



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur le projet de réaménagement du
pôle gare de Melun (77)**

n°Ae : 2025-029

Avis délibéré n°2025-029 adopté lors de la séance du 24 avril 2025

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 90 32 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 24 avril 2025 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de réaménagement du pôle gare de Melun (77).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Éric Vindimian.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Olivier Milan, Laure Tourjansky, Véronique Wormser.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le maire de Melun, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 13 février 2025

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 6 mars 2025 :

- Le préfet de Seine-et-Marne,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de la région Ile-de-France,*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier du 6 mars 2025 :

- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et du transport d'Ile-de-France,*

Sur le rapport de Pierre-François Clerc et Cyril Condé, qui se sont rendus sur site le 28 mars 2025, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

Le projet de réaménagement du pôle gare de Melun (Seine-et-Marne) s'inscrit dans un projet de développement urbain porté par la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine (CAMVS). Le pôle de Melun fait partie des « *grands pôles de correspondance* » à l'échelle de la région d'Île-de-France et le réaménagement de la gare est inscrit dans le schéma directeur d'Île-de-France Mobilités pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Le projet vise également à conforter l'attractivité et l'intermodalité du pôle gare et à l'inscrire dans la dynamique du quartier. Il comprend notamment la création d'un nouveau passage souterrain, la reconfiguration des parvis et des gares routières au nord et au sud de la gare, la construction d'un nouveau parc de stationnement régional, des aménagements pour les vélos et la construction d'un bâtiment tertiaire. La mise en service du pôle d'échanges est prévue en 2030.

Le présent avis de l'Ae porte sur une version actualisée de l'étude d'impact produite dans le cadre des dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Melun, qui ont donné lieu à un premier avis de l'Ae le 9 décembre 2021.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- les émissions de gaz à effet de serre (GES) que le développement d'une offre de transports alternatifs à la voiture, d'accès aisé, doit contribuer à réduire ;
- les nuisances acoustiques générées par les évolutions du trafic routier ;
- la gestion des eaux superficielles et souterraines ;
- la prise en compte des sols pollués ;
- les enjeux paysagers.

L'étude d'impact actualisée est de bonne facture et abondamment illustrée. Les modifications apportées sont facilement identifiables. Les principales recommandations de l'Ae concernent des compléments à apporter pour en faciliter la compréhension et mettre en perspective le projet par rapport au contexte dans lequel il s'inscrit. Elles visent en particulier : l'évaluation des gains attendus, en matière de report modal et d'émissions de GES, induits par le renforcement de son positionnement de pôle d'échange régional et local. Elles concernent également la protection acoustique des riverains des avenues Gallieni et Armand de la Rochette et des rues Barbazan et Damonville. Enfin, l'Ae recommande d'accompagner et de promouvoir, à l'horizon 2030, le report modal vers le vélo au sein de l'agglomération Melun-Val-de-Seine et d'apaiser les circulations routières aux abords de la gare.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

Le projet de réaménagement du pôle gare de Melun constitue l'un des grands chantiers du projet de territoire Ambition 2030 adopté par la Communauté d'Agglomération Melun-Val-de-Seine (CAMVS) en mars 2023, porté par deux maîtres d'ouvrage principaux, SNCF Gares et Connexions et la société publique locale Melun Val de Seine Aménagement pour le compte de la CAMVS.

Le projet s'inscrit ainsi dans une orientation plus générale du territoire visant à assurer la transition écologique par l'amélioration des mobilités et la préservation des espaces de biodiversité.



Figure 1 : Vue aérienne des éléments du projet, par secteur (source : dossier)

Le pôle gare de Melun fait partie, avec 47 000 voyageurs empruntant les trains par jour, des « grands pôles de correspondance »² à l'échelle de la région. Il est le plus important de Seine-et-Marne. Le pôle est desservi par le réseau ferré régional via le RER D et le Transilien R, par les TER Bourgogne-Franche-Comté ainsi que par plus d'une vingtaine de lignes de bus et de cars départementaux.

² Pôles de niveau 1 de l'ancien Plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF), remplacé par le Plan des mobilités en Île-de-France.

Confortée par les développements urbains portés par la CAMVS, tels que le quartier Centre Gare à Melun, visant à créer un quartier mixte habitat et activités et le quartier Woodi, en cours de réalisation au nord de la ville de Melun, visant à accueillir 8 000 habitants supplémentaires, une augmentation de 30 % des voyageurs à destination ou en provenance de Paris est anticipée à l'horizon 2030.

La desserte du pôle gare de Melun sera également à la même échéance renforcée par l'aménagement du terminus du TZen 2, bus à haut niveau de service, en provenance de Lieusaint –Sénart.

Le pôle gare de Melun est inscrit au schéma directeur d'accessibilité (SDA) d'Île-de-France Mobilités (IDFM) adopté en juillet 2015. La gare SNCF n'est aujourd'hui encore pas accessible aux utilisateurs de fauteuils roulants (UFR), à l'exception d'un seul des quatre quais de la gare. Le seul passage souterrain sous les voies et les lignes de contrôle sont par ailleurs régulièrement saturés aux heures de pointe. Le projet de pôle gare sera ainsi pour partie financé par le volet mobilité du contrat de plan État-Région (CPER) 2021 – 2027.

Dans un contexte de demande croissante en déplacements, la CAMVS cherche, parallèlement aux mesures de mise en accessibilité et de désaturation de la gare et des gares routières, à renforcer l'intermodalité, à encourager l'usage des modes actifs et à mettre en place une politique de stationnement adaptée aux usages.

Les trois objectifs principaux du pôle sont en effet selon le dossier :

- « Conforter l'attractivité et l'intermodalité,
- Améliorer la qualité de service,
- Contribuer à dynamiser le quartier et le cœur d'agglomération ».

Le projet de pôle est ainsi bien connecté au réseau cyclable à l'horizon 2030. Le « schéma directeur des mobilités douces », adopté par la CAMVS en 2021, prévoit la réalisation de 40 km de voies cyclables additionnelles sur l'agglomération et les aménagements réalisés pour l'arrivée du TZen 2 comportent une piste cyclable sur l'avenue Thiers, artère majeure de traversée de Melun.

Le projet s'inscrit plus généralement dans les orientations du plan des mobilités Île-de-France 2030, arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024 et dont l'enquête publique s'est déroulée du 28 février au 31 mars 2025. Ce plan a pour ambition de réduire les émissions de GES liées à la mobilité en 2030 de 26 % par rapport à 2019, notamment par une baisse des déplacements en modes individuels motorisés de 15 % d'ici 2030. Un plan local de mobilité au niveau de l'agglomération Melun-Val-de-Seine est parallèlement en cours d'élaboration, le diagnostic des déplacements de l'agglomération réalisé en 2023 ayant été communiqué aux rapporteurs.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le programme du projet de pôle gare de Melun est décomposé en quatorze éléments, bien décrits dans l'étude d'impact, répartis sur trois secteurs, le secteur gare et les secteurs nord et sud. Les études d'avant-projet menées depuis 2022 ont en effet permis de préciser et d'améliorer, pour certains points du programme, les réponses fonctionnelles et techniques.

Le projet s'articule autour du nouveau passage souterrain (PASO) d'orientation nord-sud, qui permettra de rendre la gare ferroviaire accessible depuis les deux parvis, requalifiés, de la création d'un nouvel accès à la gare au nord-ouest et de l'organisation des deux gares routières nord et sud.

