

CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du mardi 12 juillet 2022**

**Rapport n° 20220712-138**

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

# 1. Rappel du contexte et du périmètre du projet de pôle gare

## 1.1. Le pôle gare actuel

Le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Melun est un pôle structurant du sud de l'Île-de-France. Il est desservi par le RER D et le Transilien R (30 trains/heure aux heures de pointe). Environ trente lignes de bus et de cars départementaux sont également en correspondance au niveau du pôle.

Ce pôle-gare fait partie des « grands pôles de correspondance » à l'échelle régionale, identifié comme « pôle de niveau 1 » au plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF).

La gare de Melun voit passer 15,8 millions de voyageurs par an (donnée 2019 ; +6% en 4 ans), soit en moyenne 45 000 voyageurs par jour (montées et descentes). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec notamment une estimation de plus de 30% de montants supplémentaires en direction de Paris. La gare ferroviaire n'est actuellement pas accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Le pôle-gare dispose aujourd'hui :

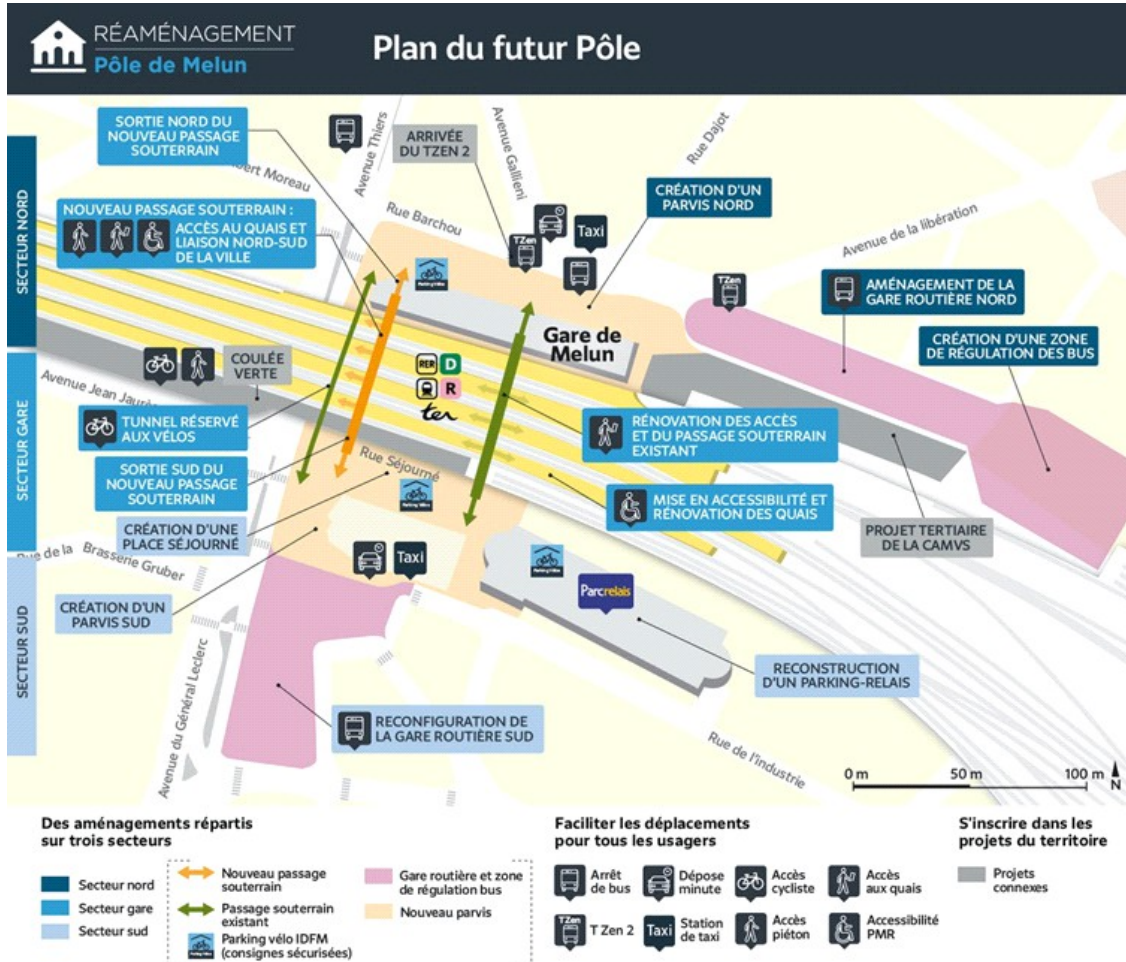
- d'une gare SNCF dotée d'un souterrain urbain piétonnier de 4 m de large sous contrôle d'accès et non accessible aux PMR ;
- d'un parking de stationnement régional (PSR) de 600 places utilisées à 80% par les usagers des trains au départ de la gare de Melun. Des problèmes d'étanchéité et de défauts au niveau de la structure porteuse ont été diagnostiqués ;
- d'une gare routière au nord sur parvis (pour les lignes régulières urbaines Mélibus) ;
- d'une gare routière au sud (pour les lignes interurbaines Seine et Marne Express).



**Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)**

## 1.2. Le périmètre du projet de pôle gare

Le projet de réaménagement du pôle de Melun est composé **de deux périmètres** (périmètre ferroviaire et périmètre intermodal) **articulés avec trois projets connexes** (projet tertiaire de la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine, coulée verte et arrivée du TZen 2) :



### *Présentation schématique du futur pôle d'échanges de Melun*

Le pôle gare actuel présente un faible linéaire d'itinéraires cyclables et seulement deux zones de stationnement vélos de 30 places au total (au nord de la gare). Afin de permettre une bonne accessibilité au pôle de Melun à vélo, le dimensionnement pourrait être de 670 places, qui se répartiraient ainsi :

- 380 places dans la partie nord, dont 150 places en consigne sécurisée ;
- 290 places dans la partie sud, dont 150 places en consigne sécurisée.

- **Le périmètre ferroviaire**

Le schéma directeur d'accessibilité (SDA), voté en 2009, prévoit la mise en accessibilité d'un réseau de 209 gares SNCF. La gare de Melun est une gare dite « complexe » car elle comporte un programme SDA en interface avec un projet de désaturation financé par le CPER. Pour respecter la réglementation et afin de garantir un accès universel à la gare, SNCF Gares & Connexions a développé un programme de mise en accessibilité :

- a) **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 ;
- b) **rehaussement total ou partiel des quais et remplacement des abris de quais ;**
- c) **rénovation du passage souterrain SNCF existant ;**
- d) **remplacement des lignes de contrôle automatique de billets** par un système plus capacitaire ;
- e) **nouvel ouvrage de liaison nord**, surplombant la sortie nord du nouveau passage souterrain qui abritera un parking vélos Île-de-France Mobilités de 150 places en consigne sécurisée et 50 places en libre-accès (à préciser en phase PRO), quelques commerces et activités Transilien ;
- f) **abri, dit « sortie sud »**, permettra de rendre les accès aux deux passages souterrains plus lisibles. Dans le talus au sud des voies ferrées, une aire préfabriquée pourrait contenir 100 places de stationnement vélos sécurisées et 50 places en libre-accès (à préciser en phase PRO).

- **Le périmètre intermodal divisé en deux secteurs :**

- **Le secteur nord**

Il comprend **quatre éléments de programme** :

- a) **Le parvis nord** ;
- b) Depuis le bas de la **rue Barchou**, un accès direct à la gare, via le nouvel ouvrage de liaison nord, et un **tunnel vélo** rénové qui facilitera les cheminements cyclistes ;
- c) **La gare routière du réseau Melibus au nord** de la gare, sera reconfigurée pour être plus capacitaire (dix quais de dépose dont deux pour bus articulés) et pour accueillir le Tzen 2 ;
- d) Dans le prolongement de la gare routière, sera implantée **la zone de régulation**.

Sur le secteur nord, le dimensionnement en stationnement vélos pourrait être de 180 places en libre-accès.

