulation ;
 - o Du type d'urbanisme ;
 - o De la distance à la voie ;
 - o De la hauteur de construction.
 - o Les prescriptions d'isolement
- Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures.
- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre Tzen2, et ceux liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun.
- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.
- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques. Les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages électriques à haute et très haute tension faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UG4 exclusivement

- les constructions à usage administratif, destinées à l'enseignement et l'habitation à condition qu'elles soient liées aux activités de la Chambre des Métiers de Seine et Marne.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGA5 exclusivement

- o Toutes occupations du sol à conditions qu'elles soient affectées à la Cité Judiciaire et à ses annexes, y compris les logements de fonction et de gardiennage ;
- o Les ouvrages d'utilité publique de faible emprise tels que transformateurs, etc...

Pièce 4 - Règlement

108

- o Les parcs de stationnement public de surface ;

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UG2 exclusivement

- * L'extension et/ou la reconstruction du Parc de Stationnement Régional existant (PSR)

- Les installations classées soumises à autorisation préalable ou à déclaration à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants (tels que les parcs de stationnement, transformateurs...)

Sont en outre autorisés sous conditions dans les secteurs UG3 et UGc exclusivement

- Les commerces de proximité à condition que leur surface ne soit pas supérieure à 150 m² utiles par unité de vente. Ces restrictions ne concernent pas la bâtiment SNCF et les implantations commerciales pouvant s'y réaliser
- Les constructions neuves le long des voies indiquées au plan « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace intérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :

- o Du type de voie ;
- o Du nombre de files de circulation ;
- o Du type d'urbanisme ;
- o De la distance de la voie ;
- o De la hauteur de la construction.

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie.

Sont autorisées sous conditions dans le secteur UGc1 :

- les constructions à usage de services et de bureaux liés au projet d'aménagement et à l'exploitation du pôle de la Gare de Melun.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGy exclusivement

- Les constructions à usage d'activité économique ou d'entrepôt même si elles ne sont pas utiles ou nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et à condition que les nuisances et dangers peuvent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement actuel ou prévue de la zone où elles s'implantent.
- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme
- Les constructions à usage d'habitation si elles sont destinées à des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage.
- Les constructions à usage d'habitation aux bruits de la RN 372, de la rue des frères Thibault, et de la voie ferrée de Paris à Lyon et Paris /Melun via Corbell, classées comme axes nuisant de type I et II à moins de quatre files seront soumises à isolement acoustique, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978 modifié le 23 février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.



La zone UG, article 6 existant

ARTICLE UG6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1. Principe général d'implantation

Les constructions, devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document graphique n° 5.2.

Toute construction est interdite dans les marges de reculement à l'exception des constructions en sous-sol et des rampes d'accès aux parkings.

Le long de rue de la brasserie Grüber, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point le plus proche de l'alignement opposé devra être au moins égal à la différence d'altitude entre les deux points (h=l). Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n°5.2.

6.2. Saillies et oriels sur les marges de reculement

Elles sont autorisées à condition d'être situées à au moins 2,40 mètres du niveau du sol.

Sur les marges de retrait indiquées sur le document graphique n°5.2, la saillie pourra avoir une profondeur maximale de 1,50 mètre.

Sur le domaine public, les saillies devront respecter les règles de voirie en vigueur.

6.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa4 et à la zone UGy

Il n'est pas fixé de règles.

6.4. Dispositions spécifiques au secteur UGa5

En façade sur rue, les constructions doivent être édifiées à l'alignement. Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n° 5.5 « dispositions réglementaires applicables à la zone UG ».

6.5. Dispositions spécifiques aux zones UGb, UGc, UGd

Dans tous les cas, les constructions seront implantées de telle manière que la distance horizontale mesurée perpendiculairement de tout point de la construction et le point de l'alignement opposé ou de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points

La zone UG, article 6 modifié

ARTICLE UG6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1. Principe général d'implantation

Les constructions, devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document graphique n° 5.2.

Toute construction est interdite dans les marges de reculement à l'exception des constructions en sous-sol et des rampes d'accès aux parkings.