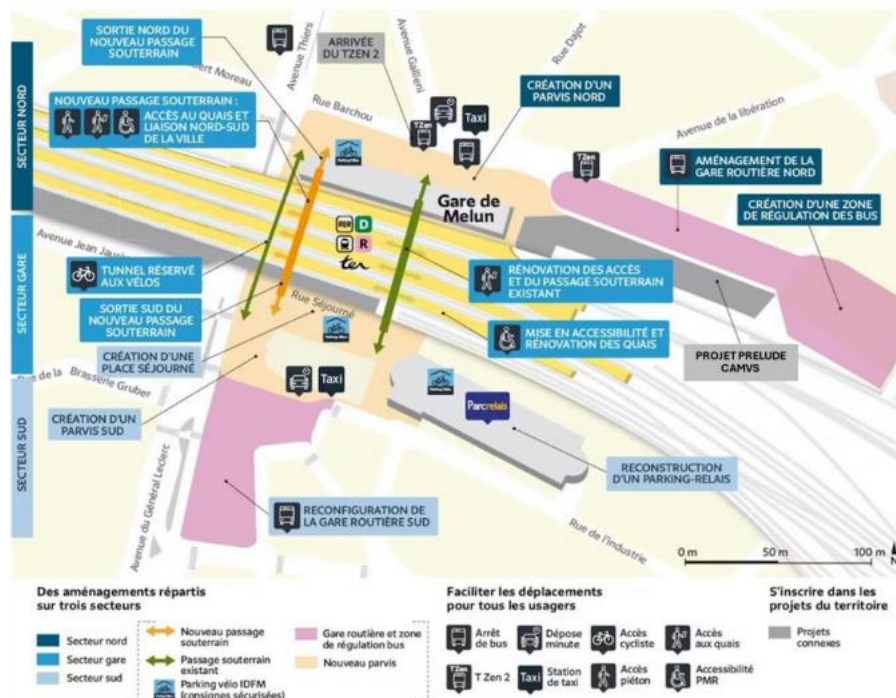


Figure 2 : Plan du futur pôle gare de Melun (source : dossier)

Le secteur gare comprend le rehaussement des quais pour faciliter l'accessibilité des trains à quai, la réalisation du nouveau passage souterrain de 9 m de large et 4 m de haut, intégrant une liaison entre les quartiers nord et sud de la ville efficace et sans dénivelé, car la gare apparaît, depuis le parvis sud, juchée sur un remblai ferroviaire. Un nouveau bâtiment d'accès (appelé « émergence Nord ») assure l'accessibilité aux quais de la gare pour les voyageurs depuis le souterrain au nord-ouest du pôle gare, avec des escaliers mécaniques et des ascenseurs.

L'accès sud de la gare sera plus visible qu'aujourd'hui avec la réalisation d'une nouvelle couverture au débouché du nouveau passage souterrain, étendue jusqu'au passage existant, qui sera quant à lui également repris pour en favoriser l'usage, sans pour autant être rendu accessible aux UFR.

Le tunnel existant à proximité de l'avenue Thiers, sous les voies de la gare assurant la liaison ville-ville aujourd'hui, sera raccourci d'environ 15 m en sortie nord, réaménagé et dédié à la circulation des vélos pour assurer une bonne connexion des voies cyclables au nord et au sud de la gare.

Le secteur nord accueillera le terminus du TZen 2 et la gare routière des bus urbains. L'aménagement du parvis au niveau de la gare en lieu et place de la gare routière actuelle, devenue inadaptée au trafic en augmentation, permettra de dissocier les circulations des bus, taxis et véhicules particuliers. Il comprendra deux quais de dépôt pour le TZen 2 et les bus urbains.

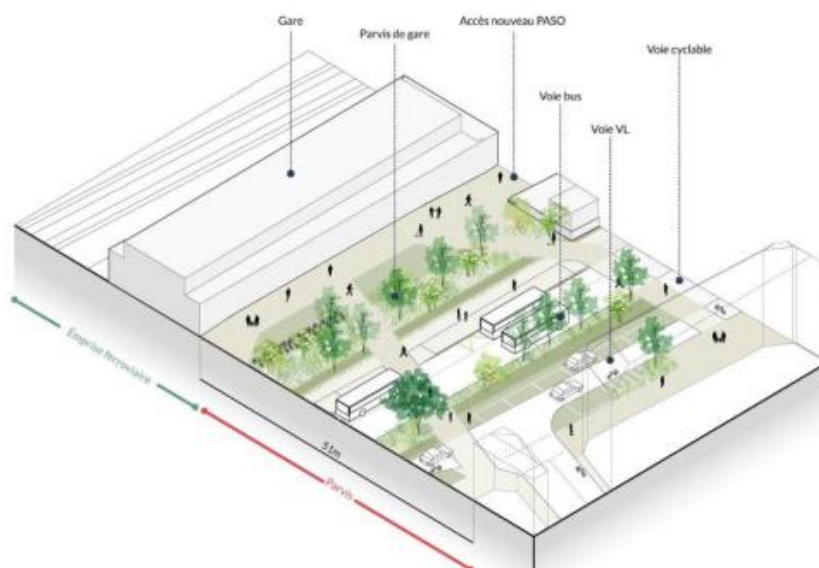


Figure 3 : Configuration du nouveau parvis Nord du pôle gare de Melun (source : dossier)

La gare routière sera décalée non loin à l'est, avec une zone de régulation dans son prolongement, comprenant un troisième quai de dépose, utilisé en situation de saturation des deux précédents, neuf quais de reprise et sept quais de régulation. Les quais de reprise seront ainsi un peu plus éloignés de la sortie de la gare sur le parvis nord qu'aujourd'hui, allongeant ainsi les temps de parcours des voyageurs en correspondance, au bénéfice d'un confort d'attente accru.

La rue Barchou, qui relie l'avenue Thiers au parvis nord de la gare, constitue un frein à l'accessibilité de la gare en raison de son dénivelé important. L'émergence Nord simplifiera ainsi l'accès au parvis nord et à la gare pour les piétons et cyclistes en provenance de l'avenue Thiers.

Le secteur nord comprend également le projet immobilier « Prélude » intégré au projet de quartier « Centre Gare » porté par la CAMVS. Situé sur l'emplacement de l'ancienne halle Sernam, le bâtiment sera à proximité de la gare, principalement le long de la nouvelle gare routière. Il proposera 2 200 m² de commerces, 7 000 m² de bureaux et 3 100 m² de surface hôtelière. Le projet de parking public souterrain complémentaire envisagé en 2021 a été abandonné.

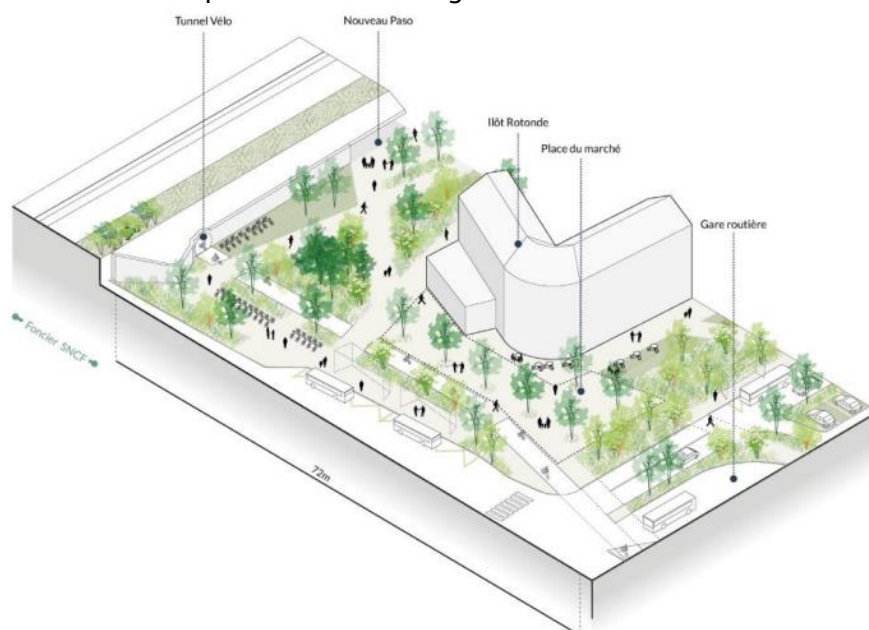


Figure 4 : Plan du parvis sud du pôle gare de Melun (source : dossier)

L'aménagement du secteur sud comporte un nouveau parvis au débouché des deux passages souterrains d'accès aux quais, sur une nouvelle place dite Séjourné, libérée grâce à la démolition de deux bâtiments de la SNCF. Cette place sera dédiée aux piétons et aux cyclistes, de nombreuses zones de stationnement pour vélos y étant aménagées ainsi qu'une agence Véligo, de réparation et de location.