- **Le secteur sud**

Il comprend **cinq éléments de programme** :

- a) **La nouvelle place Séjourné**, au débouché de ces passages, sera réaménagée en parvis de gare dédié au vélo (avec du stationnement et des aménagements) ;
- b) **Un nouveau parvis sud sera aménagé sur la place de l'Ermitage** permettant de placer les arrêts de départ des bus au plus proche de l'entrée de la gare ;
- c) **La gare routière sud** sera réaménagée pour les bus du réseau Seine-et-Marne Express, permettant de pallier le manque d'espace actuel ;
- d) **L'accroche à la voie verte** qui reliera le futur quartier Saint-Louis et le pôle d'échanges ;
- e) Le parc de stationnement régional (PSR) de Melun, de 664 places de stationnement, sera reconstruit en un **parking-relais** de 950 places.

Sur le secteur sud, le dimensionnement en stationnement vélos pourrait être de 140 places, dont 50 places en consigne fermée dans le parc relais.

### 1.3. Le coût du projet de pôle gare

À la suite de la concertation préalable de 2018 et à la conduite des études préliminaires, le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ont été approuvés par le conseil d'Île-de-France Mobilités en avril 2021.

**Le programme sur le périmètre intermodal** a été estimé à **48 M€**, (estimation schéma de principe aux conditions économiques (ce) 2019).

**Le programme de l'avant-projet (AVP) optimisé du périmètre ferroviaire** a été approuvé, lors du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 11 octobre 2021, avec un **coût d'objectif de 125 M€ (ce 2019)**, à ce stade de l'avant-projet, suite à l'expertise conduite par Île-de-France Mobilités.

Le coût global du projet est donc estimé à 173 M€ à +/-10%. (ce janvier 2019).

A ce stade, les grandes étapes à venir du projet sont les suivantes, sous réserve des financements et des autorisations administratives :

Année	Etapes
<b>2022</b>	Etudes AVP sur les éléments de programme (périmètre intermodal) Etudes PRO du projet de modernisation et de désaturation de la gare (SDA-SD-CPER) Premières acquisitions foncières amiables nécessaires au projet Arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) Etude APO (avant-projet/projet) - libération aire de régulation nord sous MOA SNCF Réseau
<b>2023</b>	Etudes PRO sur les éléments de programme (périmètre intermodal) Travaux libération foncier aire de régulation gare routière nord MOA SNCF Réseau Démolition des bâtiments ICF La Sablière Rue Séjourné : travaux préparatoires (libération emprises)
<b>2024-2027</b>	Grandes étapes de travaux : <ul style="list-style-type: none"><li>• Gare routière nord : zone de régulation (travaux préparatoires)</li><li>• Réalisation des travaux du pôle (y compris SDA et T Zen 2)</li><li>• Démolition du Parc de Stationnement Régional (PSR) mi-2024 puis reconstruction en parking-relais en 2025</li><li>• Mise en service de la nouvelle gare routière sud en 2025</li><li>• Travaux de la gare routière nord (libération du parvis) puis sa mise en service entre 2024 et 2025.</li><li>• Livraison du nouveau PASO</li><li>• Travaux du parvis nord</li><li>• Livraison de l'émergence nord</li></ul>
<b>Horizon2030</b>	Pôle d'échanges de Melun 100% en service

La mise en service complète du projet de pôle de Melun est prévue à l'horizon 2030. Néanmoins, l'engagement des dépenses et les travaux s'échelonnent entre 2023 et 2030 avec une mise en accessibilité de la gare le plus proche de 2025 et une mise en service des différentes composantes du pôle au fur et à mesure de leurs avancées.

## 2. L'enquête publique

---

### 2.1. Avis de l'autorité environnementale

Le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun a été soumis à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Le dossier d'enquête publique, incluant l'étude d'impact, a été soumis à l'autorité environnementale compétente, définie par les articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement (Ae-CGEDD). **L'avis de l'Ae-CGEDD sur le projet du pôle-gare de Melun a été délibéré et rendu public le 9 décembre 2021.**

### 2.2. Déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique a été organisée du 1<sup>er</sup> février au 2 mars 2022 sous l'égide d'un commissaire enquêteur. Le public a été informé de cette enquête conformément à la réglementation en vigueur. Un dossier d'information a également été distribué dans les boîtes aux lettres de la commune de Melun et autour de la gare pour les villes de Dammarie-lès-Lys et La Rochette.