Le long de rue de la brasserie Grüber, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point le plus proche de l'alignement opposé devra être au moins égal à la différence d'altitude entre les deux points (h=l). Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n°5.2.

6.2. Saillies et oriels sur les marges de reculement

Elles sont autorisées à condition d'être situées à au moins 2,40 mètres du niveau du sol.

Sur les marges de retrait indiquées sur le document graphique n°5.2, la saillie pourra avoir une profondeur maximale de 1,50 mètre.

Sur le domaine public, les saillies devront respecter les règles de voirie en vigueur.

6.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa4 et à la zone UGy

Il n'est pas fixé de règles.

6.4. Dispositions spécifiques au secteur UGa5

En façade sur rue, les constructions doivent être édifiées à l'alignement. Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n° 5.5 « dispositions réglementaires applicables à la zone UG ».

6.5. Dispositions spécifiques aux zones UGb, UGc, UGd

~~Dans tous les cas~~, les constructions seront implantées de telle manière que la distance horizontale mesurée perpendiculairement de tout point de la construction et le point de l'alignement opposé ou de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points

6.6 Disposition spécifique en secteur UGb2

L'extension et/ou la reconstruction du PSR devra être édifiée soit à l'alignement soit en recul par rapport à l'alignement des voies.

La zone UG article 10 existant

ARTICLE UG10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

10.1. Définition et mode de calcul de la hauteur

La hauteur maximum des constructions est définie cumulativement par les critères suivants, lorsqu'ils sont précisés :

- la hauteur maximum au faîtage de la toiture ou à l'acrotère en cas de toiture terrasse,
- le nombre de niveaux tel qu'indiqué dans le tableau au paragraphe 10.2.

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel au moment du dépôt de l'autorisation d'urbanisme,

Toutefois, dans les secteurs de risque d'inondation délimités par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), les hauteurs admises sont calculées non par référence au terrain naturel mais par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m.

Dans le cas de remblais, le point de référence est constitué par le sol naturel existant à la date d'approbation de la présente révision.

Dans le cas d'un terrain en pente, celui-ci est partagé en sections nivelées de 20 mètres maximum, la hauteur retenue est alors la hauteur moyenne entre le point le plus haut et le point le plus bas de la section nivelée dans le sens de la plus grande pente (voir schéma annexé au règlement),

Les ouvrages techniques, cheminées, dispositifs de production d'énergie renouvelable et autres superstructures ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale sauf indication contraire. Ils devront être reculés par rapport à la façade d'une distance d'au moins 2 mètres et faire l'objet d'un traitement architectural.

10.2. Limitation des hauteurs

Dans le tableau ci-après le nombre de niveaux est donné en valeur absolue, par exemple 5 niveaux peuvent correspondre à un bâtiment avec un rez-de-chaussée, 3 étages et un comble aménagé ou pas. Le dernier niveau correspond généralement à des combles ou un attique.

	Hauteur maximum	Nombre de niveaux
Dispositions générales applicables à la zone UGa		
Disposition générale applicable aux secteurs UGa1, UGa2		6
Disposition générale applicable au secteur UGa3		7
Disposition générale applicable au secteur UGa4		5
Disposition générale applicable au secteur UGa5	24 m	

Disposition générale applicable au secteur UGa5	24 m	
Dispositions générales applicables à la zone UGb		
Disposition générale applicable au secteur UGb1		8
Disposition générale applicable au secteur UGb2		4
Disposition générale applicable au secteur UGb3 et UGb4		5
Dispositions générales applicables à la zone UGc		
Disposition générale applicable au secteur UGc1		6
Disposition générale applicable au secteur UGc2, UGc3		5

Disposition applicable à la zone UGd 5		
Disposition applicable à l'ensemble de la zone UGd		5
Dispositions générale applicable à la zone UGy :		
Pour les constructions à usage d'habitation		3
Pour les constructions à usage d'activités	15m	

Les façades des secteurs UGa2 ou UGa3 sur la rue Fabien et l'avenue Jean Jaurès formant une entité architecturale « porte de ville », leur hauteur devra être, sur la partie de façade, en arc de cercle et sur leur retour au moins sur une distance de 15 mètres, identique.