Le parc de stationnement régional (PSR) de Melun, construit en 1976 avec une capacité de 664 places de stationnement automobile réparties sur quatre niveaux, n'a plus désormais qu'une capacité réelle de stationnement de 330 places en raison de défauts d'ordre structurel. La démolition-reconstruction d'un nouveau parking, labellisé parc-relais, prévoit d'augmenter la capacité d'accueil à 950 places (R+5) et d'y intégrer une fonction de dépose minute d'environ 30 places au plus proche du PASO.

L'Ae recommande de justifier plus en détail le choix de la démolition-reconstruction par rapport aux autres options de réhabilitation du bâtiment du parking.

Le secteur sud comprend enfin l'aménagement d'une nouvelle gare routière entièrement dédiée à l'accueil des bus du réseau Seine-et-Marne Express et d'un parvis sud, aménagé sur la place de l'Ermitage, pour faciliter le cheminement depuis les arrêts des bus jusqu'à l'entrée de la gare. Ce secteur sera végétalisé, en continuité avec le parvis de la gare, place Séjourné.

Le projet de pôle gare nécessite une adaptation du plan de circulation aux alentours de la gare, certaines évolutions étant par ailleurs nécessaires pour l'arrivée concomitante du TZen 2 (cf. partie 2.3.3 relative aux effets cumulés).

Le nombre de stationnements de vélos dans le périmètre du projet a été précisé par les maîtres d'ouvrage à la demande des rapporteurs, l'étude d'impact n'étant ni claire, ni cohérente sur le sujet. Environ 620 places de stationnement sont aujourd'hui envisagées, répondant aux obligations résultant de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, précisées par le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare, qui fixe à 370 le nombre minimal d'emplacements sécurisés vélos pour la gare de Melun. 215 places de stationnement sont proposées en consigne fermée et une vidéo-surveillance sera installée dans deux des abris en libre accès afin de les sécuriser, pour obtenir un total de 375 emplacements sécurisés.

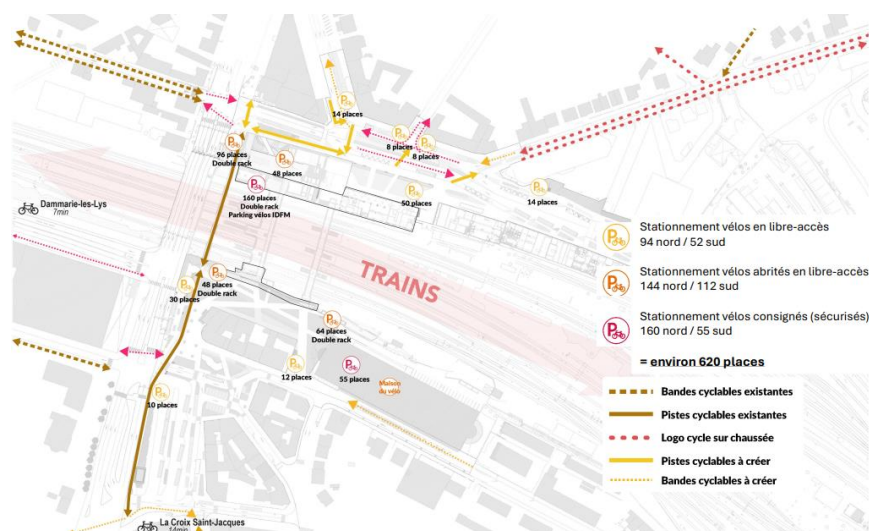


Figure 5 : Plan des stationnements vélo du pôle gare de Melun (source : dossier)

L'évaluation socio-économique du projet est évoquée en partie 2.5.3 du présent avis.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de pôle gare de Melun, qui relève du champ de l'examen au cas par cas au titre de la rubrique 5° du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement, a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région d'Île-de-France en date du 4 juin 2020³. L'Ae a remis un premier avis le 9 décembre 2021⁴.

L'enquête publique s'est tenue du 1^{er} février au 2 mars 2022. Elle portait à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU). La déclaration de projet a été approuvée le 12 juillet 2022 par le conseil d'administration d'IDFM et la déclaration d'utilité publique accordée par le préfet de Seine-et-Marne le 25 août 2022.

L'Ae est saisie pour donner un nouvel avis sur l'actualisation de l'étude d'impact à l'occasion de la première décision d'urbanisme sollicitée par le projet, le permis d'aménagement de la gare routière sud. Cette saisine résulte d'une décision de l'Ae du 14 février 2024, après examen au cas par cas.

L'étude d'impact actualisée sera soumise, au second semestre 2025, à la participation du public par voie électronique prévue à l'article [L. 123-19 du code de l'environnement](#), le projet ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique.

Le projet fera l'objet d'autres autorisations d'urbanisme pour les opérations qui le composent, d'une demande d'autorisation pour l'abattage d'arbres d'alignement, d'une déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0 de la réglementation sur l'eau et d'un enregistrement au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour le traitement des terres excavées sur le terrain Haropa Port en bord de Seine.

Une partie du projet de pôle gare étant au sein du périmètre du site patrimonial remarquable (SPR) qui s'étend sur une grande partie du territoire communal de Melun, les travaux et aménagements au sein de ce périmètre seront soumis à l'avis de l'Architecte des bâtiments de France.

L'évaluation des incidences Natura 2000 conclut à l'absence d'effet sur le site le plus proche, ce qui n'appelle pas de remarque de l'Ae.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- les émissions de gaz à effet de serre que le développement d'une offre de transports alternatifs à la voiture, d'accès aisé, doit contribuer à réduire ;
- les nuisances acoustiques générées par les évolutions du trafic routier ;
- la gestion des eaux superficielles et souterraines ;
- la prise en compte des sols pollués ;
- les enjeux paysagers.

³ Décision n° DRIEE-SDDTE-2020-073 du 4 juin 2020 (<http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/driee-sddte-2020-073.pdf>).

⁴ https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/211209_pole_gare_melun_77_delibere_cle527b2b.pdf

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est d'une lecture au premier abord agréable et est abondamment illustrée. Elle a été actualisée depuis 2021 sur de nombreux points, les modifications étant clairement identifiables dans la version fournie à l'Ae. Les hypothèses prises pour l'étude de trafic, et donc en conséquence les données d'entrée des études acoustiques et de qualité de l'air, n'apparaissent cependant pas clairement précisées, notamment dans le contexte de l'arrivée du TZen 2 dans le pôle gare.

L'identification des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, présentées au fil des pages de l'étude d'impact, n'est par ailleurs pas aisée, la synthèse en étant très concise et n'indiquant pas où trouver plus de détails. Une numérotation simple des mesures avec des renvois de page pour plus de détails aurait par exemple simplifié la compréhension des engagements des maîtres d'ouvrage.

L'Ae recommande de rendre plus accessibles dans le rapport, pour la bonne information du public, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues dans le cadre du projet de pôle gare.

2.1 État initial

2.1.1 Milieux physiques

Sol et eau

La topographie de l'aire d'étude est globalement plane, hormis la présence de talus ferroviaires pouvant atteindre 11 m de hauteur. Sur la carte des anciens sites industriels et d'activités de services (Casias⁵), la gare de Melun est identifiée comme site ayant pu mettre en œuvre des substances polluantes associées à des dépôts liquides inflammables et au fonctionnement de transformateurs. Deux autres sites, qui ne sont plus en activité, sont situés à proximité immédiate, une brasserie-limonaderie et un garage. Six autres sites sont situés dans l'aire d'étude rapprochée. Un site est répertorié par Basol⁶ : le site COOPER⁷, entrepôt de produits pharmaceutiques, en activité, identifié comme zone à risque de pollution avérée. Aucun aménagement n'est prévu sur cette parcelle.