### 2.3. Observations formulées pendant l'enquête publique

Au total, cent-quarante observations ont été recueillies et examinées par le commissaire enquêteur, cent-trois issues du registre électronique et trente-sept issues des registres papier de la mairie et de la préfecture.

Le commissaire enquêteur a remis au maître d'ouvrage une retranscription de l'ensemble des questions posées par le public, ainsi qu'une synthèse des observations formulées le 9 mars 2022.

Île-de-France Mobilités a apporté des réponses aux questions posées, comme demandé par le commissaire enquêteur, dans un mémoire remis le 24 mars 2022.

### 2.4. Conclusion du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur a remis son rapport et ses conclusions à la Préfecture de Seine-et-Marne le 30 mars 2022. Il conclut que :

***L'utilité publique du projet n'a été ni contestée ni même discutée durant l'enquête.***

- *Le projet de réaménagement est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 et confirmé dans la révision du CPER signée par l'Etat et la Région le 7 février 2017, le pôle de Melun est éligible à des financements Etat-Région.*
- *L'ampleur des travaux intègre les modifications nécessaires pour satisfaire d'une part l'accessibilité aux quais des personnes à mobilité réduite et la gestion des flux multimodaux en tenant compte de l'augmentation du trafic de l'ordre de 30% horizon 2030.*
- *La création de la gare routière Sud entraînera la perte d'un espace vert protégé.*
- *Pour la phase travaux (2022 - 2029) :*
  - *Il n'y aura pas d'interruption d'accès aux quais, malgré les changements d'emplacements de stationnement. Les maîtres d'ouvrage s'engagent à désigner un référent durant la phase travaux, aussi nommé "Agent de proximité". Son rôle sera d'informer les habitants de la conduite des travaux et de leurs impacts. Son*

*rôle sera également de relayer les demandes des habitants auprès des maîtres d'ouvrage.*

- *Des mesures de prévention des fuites de matières polluantes seront imposées aux entreprises. Un cahier des charges de bonnes pratiques sera imposé aux entreprises pour limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores.*
- *Des mesures de protection et préservation du milieu naturel, de prévention des pollutions sont prévues.*
- *L'impact sur la santé n'est pas significatif compte tenu de l'abandon du diesel sur les bus de Melun et l'hybridation et l'électrification des véhicules horizon 2030 rejoignant le PSR.*

**Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique, sans réserve et avec deux recommandations. Il a également émis un avis favorable, sans réserve, à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun.**

### **3. Déclaration de projet**

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, le maître d'ouvrage 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.

A l'occasion de la déclaration de projet, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités doit également se prononcer sur les propositions de réponses et d'engagements faisant suite aux recommandations du commissaire enquêteur.

La déclaration de projet, outre le résultat de la consultation du public, doit prendre en considération l'étude d'impact et l'avis de l'Autorité environnementale du 9 décembre 2021.

Elle doit également comporter la liste des mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi (mesures ERC).

#### **3.1. Motifs et considérations justifiant de l'intérêt général du projet**

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).

La gare de Melun présente aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements (saturation et vétusté des gares routières, absence d'accessibilité PMR pour l'accès aux trains et aux bus, manques d'aménagements cyclables, espaces piétons contraints et peu qualitatifs, nombreux conflits d'usages entre l'ensemble des modes déplacements) qui ne contribuent pas à encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture et à faciliter la multimodalité.

**Le réaménagement de la gare** de Melun est réalisé dans le cadre du projet de pôle d'échange multimodal (PEM) qui combine plusieurs enjeux :

- **D'accessibilité** (avec l'obligation réglementaire de rendre la gare accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR) pour 2024 – 2025) ;
- **D'amélioration des déplacements et des correspondances** ;
- De **désaturation** des espaces ;
- De **développement** de l'usage des **modes actifs** ;
- **D'adaptation des infrastructures** à l'arrivée du nouveau matériel roulant RER NG ;
- **D'amélioration de la qualité de service et de la sécurité** pour tous les voyageurs ;
- De **l'intégration dans le développement urbain** du quartier.