Les hauteurs des bâtiments en limite de ZAC ou d'îlot devront s'harmoniser avec les constructions voisines.

Dispositions spécifiques au secteur UGy

Pour les CINASPIC (équipements publics ferroviaires), il n'est pas fixé de règles.

La zone UG article 10 modifié

ARTICLE UG10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

10.1. Définition et mode de calcul de la hauteur

La hauteur maximum des constructions est définie cumulativement par les critères suivants, lorsqu'ils sont précisés :

- la hauteur maximum au faîtage de la toiture ou à l'acrotère en cas de toiture terrasse,
- le nombre de niveaux tel qu'indiqué dans le tableau au paragraphe 10.2.

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel au moment du dépôt de l'autorisation d'urbanisme.

Toutefois, dans les secteurs de risque d'inondation délimités par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), les hauteurs admises sont calculées non par référence au terrain naturel mais par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m.

Dans le cas de remblais, le point de référence est constitué par le sol naturel existant à la date d'approbation de la présente révision.

Dans le cas d'un terrain en pente, celui-ci est partagé en sections nivelées de 20 mètres maximum, la hauteur retenue est alors la hauteur moyenne entre le point le plus haut et le point le plus bas de la section nivelée dans le sens de la plus grande pente (voir schéma annexé au règlement),

Les ouvrages techniques, cheminées, dispositifs de production d'énergie renouvelable et autres superstructures ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale sauf indication contraire. Ils devront être reculés par rapport à la façade d'une distance d'au moins 2 mètres et faire l'objet d'un traitement architectural.

10.2. Limitation des hauteurs

Dans le tableau ci-après le nombre de niveaux est donné en valeur absolue, par exemple 5 niveaux peuvent correspondre à un bâtiment avec un rez-de-chaussée, 3 étages et un comble aménagé ou pas. Le dernier niveau correspond généralement à des combles ou un attique.

	Hauteur maximum	Nombre de niveaux
Dispositions générales applicables à la zone UGa		
Disposition générale applicable aux secteurs UGa1, UGa2		6
Disposition générale applicable au secteur UGa3		7
Disposition générale applicable au secteur UGa4		5
Disposition générale applicable au secteur UGa5	24 m	

Disposition générale applicable au secteur UGa5	24 m	
Dispositions générales applicables à la zone UGb		
Disposition générale applicable au secteur UGb1		8
Disposition générale applicable au secteur UGb2		6
Disposition générale applicable au secteur UGb3 et UGb4		5
Dispositions générales applicables à la zone UGc		
Disposition générale applicable au secteur UGc1		6
Disposition générale applicable au secteur UGc2, UGc3		5
Disposition applicable à la zone UGd 5		
Disposition applicable à l'ensemble de la zone UGd		5
Dispositions générale applicable à la zone UGy :		
Pour les constructions à usage d'habitation		3
Pour les constructions à usage d'activités	15m	

Les façades des secteurs UGa2 et UGa3 sur la rue Fabien et l'avenue Jean Jaurès formant une entité architecturale « porte de ville », leur hauteur devra être, sur la partie de façade, en arc de cercle et sur leur retour au moins sur une distance de 15 mètres, identique.

Les hauteurs des bâtiments en limite de ZAC ou d'îlot devront s'harmoniser avec les constructions voisines.

Dispositions spécifiques au secteur UGy

Pour les CINASPIC (équipements publics ferroviaires), il n'est pas fixé de règles.



La zone UG article 11 existant

ARTICLE UG11 - ASPECT EXTERIEUR

11.4. Dispositions spécifiques à la zone UGb2

Le traitement architectural de l'extension du P.S.R. devra être particulièrement soigné tant en ce qui concerne les façades que les terrasses (bacs à fleurs, plantations, etc...).

Dans le cadre de cette extension, il sera procédé à la réhabilitation du bâtiment actuel dans le même esprit.