Les études géotechniques indiquent la présence de remblais principalement sablo-graveleux d'épaisseur variable (entre un et six mètres, voire sept mètres de hauteur). Du fait de leur caractère hétérogène (présence de matériaux anthropiques tels que brique ou verre), des investigations plus précises ont été menées jusqu'à la profondeur des terrassements envisagés (6,5 m). La présence de composés volatils a été ponctuellement détectée (teneurs inférieures à 1 ppmV⁸), ainsi que d'hydrocarbures et de sulfates, à des teneurs dépassant le seuil limite pour l'accueil en installation de stockage de déchets inertes (ISDI). Le niveau de pollution est toutefois considéré comme compatible pour la réutilisation partielle des déblais en remblais dans le cadre du projet. Les études soulignent également les risques liés aux démolitions de certains bâtiments (amiante) et aux

⁵ Anciennement Basias : Base de données des anciens sites industriels et activités de services

⁶ Base de données nationale des « sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif »

⁷ Ancienne Coopération Pharmaceutique Française (CPF), COOPER est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE).

⁸ Partie pour million en volume.

infrastructures « non purgées » (présence de créosote utilisée pour protéger le bois des traverses de chemin de fer, cet agent chimique est reconnu comme « probablement cancérigène »).

L'aire d'étude est située à 370 m de la Seine. Les études géotechniques ont mis en évidence une nappe d'eau à près de 40 m NGF⁹, soit environ 15 m de profondeur par rapport au terrain naturel. L'aire d'étude du projet est concernée par les nappes de la Beauce, du Champigny et de l'Albien, toutes trois en zones de répartition des eaux¹⁰.

Risques naturels

Le projet est localisé hors du périmètre d'aléa du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine. Il est toutefois concerné par le risque inondation par remontée de nappe.

Il est également en secteur d'aléa moyen de retrait-gonflement des sols argileux.

Émissions de gaz à effet de serre

La sensibilité vis-à-vis du climat et du changement climatique a été évaluée à faible dans l'étude d'impact actualisée. Cette dernière ne comporte cependant pas d'estimation quantitatives des émissions de GES liées au fonctionnement actuel du pôle, comprenant non seulement les émissions générées par l'exploitation des bâtiments et gares routières mais aussi celles liées aux transports ferroviaires et routiers utilisés par les usagers de la gare.

L'étude d'impact n'apporte par ailleurs aucun éclairage sur les mobilités au sud de la Seine-et-Marne afin d'estimer les bénéfices attendus d'un report modal accru des déplacements vers Paris.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en quantifiant les émissions liées au fonctionnement du pôle gare, notamment les bénéfices attendus en matière de report modal local et à l'échelle régionale.

2.1.2 Milieux naturels

Le site est en zone urbaine artificialisée, avec une friche ferroviaire permettant le développement de végétations pionnières de friches sèches herbacées. Aucune zone humide n'a été identifiée dans l'aire d'étude rapprochée. Les habitats naturels recensés sont : 3 500 m² d'arbres d'alignement, 1 300 m² de pelouses urbaines, 5 500 m² de friches ferroviaires et 2 500 m² de friches herbacées.

Pour la flore, aucune espèce protégée n'a été identifiée ; deux espèces patrimoniales sont recensées la Chondrille à tiges de jonc et le Brome des toits, qualifiées de fréquentes sur les friches ferroviaires. La présence d'espèces exotiques envahissantes est mise en évidence concernant l'Ailante glanduleux, le Robinier faux acacia, le Buddléia de David et le Seneçon du Cap¹¹. En ce qui concerne la faune, 35 espèces sont recensées, dix étant protégées au niveau national (oiseaux) et deux (orthoptères) au niveau régional. Aucune présence de chauve-souris n'a été observée sur le site de la gare, cependant une activité de chasse au niveau des habitations (Pipistrelle commune et Noctule commune) a été constatée. Un tableau recense les espèces concernées et le niveau de protection.

⁹ Nivellement général de la France

¹⁰ Zone fixée par le préfet coordonnateur de bassin caractérisée par une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources en eau par rapport aux besoins (article R. 211-71 du code de l'environnement).

¹¹ Le Laurier-cerise, considéré comme présent dans la précédente étude d'impact, n'est plus mentionné.

Seule une espèce, considérée comme patrimoniale, présente un enjeu de conservation : le Moineau domestique, dont de nombreuses colonies ont été observées.

Le diagnostic de l'état sanitaire des 60 arbres présents sur le site montre qu'une proportion importante d'entre eux (75 %) est en état satisfaisant et 17 % présentent des défauts moyens. Seuls quatre sujets nécessitent un abattage ou une surveillance accrue.

Le site Natura 2000 le plus proche est le massif boisé de Fontainebleau, à environ 1,5 km au sud de la zone d'étude et couvrant plus de 25 000 ha.

2.1.3 Milieu humain, paysage et patrimoine

Contexte socio-économique et urbain

La ville de Melun compte environ 42 000 habitants en 2021, soit environ 31 % des habitants de la Communauté d'agglomération Melun-Val-de-Seine, et présente une densité moyenne de près de 5 000 hab./km².

Trois orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sont identifiées par le dossier dans le plan local d'urbanisme (PLU) de Melun « Horizon 2024-2035 » approuvé le 3 octobre 2024 : une OAP « Mobilité », une OAP « Nature en ville » et une OAP « Réhabilitation ». Le territoire est également couvert par le projet de schéma de cohérence territoriale (Scot) de la Communauté d'agglomération Melun-Val-de-Seine et le projet de schéma directeur de la région Île-de-France – environnemental (Sdrif-E) « Objectif 2040 », arrêté par la Région le 11 septembre 2024, qui identifie Melun comme polarité à l'échelle régionale et le site du projet comme secteur de développement à proximité d'une gare.

Une hausse sensible de la population est attendue à l'échelle de la CAMVS, dont une part majeure à Melun et à Dammarie-les-Lys.

L'environnement urbain et les abords (tissu urbain, emprises ferroviaires et quelques bâtiments de la zone commerciale attenante) sont peu qualitatifs, fortement minéraux et dominés par la voiture (caractère routier de l'avenue Thiers et de l'avenue du Général Leclerc, parkings automobiles, gares routières). Le couvert arboré est composé notamment d'arbres d'alignements (platanes, tilleuls, marronniers), de jardins privatifs à l'est du pôle d'échanges et d'un jardin partagé de 7 400 m² « le Jardin des Cheminots ». Le quartier comprend également quelques espaces verts publics, notamment sur la place de l'Ermitage où est prévue la gare routière sud, comprenant des éléments paysagers tels qu'un alignement de platanes. Un « arbre isolé majestueux » (Érable plane pourpre adulte de forme semi-libre) a déjà été abattu pour les besoins du projet.

Le site n'abrite aucun monument ou périmètre de monument historique, de site classé ou inscrit.

Le pôle d'échanges se trouve en partie dans le périmètre du site patrimonial remarquable (SPR¹²), qui correspond dans l'aire d'étude essentiellement à des secteurs urbanisés (tissu urbain adjacent, quartiers pavillonnaires et lotissements) et quelques secteurs paysagers (entrées de ville, jardins partagés). Le dossier qualifie l'avenue du Général Leclerc d'« *entrée de ville* », celle-ci a récemment

¹² Les SPR ont été créés par la loi n° 2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine. Ils visent à protéger des villes, villages ou quartiers dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, d'un point de vue historique, architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public.

bénéficié d'une requalification de ses abords mettant en valeur des platanes centenaires, complétée par une replantation de platanes du côté du parking de la place de l'Ermitage.

Trafic et mobilités

Le projet de pôle gare de Melun modifie considérablement les abords de la gare pour promouvoir l'intermodalité en facilitant l'accès de la gare SNCF à tous et pour améliorer la vie du quartier.

IDFM et SNCF Mobilités réalisent régulièrement des enquêtes relatives à l'intermodalité dans les gares des lignes D et R. La dernière enquête menée en 2024 pour la ligne R à Melun, qui assure une desserte directe de Paris Gare de Lyon en moins de 30 minutes, atteste d'un trafic de la ligne R au départ de Melun identique à celui de l'année 2018 (16 500 voyages par jour).

À partir de ces enquêtes, les parts modales d'accès à la gare peuvent être établies, le bus est aujourd'hui le premier mode de rabattement (36 %) pour l'ensemble des usagers à égalité avec les modes actifs, devant le train (18 % des usagers des lignes D et R effectuant une correspondance entre trains en gare de Melun) et la voiture ou les deux-roues motorisés (10 %), des parts modales en évolution notable par rapport aux données d'origine de l'étude d'impact.