**La concertation, tenue en 2018**, a abouti à retenir un scénario de mise en accessibilité, de franchissement et de désaturation de la gare via un nouveau passage souterrain (PASO) mixte.

Le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé, le 14 avril 2021, le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique du pôle-gare de Melun, dont les études préalables ont démarré en 2016. Ce projet, porté par Île-de-France Mobilités, est construit en étroite collaboration avec les communes de Melun, de Dammarie-lès-Lys et de la Rochette, ainsi que la communauté d'agglomération de Melun-Val-de-Seine, le Département de Seine-et-Marne, la SNCF, la Région et l'Etat.

**Ces études sont financées de manière combinée par le Contrat de Plan Etat – Région (CPER) et le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).** Il s'agit d'un projet ambitieux pour réaménager en profondeur la gare en intégrant les enjeux d'intermodalité, d'accessibilité, d'amélioration du confort des usagers, et de réaménagement des espaces et des parvis.

L'adaptation et la modernisation de la gare de Melun, pour construire un véritable pôle d'échanges multimodal, constituent un maillon essentiel de la chaîne de déplacements et de la politique de mobilité mise en place par la communauté d'agglomération Melun Val de Seine (CAMVS). **Ce projet s'inscrit ainsi dans un cadre beaucoup plus large d'actions en faveur de la mobilité durable**, notamment retranscrites dans le **projet de territoire** de la CAMVS, adopté lors du conseil communautaire du 3 mars 2022, ainsi que dans le **Plan local de mobilité** en cours d'élaboration. En effet, dans un contexte de demande croissante en déplacements, la mobilité durable représente un enjeu primordial pour améliorer la qualité et le cadre de vie du territoire. Il convient, dès lors, d'**agir sur l'offre et la demande de mobilité afin d'apporter des réponses crédibles à la multitude des besoins.**

Ainsi, parallèlement aux mesures de mise en accessibilité et de désaturation de la gare et des gares routières, et des mesures de fluidification et de maîtrise de la circulation, il est nécessaire de renforcer l'intermodalité, d'encourager l'usage des déplacements actifs (marche et vélo), de mettre en place une politique de stationnement efficace et adaptée aux usages, mais également de développer l'offre et la régularité des transports en commun.

Le projet présente des impacts négatifs restreints : pas d'atteintes à la propriété privée (les expropriations touchent des propriétés de la SNCF), les nuisances liées aux phases de chantier sont inévitables mais 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 de la délibération de la déclaration de projet.

Pour 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.

Ainsi, dans son rapport, *« le commissaire enquêteur considère que les avantages du projet de réaménagement du pôle gare de Melun sont supérieurs aux inconvénients ».*

Il est rappelé que la future déclaration d'utilité publique sera au bénéfice d'Île-de-France-mobilités, de SNCF Gares et Connexions, de la communauté d'agglomération Melun-Val de Seine et de la Ville de Melun. A ce titre les réponses aux deux recommandations du commissaire enquêteur ont été préparées conjointement par l'ensemble des futurs bénéficiaires. En outre, la communauté d'agglomération Melun-Val de Seine, garante de la politique de déplacement sur son territoire a souhaité apporter des éléments de cadrage sur son Projet de territoire « Ambition 2030 » et son « Plan local de mobilité » pour éclairer la réponse du maître d'ouvrage.

### 3.2. Réponses aux recommandations issues de l'enquête publique

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. »

#### Réponse du maître d'ouvrage :

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.

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. »

#### Réponse du maître d'ouvrage :

Île-de-France Mobilités veillera à ce que SNCF Gares & Connexion, 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 Gares & Connexion, 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.

#### **4. Délibération**

---

Il est proposé au Conseil :

- de déclarer l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle-gare de Melun ;
- de répondre aux recommandations du commissaire enquêteur par les engagements exprimés dans l'exposé ci-avant ;
- de s'engager 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 délibération détaille les engagements pris au stade de l'enquête publique ;
- de demander 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 ;
- d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération ;
- de charger le directeur général de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.