La zone UG article 11 modifié

ARTICLE UG11 - ASPECT EXTERIEUR

11.4. Dispositions spécifiques à la zone UGb2

Le traitement architectural et l'aspect extérieur général du PSR, installations, ouvrages, annexes et/ou adjonction, modifications de l'équipement à plus long terme (comme sa réhabilitation) devront être étudiés de manière à assurer leur parfaite intégration au tissu urbain existant.

Le choix d'une toiture terrasse est autorisé.

Le traitement des façades, le choix des matériaux, la performance énergétique, le choix des revêtements devront être justifiés sur des considérations servant le cadre bâti et urbain constitué.

Le concept architectural et le parti pris devront s'inscrire dans le temps et satisfaire à la durabilité, et s'inscrire dans les possibilités de mutabilités.

Sur rue, une continuité bâtie devra être assurée et clairement identifiée à travers les choix de traitements différenciés.



5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MECDU



5.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Afin de rendre compatible le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Melun avec le projet, il convient d'en modifier différents articles.

La loi d'accélération et de simplification de l'action publique n°2020-1525 du 7 décembre 2020 modifie l'article L.104-1 du code de l'urbanisme soumet expressément les évolutions des documents d'urbanisme à évaluation environnementale. Un décret en Conseil d'Etat déterminera les critères en fonction desquels cette évaluation environnementale (ou une actualisation de l'évaluation environnementale existante), devra être réalisée soit de manière systématique ou après un examen au cas par cas (Art. L. 104-3, al. 2 C. urb). Dans l'attente de la publication de ce décret, il est recommandé de réaliser (ou d'actualiser) l'évaluation environnementale des documents concernés.

Île-de-France Mobilité a souhaité s'engager dans une évaluation environnementale systématique, il n'a par conséquent pas été déposé de formulaire de cas par cas, le présent dossier intègre l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

Dans le cas présent, une évaluation environnementale dite commune est réalisée (procédure codifiée à l'article L.122-14 du code de l'environnement). L'évaluation environnementale est donc un chapitre constitutif de l'étude d'impact du projet, elle est également reprise dans le dossier de MECDU. Ainsi, l'étude d'impact du projet motivant la mise en compatibilité vaut évaluation environnementale de la MECDU et l'Autorité environnementale du projet rendra un avis unique portant à la fois sur l'étude d'impact du projet et sur l'évaluation environnementale de la MECDU.

Article L.122-14

Créé par Ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 - art. 1

« Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.

Dans cette hypothèse, une procédure commune de participation du public est organisée. Lorsque le projet ou la modification du plan ou du programme ou la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumis à enquête publique, c'est cette dernière procédure qui s'applique. »

5.2. INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES

Il faut noter qu'il s'agit bien ici de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU). La MECDU étant réalisée dans l'objectif de permettre exclusivement la réalisation du projet de Pôle, l'impact de la MECDU est lié aux impacts du projets. C'est pourquoi l'analyse ici présentée est synthétique et centrée sur les principaux impacts concernant la mise en compatibilité du PLU de Melun. L'ensemble des impacts associés au projet sont présentés dans la pièce G – Etude d'impact, avec les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées à l'échelle du projet.