L'offre de transport collectif est conséquente aux abords de la gare de Melun avec une desserte par 28 lignes régulières de bus et cars, réparties dans les espaces saturés des gares routières existantes, ce qui complexifie la lisibilité de l'offre actuelle. Les déplacements piétons sont affectés par de nombreux conflits d'usages, du fait de l'organisation éclatée des composantes du pôle. La majorité des correspondances ne sont à ce jour pas accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La mise en service du TZen 2 à l'horizon 2030 viendra renforcer l'offre actuelle de transport et accroître l'attractivité du pôle. Elle est susceptible, d'après l'étude d'impact, d'augmenter de 2 % le report modal vers les transports en commun. À cette occasion, les tracés de certaines lignes de bus seront revus. L'étude d'impact propre au projet TZen 2, réalisée en 2012, en définit les grands principes, en préconisant au centre de Melun, pour la traversée très contrainte de la Seine, une mixité limitée avec les autres lignes de bus du réseau Mélibus de Melun, en supprimant quelques tronçons d'une partie des lignes actuelles dont l'itinéraire est en concurrence avec celui du TZen 2, pour alléger le trafic et ne pas dégrader la fiabilité de ce dernier et en créant de nouvelles liaisons transversales s'y raccordant.

La proportion des cyclistes accédant à la gare pour prendre le RER D est très faible, de l'ordre de 1 % des usagers de la ligne D, en 2023 par exemple, à comparer à une part modale de la marche à pied de 47 % et des bus en correspondance de 30 %.

Malgré un réseau de pistes cyclables d'une longueur de 79 km sur l'agglomération en 2020, le réseau actuel est considéré comme non sécurisé, surtout aux abords de la gare et le long de l'avenue Thiers, très fréquentée toute la journée, avec une signalisation insuffisante et des carrefours compliqués à traverser. Par ailleurs, une cinquantaine de places de stationnement de vélos au maximum sont aujourd'hui recensées et partiellement utilisées non loin de la gare.

L'utilisation du vélo reste donc aujourd'hui encore marginale pour rejoindre la gare de Melun.

Le réseau routier de l'agglomération est contraint par les faibles possibilités de franchissement de la Seine et du faisceau ferré, obligeant à une convergence des flux de transit au cœur de Melun, et

plus particulièrement sur l'avenue Thiers (RD 606), seul axe sud-nord au sud de la Seine. Le trafic routier sur l'avenue Thiers est ainsi, pour une voirie urbaine, considérable avec un trafic moyen qui dépasse régulièrement 43 000 véhicules par jour avec un taux de poids lourds de 10 %. En situation de référence, en l'absence de projet, une augmentation de 8 % du trafic routier à l'horizon de la mise en service du pôle gare, et de 13 % vingt ans après, est anticipée.

Une dégradation des conditions de circulation est attendue à la mise en service du TZen 2, en raison de l'intégration d'une phase de feux spécifique au carrefour vers la gare pour le TZen 2 et d'une priorité pour les autres bus en site propre. Le nombre de voies de circulation sera par ailleurs réduit à 2 fois 2 voies par l'aménagement d'une demie-plateforme pour le TZen 2 et d'une piste cyclable. L'arrivée du TZen 2 entraînerait une baisse de 6 % du trafic routier sur les voiries empruntées.

La mise en service du TZen 2 impose par ailleurs des modifications de circulation sur certaines petites rues sur le secteur nord de la gare. Ces incidences sont évoquées dans la partie consacrée aux effets cumulés.

Au-delà de la capacité de stationnement, réduite à 330 places, aujourd'hui offerte par le PSR, l'offre de stationnement dans un rayon d'environ 500 m autour de la gare de Melun comprend un peu plus de 1 000 places sur la voirie, réparties selon trois tarifications différentes. Une majorité des usagers (65 %) du stationnement en voirie sont en rabattement vers la gare et 49 % sont originaires de Melun.

Aucun espace de dépose et reprise voyageur n'est par ailleurs actuellement matérialisé au niveau de la gare de Melun, ce mode de stationnement temporaire représentant pourtant un flux de véhicules non négligeable aux abords de la gare, générant aujourd'hui des conflits d'usage avec les bus. Les capacités de parking disponibles à 15 minutes à pied sont enfin aujourd'hui peu utilisées.

L'Ae recommande d'actualiser les parts modales des déplacements entre le pôle gare et le reste de l'agglomération et de préciser les hypothèses prises en termes de trafic routier pour les situations de référence de l'étude de trafic, la relative baisse escomptée à la mise en service du TZen 2 ne paraissant pas prise en compte dans les évolutions naturelles prises en hypothèse.

Nuisances sonores et vibrations

L'étude d'impact définit l'ambiance sonore préexistante à partir du trafic 2018 issu de l'étude de trafic réalisée par CDVIA et des résultats d'une campagne de mesures acoustiques menée en octobre 2020. À proximité et de part et d'autre des voies ferrées et de la RD 606 (avenue Thiers), l'ambiance est non modérée, avec des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires aussi bien de jour que de nuit. L'ambiance devient modérée au fur et à mesure que l'on s'écarte de ces deux grands axes.

Compte tenu des niveaux acoustiques mesurés, une ambiance préexistante modérée¹³ pourrait ainsi être considérée, selon le dossier, sur la totalité du périmètre du projet à l'exception de la place Séjourné et de la rue André Barchou, proches à la fois de l'infrastructure ferroviaire et de l'avenue Thiers, et de la rue Dajot.

La réglementation applicable au projet sur les nuisances sonores est expliquée. Les différentes zones ou habitations concernées dans la suite de l'étude sont représentées sur des plans, et les

¹³ Avec des niveaux de bruit inférieurs à 65 dB(A) pour la période jour (6h-22h) et à 60 dB(A) pour la période nuit (22h-6h).

résultats des calculs détaillés par récepteur et par étage, aux horizons de la mise en service du projet et à plus long terme, en 2045.

Les vibrations n'ont en revanche pas été caractérisées, aucune mesure vibratoire n'ayant été réalisée, au motif que les grands axes de l'aire d'étude étaient déjà sources de vibrations, ce que l'Ae ne conteste pas.

Qualité de l'air et risques sanitaires

Le plan climat air énergie territorial (PCAET) de la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine, adopté en 2017, est en cours d'actualisation, notamment pour s'aligner avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC, elle-même en cours de révision) à l'horizon 2050.

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France 2024 adopté en janvier 2025 est applicable à l'agglomération de Melun. Compte tenu de l'origine principale des polluants atmosphériques dans la région, la majorité des 14 mesures de ce plan, déclinées en 32 actions, porte sur la mobilité. Concernant le nombre de déplacements effectués en voiture, l'objectif est de passer de 38 % à 30 % en 2030.

Sur le territoire de la CAMVS, le trafic routier est un contributeur majoritaire des émissions d'oxydes d'azote (60 %) et un contributeur important des émissions de particules (19 % des PM_{10} / $PM_{2,5}$)¹⁴. En complément des résultats du suivi des deux stations Airparif¹⁵ présentes sur Melun, dont l'une sur l'avenue Thiers à proximité du projet de pôle gare, deux campagnes de mesures de la qualité de l'air ont été menées en 2020 et 2021.

Concernant le dioxyde d'azote (NO_2), les concentrations moyennes annuelles sur chacun des sites de mesures sont aujourd'hui inférieures à la valeur limite actuelle de $40 \mu g/m^3$, mais, pour les mesures de site à proximité du trafic routier, supérieures à la valeur limite applicable en 2030 ($20 \mu g/m^3$) et très supérieures à la valeur guide de l'OMS ($10 \mu g/m^3$).

Concernant les PM_{10} , les concentrations mesurées à proximité du trafic sont légèrement supérieures à celles de la station Airparif, autour de $20 \mu g/m^3$. Elles respectent l'objectif de qualité français actuel de $30 \mu g/m^3$, mais sont au même niveau que la future valeur limite applicable en 2030 ($20 \mu g/m^3$) et supérieures à la valeur guide de l'OMS ($15 \mu g/m^3$).

Les concentrations en polluants atmosphériques des situations de référence sans projet, à l'horizon de mise en service du projet et 20 ans après, sont améliorées grâce à l'évolution technologique du parc roulant malgré une augmentation prévisible du trafic routier, respectivement de 8 % et 13 % par rapport à la situation initiale.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Trois variantes du projet ont été proposées lors de l'étape de concertation avec le public qui a mis en évidence une convergence des avis en faveur du « scénario B » (création d'un passage souterrain

¹⁴ La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (particulate matter ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres (noté μm soit 1 millième de millimètre), respirables, qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires. On parle de particules fines (PM_{10}), très fines (PM_5) et ultrafines ($PM_{2,5}$).

¹⁵ Airparif est une association agréée par le ministère chargé de l'environnement pour la surveillance de la qualité de l'air en région Île-de-France.

- PASO -) permettant l'accueil des flux de voyageurs, une meilleure accessibilité et continuité urbaine (accès direct de plain-pied au nord comme au sud) et l'affectation du souterrain existant à un usage cycliste. Les autres variantes, écartées notamment en raison de contraintes de dénivelé, prévoyaient soit l'aménagement d'une passerelle à l'est, soit un scénario mixte combinant PASO et passerelle. Le choix de reconfigurer totalement la gare routière sud a également été retenu à l'issue de la concertation, afin d'éviter les conflits d'usage entre piétons, bus et voitures et d'offrir treize postes à quai (au lieu de quatre).

Pour le parc de stationnement automobile, trois solutions ont été envisagées : extension, reconstruction partielle et reconstruction totale. Compte tenu de l'état dégradé du bâtiment existant, c'est la dernière solution qui a été retenue. Par ailleurs, le maintien d'une offre de stationnement pendant la durée des travaux a également fait l'objet d'une analyse des variantes avec trois sites à l'étude, tous distants d'environ 900 m. L'un des sites a été écarté.

2.3 Analyse des incidences du projet

2.3.1 Incidences temporaires

L'étude d'impact de 2021 a été complétée pour les incidences en phase travaux, traduisant l'avancement des études du projet, à l'exception notable de la partie consacrée aux émissions de GES en phase de réalisation, dont les résultats ont été actualisés mais sont moins détaillés. Certains travaux ont déjà commencé, notamment les travaux de démolition d'anciens bâtiments ferroviaires et les fondations du projet tertiaire Prélude, au nord-est de la gare.

L'estimation des émissions de GES des phases de démolition et reconstruction des différents éléments du programme a été réduite de manière significative depuis le précédent dossier soumis à enquête publique en 2022, de 33,6 ktCO₂e à 22,1 ktCO₂e, les principales économies ayant été effectuées sur le bâtiment Prélude, à faible empreinte environnementale, sur l'émergence Nord de la gare avec l'utilisation de matériau de réemploi et sur les travaux de voirie des gares routières.

Seuls les résultats concernant les émissions des travaux de réalisation des gares routières sont cependant détaillés avec la communication des données d'entrée du bilan carbone. L'étude d'impact de 2021 était plus détaillée à cet égard que la nouvelle version actualisée.

Des pistes de réduction des émissions en phase de construction sont bien présentées, mais de manière encore théorique sans préciser si elles seront ou non mises en œuvre, à l'exception de l'emploi, pour les zones dédiées à la circulation piétonne des gares routières, d'enrobés liants végétaux, réalisés grâce à un procédé plus économe en énergie qu'un enrobé à partir de produits pétroliers. Le bénéfice escompté n'est cependant pas évalué et la mesure n'est pas reprise dans le tableau de synthèse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC).

En revanche, le recours à un stockage temporaire des terres sur une emprise chantier déportée en bord de Seine et le transport des terres vers les filières de gestion par voie fluviale permettent de diminuer l'empreinte carbone du projet. Le dossier identifie et évalue les incidences générées par la circulation de poids-lourds entre le pôle gare et le site Haropa Port.

Des mesures de réemploi des terres excavées, sur le site mais plus vraisemblablement ex-situ, ainsi que des pierres meulières des bâtiments préexistants sur le site du projet et de traverses de chemin

de fer non créosotées en provenance du site SNCF Réseau de Bretenoux pour le bardage de l'ouvrage de liaison Nord sont par ailleurs présentées par les maîtres d'ouvrage, sans cependant que les réductions attendues en termes d'émissions n'en soient évaluées dans l'étude d'impact. Ces réductions sont cependant intégrées dans le résultat global des émissions.

L'AE recommande de préciser les choix de conception faits pour réduire les émissions de gaz à effet de serre en phase travaux et de compléter le tableau de synthèse des mesures ERC des mesures complémentaires retenues par les maîtres d'ouvrage.

Le volume des déblais générés par les travaux est désormais estimé à 37 000 m³, en baisse par rapport au volume de 55 776 m³ estimé en 2021. Un terrain en bord de Seine, propriété d'Haropa Port, sera utilisé comme lieu de stockage provisoire avant évacuation par voie fluviale. Les mesures d'aménagement provisoire de ce site seront plus précisément décrites dans le dossier d'enregistrement qui sera déposé au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le traitement des eaux de ruissellement sur ce site, pour une surface collectée de 0,6 hectare, est cependant précisé, avec un bassin de rétention équipé d'un séparateur d'hydrocarbures. Des analyses régulières des eaux en amont du rejet vers le réseau sont prévues pour attester du respect des normes de rejet. Dans le cas contraire, un traitement complémentaire serait mis en œuvre.

En revanche, les mesures de perméabilité du sol concluant à une perméabilité très faible, l'étude d'impact considère, sans le justifier, le niveau de risque d'infiltration d'eaux potentiellement chargées comme négligeable.

En phase travaux sur le site du projet de pôle gare, la gestion des eaux pluviales est légèrement dégradée, notamment sur les deux gares routières et la zone de régulation, par suppression de zones défrichées (emprise SNCF) ou d'espaces verts et l'imperméabilisation de celles-ci. Les possibilités d'infiltration seront ainsi provisoirement réduites sur site, avec des volumes de rejet accrus vers le réseau de la ville, une prise de contact avec le gestionnaire du réseau étant prévue.

L'Ae recommande de protéger la parcelle en bord de Seine de tout risque d'infiltration d'eaux potentiellement chargées en créant une aire de stockage étanche et en recouvrant les déblais stockés provisoirement avant évacuation d'une bâche étanche pour limiter tout risque de pollution des eaux superficielles et de ruissellement.

Le site déporté a donné lieu à une étude écologique menée en 2024, avec des inventaires réalisés entre mars et juillet 2024. La présence d'espèces vulnérables au niveau régional ou national, Chardonneret élégant, Hirondelle rustique, Linotte mélodieuse et Serin cini a été mise en évidence ainsi que la présence de la Vipère aspic, espèce protégée dont seul un individu a été aperçu sur le site. Aucun dossier de dérogation à l'interdiction de la destruction de spécimens d'espèces protégées ou de leurs habitats n'est cependant estimé nécessaire par les maîtres d'ouvrage, les zones à enjeux écologiques assez forts ou forts pour ces espèces sur la parcelle n'étant pas impactées par le stockage provisoire des déblais.

La déconstruction du PSR actuel au sud de la gare (330 places) et la suppression du parking côté nord (80 places) nécessitent de trouver des stationnements de substitution durant la phase de travaux et notamment pendant la construction du nouveau PSR. Deux parcs de stationnement publics temporaires, pour un total de 250 places disponibles, sont retenus pour la durée du chantier,

localisés à un quart d'heure de marche à pied. L'Ae observe que cela constitue aussi une incitation à utiliser les modes actifs ou collectifs qui pourra éventuellement perdurer. Les espaces de dépose et d'attente des bus en correspondance pourront également être modifiés.

Les travaux pourront donc avoir, à certaines phases, des incidences sur les modalités d'accès à l'enceinte de la gare et aux quais voyageurs, ce qui requiert de prévoir des mesures facilitant les modes de rabattement en substitution et informant correctement les usagers.