Modifications apportées par la MECDU	Objectif poursuivi par la mise en compatibilité	Etat actuel de l'environnement	Etat futur, permis par la mise en compatibilité	Impact environnemental synthétique de la MECDU <i>Tous les points évoqués sont abordés de manière approfondie dans la Pièce G, "étude d'impact".</i>
Le règlement des zones UE dans son article UEB2	La zone UEB est concernée par l'aménagement de la <u>zone de régulation de la gare routière nord</u> . Dans l'article UE2, il s'agit d'une zone à vocation de logement. Dans l'espace public, seules sont autorisées (sous condition) les infrastructures liées au projet de transport en commun TZEN2. L'objectif de la MECDU est ici d'autoriser les aménagements du Pôle de Melun : création de voirie et implantation d'une zone de régulation des bus.	Le foncier concerné par l'aménagement de la zone de régulation est implanté sur une zone d'activité SNCF.	La MECDU est formulée de manière à permettre exclusivement la réalisation du projet de Pôle. Le projet prévoit ici le réaménagement de la gare routière nord et de sa zone de régulation.	L'impact sur l'environnement est majoritairement positif. A long-terme, le projet permettra une amélioration significative de l'environnement local par le biais de ces aménagements. En effet le Pôle est desservi par 28 lignes régulières de bus et de cars. La gare routière nord est dangereuse, la gare routière sud est peu fonctionnelle, le tout est peu lisible. Le réaménagement du pôle de Melun prévoit une vision globale et un aménagement apaisé de la gare routière : elle offrira la possibilité de renforcer la desserte en transports en commun du pôle ainsi qu'un traitement qualitatif des parvis. Les travaux sont susceptibles de générer un impact sur l'environnement (déblais/remblais, impact sur les eaux souterraines, nuisances de chantier...), qui seront temporaires et limités, et qui sont étudiés de manière exhaustive dans les différents chapitres de la pièce G - étude d'impact.
Le règlement de la zone UG (ZAC Grüber) dans ses articles :				
UG1	L'article UG1 interdit les constructions annexes à une construction principale de plus de 20m ² d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur. L'objectif de la MECDU est ici de permettre la construction d'un ouvrage de liaison <u>nord</u> (dit "émergence nord" annexe à la gare principale) et d'un <u>local vélo</u> en partie sud, ces annexes étant de plus de 20 m ² d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur.	Le foncier concerné par la construction du bâtiment voyageur Nord est constitué de délaissés ferroviaires. Le foncier concerné par les aménagements sud de la gare est constitué de logements appartenant à ICF La Sablière	La MECDU est formulée de manière à permettre exclusivement la réalisation du projet de Pôle. Le projet prévoit ici la construction d'un bâtiment voyageurs au nord de la gare et d'un local vélo au sud.	L'impact sur l'environnement est majoritairement positif. A long-terme, le projet permettra une amélioration significative de l'environnement local par le biais de ces aménagements : désaturer la gare actuelle, la rendre accessible, améliorer la qualité de service, l'attractivité et l'intermodalité. En effet, aujourd'hui la gare est saturée, les liaisons à pied sont peu qualitatives, les accès et liaisons cyclables sont peu développés. La création d'un nouveau bâtiment voyageur, d'un nouveau passage souterrain et l'affectation du passage souterrain existant aux vélos font partie des enjeux majeurs du projet. Il s'agit de renforcer l'accessibilité du Pôle pour tous les modes actifs. Les travaux sont susceptibles de générer un impact sur l'environnement (déblais/remblais, impact sur les eaux souterraines, nuisances de chantier...), qui seront temporaires et limités, et qui sont étudiés de manière exhaustive dans les différents chapitres de la pièce G - étude d'impact.