L'Ae recommande :

- ***d'installer des abris et arceaux provisoires aux abords de la gare, dès le démarrage du chantier de déconstruction du PSR, pour augmenter les possibilités de stationnement des vélos, et inciter les automobilistes au report modal vers le vélo en complément des transports collectifs,***
- ***de promouvoir une bonne information des usagers de la gare, en amont de toute phase de chantier limitant l'accès soit à la gare soit aux quais, pour leur permettre d'anticiper toute augmentation des durées de cheminement vers la gare ou au sein du pôle.***

2.3.2 Incidences permanentes

2.3.2.1 Milieux physiques

Sol et eau

L'étude d'impact analyse l'évolution du ruissellement sur le site du pôle gare dans le cadre de la mise en œuvre du projet. Les eaux pluviales sont renvoyées dans le réseau unitaire public. Le bilan est positif avec une amélioration du coefficient de ruissellement global de 0,95 à 0,87, et une diminution du débit généré estimée à 130 l/s pour une pluie de période de retour de 30 ans, mais nécessite tout de même la réalisation de bassins de rétention. Ces derniers (onze, d'une capacité totale de 1 515 m³) sont prévus avec une capacité d'infiltration (le besoin de stockage représentant 28 % de la capacité des bassins) et un volume de confinement pour les pollution accidentelles (5 à 10 m³). Concernant la pollution chronique, le projet ne prévoit pas de dispositif de traitement, mais diverses mesures de réduction à la source (campagnes de communication pour limiter les détritiques...).

Le dossier n'analyse pas l'incidence des aménagements et des bâtiments à construire sur le fonctionnement du réseau d'assainissement, notamment au regard des capacités de traitement et de la non-conformité constatée en 2023 pour la station de traitement des eaux résiduaires urbaines de Dammarie-les-Lys.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur le fonctionnement de la station de traitement des eaux résiduaires urbaines à laquelle le réseau de collecte est raccordé.

Le projet est jugé compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie 2022-2027.

Risques naturels

Le pôle gare est situé en zone potentiellement sujette aux débordements de nappes. En phase d'exploitation, il pourrait amplifier le phénomène de remontée de nappe déjà existant, du fait de l'effet barrage qui pourrait être créé par le nouveau passage souterrain, le parking de stationnement souterrain situé sous le bâtiment Prélude et éventuellement le niveau inférieur du nouveau PSR.

L'étude d'impact actualisée indique que « *les études hydrogéologiques menées dans le cadre de la phase PRO ont permis de déterminer les mesures nécessaires pour limiter les éventuels impacts du pôle gare sur le phénomène de remontées de nappes* ». Mais elle ne les évoque pas précisément, renvoyant au futur dossier loi sur l'eau actualisé du projet, qu'il est prévu de déposer courant 2025.

L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de compléter l'étude d'impact actualisée des incidences possibles du projet sur le phénomène de remontée de nappes et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation retenues, avant sa mise à disposition auprès du public.

Émissions de gaz à effet de serre

Les calculs d'émissions de GES de serre présentés dans l'étude d'impact actualisée restent centrés sur le projet d'infrastructure pour ses différentes composantes, en distinguant les émissions pour la construction de celles pour la maintenance et l'utilisation.

La somme estimée des émissions des travaux et de la phase d'exploitation des bâtiments et gares routières, pour une période de 50 années, est de 26,3 ktCO₂eq, dont 4,2 ktCO₂eq pour l'exploitation. Ce volume apparaît cependant peu cohérent avec des résultats d'émission de GES des bâtiments en phase d'exploitation qui représentent entre 80 % et 2 %¹⁶ des émissions liées à la construction de ces mêmes bâtiments.

Une augmentation des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier aux abords de la gare, estimée dans le cadre de l'étude de qualité de l'air, est prévue jusqu'à +4,2 % à la mise en service et jusqu'à +2 % en 2048, sans que les valeurs obtenues soient précisées. Ces évolutions, calculées localement et donc sans considérer les gains liés au report modal attendu, résultent directement de l'augmentation estimée de trafic lié à un usage accru du pôle gare de Melun.

Selon le dossier, cette approche répond complètement aux exigences de l'article D. 222-1-G du code de l'environnement (applicable aux projets publics) qui prévoit que « *le calcul des émissions de gaz à effet de serre mentionné au deuxième alinéa du III de l'article L. 222-1 B porte sur les quantités de gaz à effet de serre dont la liste est fixée par l'arrêté pris en application de l'article R. 229-45, émises pour un ensemble comprenant au moins les phases de réalisation et de fonctionnement du projet public (...)* ». Pour l'Ae, une telle approche est au contraire réductrice.

Les émissions du pôle gare de Melun en fonctionnement comprennent ainsi non seulement les émissions générées par l'exploitation des bâtiments, estimées dans l'étude d'impact, mais aussi celles liées aux déplacements de bout en bout, en transport ferré et routier (individuel et collectif) des usagers de la gare.

¹⁶ Le bâtiment tertiaire Prélude n'apparaît ainsi émettre que 190 tCO₂eq sur 50 années, ce qui apparaît assez faible au regard de l'importance de sa superficie de planchers, de plus de 8 000 m².

Inversement, les gains d'émissions attendus des reports modaux induits par le projet, tant pour les trajets longue distance majoritairement effectués en direction de Paris, que pour les modalités d'accès à la gare doivent être évalués et pris en compte dans le bilan carbone global du projet.

L'Ae recommande de vérifier et étayer l'estimation des émissions du projet en phase d'exploitation au regard de celles des bâtiments et de compléter le bilan carbone du projet en prenant en compte les émissions liées aux déplacements des usagers de la gare, y compris le bénéfice attendu en matière de report modal pour les trajets longue distance et de rabattement sur le pôle gare.

2.3.2.2 Milieux naturels

Les effets sur le milieu naturel sont évalués de façon générique. Plusieurs mesures d'évitement, de réduction ou compensation (ERC) sont prévues. Ainsi, il est possible que les bâtiments comprennent une toiture ou des façades végétalisées, en particulier le bâtiment « Prélude » ; une telle mesure ne peut être prise en compte que si un engagement est pris sur sa mise en œuvre dans les projets. Les plantations comprendront des arbustes avec des espèces favorables à la nidification et à la production de baies ; les espèces sélectionnées seront locales ; des aménagements pour la faune (gîtes à chauves-souris et nichoirs pour oiseaux) seront installés. L'éclairage est prévu à la fois pour garantir la sécurité du pôle d'échange, mais également de manière à en limiter les incidences sur la biodiversité, en comprenant notamment une variation de son intensité.

Concernant les arbres, quinze arbres d'alignement (huit au nord et sept au sud) doivent être abattus, ainsi que neuf hors alignement. Les alignements seront reconstitués (principalement des platanes, deux érables planes, un chêne sessile, un orme, un charme et un charme-houblon), parfois en décalé pour le besoin du projet. À l'échelle du projet, 106 arbres tiges et 59 arbres cépées seront plantés. Il est prévu que les arbres soient adultes, avec un tronc de minimum 12 à 14 cm de circonférence, et qu'ils proviennent de pépinières détentrices du label « Végétal local »¹⁷ d'Île-de-France ou de régions limitrophes.

2.3.2.3 Milieu humain, paysage et patrimoine

Trafic et mobilités

Le réaménagement du pôle gare de Melun vise, au-delà de l'indispensable mise en accessibilité de la gare, à promouvoir le report modal vers les modes actifs ou les transports collectifs pour les trajets entre le secteur de la gare et le reste de l'agglomération dans un périmètre compris entre 5 et 10 km de la gare. Des hypothèses de report modal, assez modérées, sont proposées dans le cadre de l'étude : +1 % d'augmentation de la part modale du vélo et +0,5 % de part modale des transports collectifs, celle-ci venant s'ajouter aux 2 % attendus de l'arrivée du TZen 2.

L'amélioration de l'accessibilité globale de la gare et la reconstruction du PSR visent aussi à promouvoir l'usage du train pour les trajets pendulaires domicile – travail, notamment pour rejoindre l'agglomération parisienne. Malgré un trajet moyen dans ce cas estimé à 52 km dans l'étude, le dossier n'apporte pas d'éléments de justification d'une évolution à la baisse de ces trajets en voiture, malgré la capacité de la ligne R et l'amélioration du cadencement des RER D à l'horizon 2030, avec quatre trains supplémentaires par heure à Melun en heure de pointe et une correspondance avec la ligne 15 du Grand Paris Express à la gare Vert de maisons.