Modifications apportées par la MECDU	Objectif poursuivi par la mise en compatibilité	Etat actuel de l'environnement	Etat futur, permis par la mise en compatibilité	Impact environnemental synthétique de la MECDU <i>Tous les points évoqués sont abordés de manière approfondie dans la Pièce G, "étude d'impact".</i>
UG2	Au titre de l'article UG2, seuls les équipements publics réalisés pour le TZen2 sont autorisés ; il s'agit d'autoriser également, de manière générale, les <u>équipements publics</u> du Pôle. Par ailleurs seule l'extension du parking de stationnement régional est possible ; il s'agit de permettre la <u>démolition-reconstruction du PSR</u> . Enfin, les bureaux ne sont pas autorisés en UGc, il s'agit de les autoriser sous conditions spéciales car certains pourraient être prévus dans l'ouvrage de liaison nord, en restitution de ceux existants qui doivent être démolis (<u>bureaux Transiliens</u>).	L'état actuel de l'environnement, au droit de ces aménagements, est l'actuel PSR (qui fera l'objet d'une démolition-reconstruction) et les délaissés ferroviaires au nord de la gare, qui accueilleront l'ouvrage de liaison nord.	La MECDU est formulée de manière à permettre exclusivement la réalisation du projet de Pôle. Le principal impact de la MECDU est de rendre possible la démolition-reconstruction du PSR et de pouvoir reconstituer les bureaux Transilien démolis pour permettre la création de l'ouvrage de liaison nord.	L'impact sur l'environnement est majoritairement positif. A long-terme, le projet permettra une amélioration significative de l'environnement local par le biais de ces aménagements. La création des bureaux de Transiliens au sein de l'ouvrage de liaison nord n'a pas, en tant que telle, d'impact sur l'environnement. Pour ce qui concerne la démolition-reconstruction du PSR, le constat actuel est que le stationnement dans les alentours de la gare est fortement saturé et ne permet pas un rabattement efficace des usagers potentiels des transports en commun vers la gare. En particulier, le Parc de Stationnement Régional (PSR) jouxtant la gare côté sud est saturé et dans un état très dégradé. Aussi, la démolition-reconstruction d'un bâtiment plus capacitaire sur les mêmes emprises permettra de créer un parking-relais mieux adapté aux besoins locaux. Par ailleurs, malgré sa hauteur plus importante, il sera reconstruit avec une insertion architecturale et environnementale qualitative, améliorant ainsi significativement la qualité paysagère locale par rapport à l'existant.
UG6 et UG10	La modification de ces deux articles a pour objectif de permettre la <u>construction du parking relais en R+5</u> (au lieu des 4 niveaux autorisés actuellement à l'article 10) tout en permettant une implantation à l'alignement des voies (article 6)	L'état actuel de l'environnement, au droit de l'actuel PSR, est fortement saturé et dégradé (cf : Figure 10).	La MECDU vise à garantir la bonne insertion architecturale et environnementale du futur PSR au tissu urbain existant, par le traitement des façades, le choix des matériaux, la performance énergétique. Il est ajouté que "le choix d'une toiture terrasse est autorisé".	En revanche, les travaux sont susceptibles de générer un impact sur l'environnement (déblais/remblais, impact sur les eaux souterraines, nuisances de chantier...), qui seront temporaires et limités, et qui sont étudiés de manière exhaustive dans les différents chapitres de la pièce G - étude d'impact.
UG11	La MECDU vise ici à introduire les obligations à un projet de reconstruction du PSR, le PLU en vigueur n'en évoquant pas les <u>contraintes architecturales</u> pourtant nécessaires à la prise en compte de son intégration dans un tissu urbain constitué.			



Figure 10 : Photos du Parc de Stationnement Régional actuel (PSR)



Modifications apportées par la MECDU	Objectif poursuivi par la mise en compatibilité	Etat actuel de l'environnement	Etat futur, permis par la mise en compatibilité	Impact environnemental synthétique de la MECDU <i>Tous les points évoqués sont abordés de manière approfondie dans la Pièce G, "étude d'impact".</i>
Les documents graphiques	<p>Les documents graphiques prévoient au droit de la Place de l'Ermitage des éléments à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme, de type "espace vert existant à conserver" au plan de zonage (plan 5.1.2) et sur un "espace vert protégé" au plan des espaces verts (plan 5.4.1 du PLU).</p> <p>La mise en compatibilité vise à changer l'affectation de cette zone en "espace public" (sur le plan 5.4.1 du PLU) et à supprimer la classification en "espace vert protégé" (sur le plan 5.1.2) afin de permettre la démolition-reconstruction du parking et l'implantation de la nouvelle gare routière prévue au sud du Pôle.</p> <p>Il faut préciser ici que la Place de l'Ermitage est recensée comme "espace public" dans le site patrimonial remarquable et protège l'alignement d'arbres qui y est ancré. Le SPR étant une protection au titre du Code du patrimoine et non au titre du Code de l'urbanisme, cette protection ne peut être levée dans le cadre de la présente mise en compatibilité. Des discussions seront engagées avec l'ABF afin de voir comment mettre en compatibilité le projet avec le SPR.</p>	Actuellement, cet emplacement est un parking avec des alignements d'arbres.	Le parking sera réhabilité pour en faire une gare routière. L'alignement d'arbres sera impacté et les arbres seront remplacés.	<p>L'impact sur l'environnement est majoritairement positif.</p> <p>A long-terme, le projet permettra une amélioration significative de l'environnement local par l'aménagement de la gare routière sud malgré des impacts temporaires en phase travaux (cf. supra).</p> <p>Par la mise en compatibilité des documents graphiques, les deux protections de type « espace vert » protégeant la zone sont supprimées. Toutefois il faut noter que la Place de l'Ermitage est avant tout un parking actuellement, avec quelques alignements d'arbres. Le projet supprimera de manière temporaire ces alignements, mais à long-terme des aménagements paysagers sont prévus avec un renforcement de l'alignement d'arbres existant.</p> <p>L'impact sur les arbres d'alignements est traité de manière plus approfondie dans les différents chapitres de l'étude d'impact (pièce G).</p>

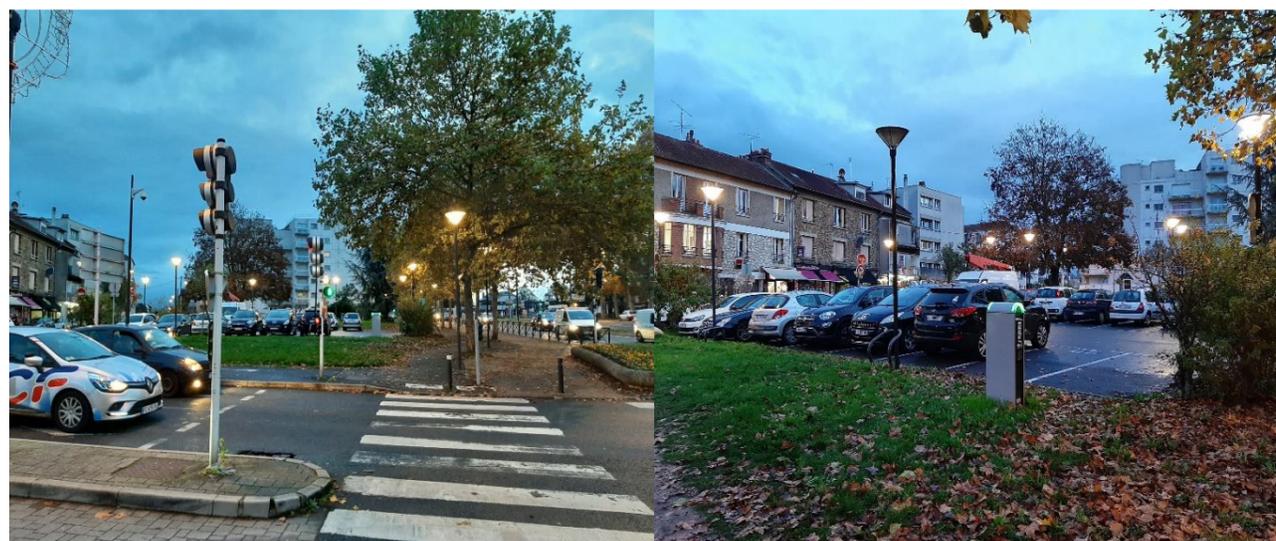


Figure 11 : Photo de l'espace vert, place de l'Ermitage occupé actuellement par un parking, qui sera requalifiée à l'horizon du projet de pôle gare de Melun.

5.3. INCIDENCES SUR LE RESEAU NATURA 2000

Le site Natura 2000 le plus proche du site envisagé pour le réaménagement du pôle de Melun se situe à environ 1 km au sud de l'aire d'étude. Il s'agit du massif boisé de Fontainebleau et recouvre plus de 25 000 ha.

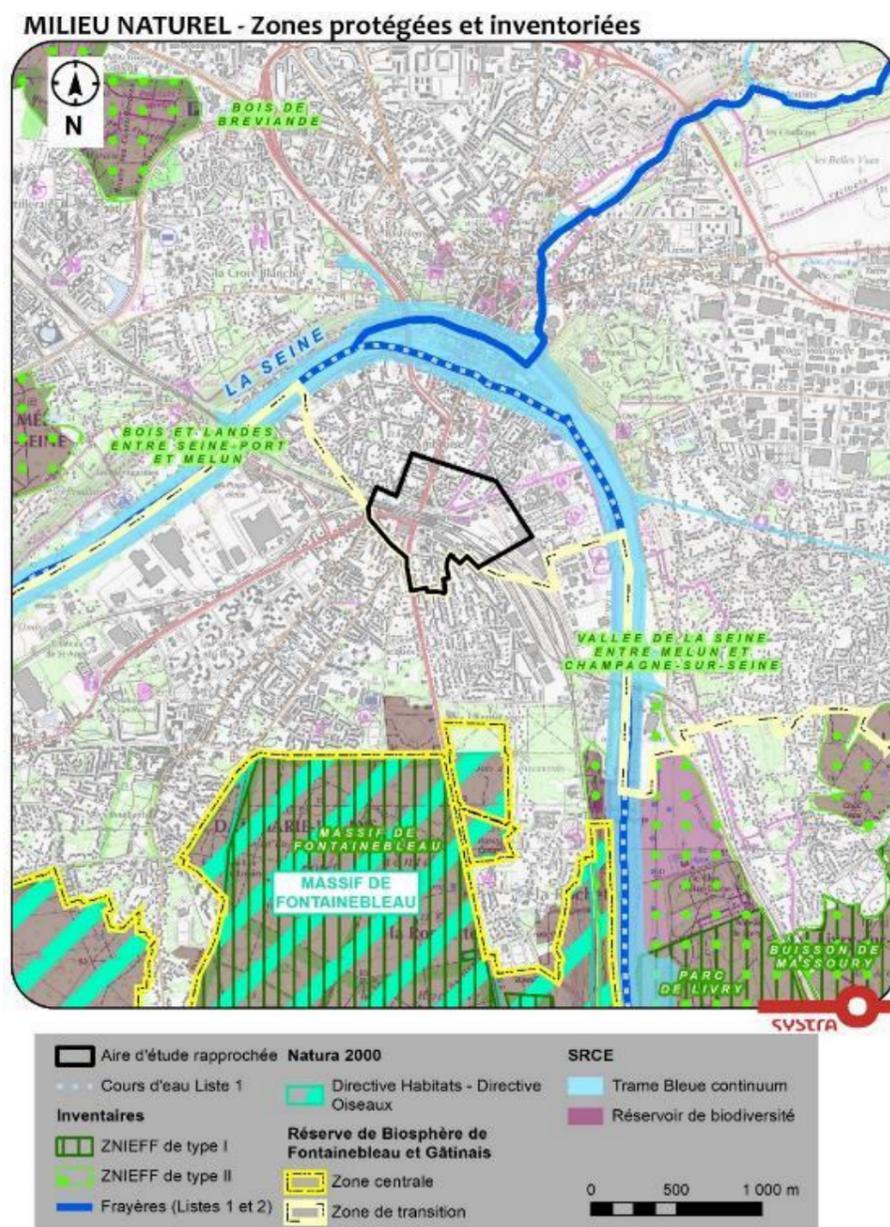


Figure 12 : Localisation du site Natura 2000 le plus proche.

D'une part les emprises objet de la mise en compatibilité ne sont pas incluses dans le site Natura 2000 et d'autre part les modifications apportées dans le cadre de la procédure ne sont pas de nature à porter atteinte aux objectifs de conservation du site Natura 2000.

En effet, l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet motivant la mise en compatibilité, pièce constitutive de l'étude d'impact du projet, a conclu à l'absence d'impacts significatifs des travaux et aménagements sur le site Natura 2000.

La mise en compatibilité du PLU de Melun n'aura donc aucune incidence significative sur le site Natura 2000 du Massif de Fontainebleau.

5.4. CRITERES ET INDICATEURS RETENUS

Pour les critères et indicateurs retenus, on se référera aux différents chapitres de l'étude d'impact du dossier (pièce G – étude d'impact).



6. AVIS DES PPA (Personnes Publiques Associées)



Une réunion d'examen conjoint des PPA a eu lieu le lundi 20 septembre 2021, dont le procès-verbal a été annexé dans la pièce K de ce dossier d'enquête publique.