¹⁷ <https://www.vegetal-local.fr/>

La capacité accrue du PSR, de 330 places aujourd'hui à 950 places, et l'organisation d'une aire dépose-minute à proximité de la gare, associées à un report modal accru vers les modes actifs et les transports collectifs créent une possibilité significative de report modal vers le train pour des voyageurs qui viennent des communes environnantes. Seules des estimations de report modal, depuis la voiture particulière vers les transports collectifs, des nouveaux usagers de la gare sont proposées afin de faire des tests de sensibilité de l'évaluation socio-économique du projet de pôle de Melun à la prise en compte du report modal (cf. partie 2.4).

L'Ae recommande de préciser et mieux justifier les effets du report modal attendu, tant pour les trajets de longue distance en Île-de-France que pour les déplacements d'échelle locale liés au nouvel aménagement du pôle gare de Melun.

Le PSR a vocation à être labellisé « parc relais » pour permettre aux titulaires d'un abonnement de transport de bénéficier de tarifs préférentiels. Cette labellisation permettra de concentrer les usages de rabattement dans le PSR et de conserver le stationnement en voirie pour un usage plus local. Une homogénéisation des réglementations des communes proches de la gare associée à un contrôle accru serait favorable à une plus grande maîtrise du stationnement. Dans le seul périmètre du projet, une grande partie du stationnement existant au nord et au sud du pôle sera supprimée.

L'Ae recommande de préciser à l'horizon 2030 la politique de stationnement à proximité du pôle et son évolution dans le temps, pour à la fois favoriser le stationnement résidentiel et la desserte locale du quartier, et conserver des capacités complémentaires au PSR pour favoriser le report modal « longue distance ».

Le potentiel de progression de la part modale du vélo en rabattement vers la gare, aujourd'hui très faible, est important mais, comme en témoigne le taux de progression attendu précité, insuffisamment promu dans le cadre du projet.

L'agglomération bénéficiera à l'horizon 2030 à la fois d'une amélioration du réseau cyclable avec le nouveau schéma directeur des liaisons douces, approuvé en mai 2021, qui prévoit non seulement 40 km d'itinéraires complémentaires en faveur des cyclistes, soit une augmentation de 50 %, mais surtout de traiter en priorité les problèmes de continuité cyclable, avec l'aménagement de pistes cyclables le long du tracé du TZen 2, notamment avenue Thiers, et les aménagements du projet de pôle gare, pour favoriser l'accessibilité et le stationnement des vélos à proximité de la gare.

L'Ae recommande à la CAMVS d'accompagner et promouvoir, à l'horizon 2030, au sein de l'agglomération le report modal vers le vélo afin, à la fois, d'apaiser les circulations routières aux abords de la gare et de tirer le meilleur parti de l'offre additionnelle de stationnement de vélos du projet.

Concernant le report modal vers les transports collectifs, le projet TZen 2 s'accompagnera d'une refonte et d'une amélioration de l'attractivité de l'offre de transports en commun en desserte du pôle gare, notamment avec la création de liaisons plus rapides grâce à des temps de parcours réduits entre les entrées de ville et la gare de Melun, en utilisant notamment les voies réservées et les priorités aux feux du TZen 2. La reconfiguration des gares routières sur les parvis nord et sud permet aussi une meilleure insertion des bus dans la circulation générale, améliorant l'attractivité des correspondances proposées.

L'Ae recommande :

- ***d'accompagner la mise en service du pôle gare et du TZen 2 d'une réflexion plus globale sur la refonte de la desserte de la gare en transports collectifs au sein de l'agglomération, en développant l'offre, en mettant en place des priorités aux feux et en réalisant des aménagements en site propre, complémentaires à ceux du TZen 2, deux axes d'amélioration identifiés du plan local de mobilité, en cours d'élaboration,***
- ***de promouvoir, comme indiqué dans le projet de territoire ambition 2030, la réalisation de parcs de stationnement relais permettant aux automobilistes de poursuivre leur trajet vers la gare de Melun en bus ou de développer des stations de covoiturage,***
- ***et d'organiser des campagnes de promotion, à destination des usagers du pôle gare, des améliorations de la desserte en transports collectifs ainsi proposée.***

L'extension du PSR entraîne une augmentation du trafic sur le secteur sud de la gare, notamment sur le réseau local de la commune de la Rochette. Par ailleurs, les aménagements proposés et les nouvelles conditions de circulation aux abords du pôle gare fluidifient le trafic sur les deux parvis mais génèrent en retour un trafic accru dans certaines rues un peu plus éloignées.

L'inversion du sens de circulation de la rue Barbazan au nord de la gare permet la création d'une boucle de circulation Damonville/Barbazan dans le sens ouest – est et Libération/Galliéni dans l'autre sens. Ce nouvel itinéraire entraîne une diminution du trafic de moitié sur les rues Eugène Gonon et Dajot, mais à l'inverse des augmentations de trafic significatives sur les rues Barbazan et Damonville avec plus de 600 et 800 véhicules supplémentaires à la journée sur ces deux sections, pour des trafics aujourd'hui respectivement de 500 et 1100 véhicules par jour.

Les évolutions de trafic sur le secteur de la Rochette au sud du pôle gare ne sont pas encore connues, et gagneraient à être précisées, les modalités de circulations n'ayant pas encore été déterminées sur la Rochette. Cette zone est localement la plus affectée par les circulations induites par le PSR.

L'évolution du trafic routier sur l'avenue Thiers paraît significative, en croissance aussi bien avant qu'après la mise en service du futur pôle, avec des trafics de l'ordre de 50 000 passages / jour à l'horizon 2045. Les hypothèses prises dans l'étude de trafic ne paraissent cependant ni cohérentes avec les objectifs du plan de mobilités d'Île-de-France, en intégrant une augmentation continue du trafic de transit, ni avec les projections de réduction de 6 % du trafic sur l'avenue Thiers estimées à la mise en service du TZen 2 dans l'étude d'impact de ce dernier.

L'Ae recommande de mettre à jour l'étude de trafic routier sur le secteur de la Rochette et sur l'avenue Thiers, en intégrant pour cette dernière en particulier l'effet d'allègement du trafic annoncé à la mise en service du TZen 2 et l'impact des nouveaux aménagements (passage à 2 fois 2 voies, cycles de feux routiers) sur les conditions de circulation.

Nuisances sonores et vibrations

Les simulations acoustiques à l'horizon de la mise en service et à plus long terme, en 2045, ont été réalisées à partir des données de trafic routier issues de l'étude menée par CDVIA aux mêmes horizons, répondant ainsi à l'une des recommandations émises par l'Ae en 2021.

Le bruit ferroviaire est considéré comme identique à la situation initiale en 2018 pour la situation de référence, malgré le renouvellement du matériel roulant, aussi bien sur le RER D que la ligne Transilien R à l'horizon de la mise en service du pôle, par des matériels roulants moins bruyants et l'ajout de quatre missions par heure sur la ligne D aux heures de pointe entre Melun et Paris Gare de Lyon, les deux effets ayant tendance à s'équilibrer.

Les résultats des simulations acoustiques de la situation projetée attestent d'une évolution significative de plus de 2 dB(A) pour dix bâtiments (neuf maisons individuelles et un petit immeuble collectif) à la mise en service et pour une maison individuelle en plus en 2045. Ces bâtiments sont tous localisés le long de la rue de la Libération, dont le sens sera inversé pour accéder au bâtiment tertiaire Prélude et utiliser la nouvelle rampe d'accès SNCF Réseau.

À la lecture des résultats, certains bâtiments collectifs au début de l'avenue Gallieni à proximité du parvis de la gare vont également connaître une évolution significative des nuisances sonores auxquelles ils sont soumis. Ils devraient bénéficier de protection de façades au même titre que les riverains de l'avenue de la Libération. De même, si une augmentation significative des nuisances sonores est reconnue au niveau de l'avenue Armand de la Rochette (section comprise entre la rue Rosa Bonheur et la rue Daubigny), les conclusions de l'étude acoustique excluent toute intervention, considérant que cette section est hors zone travaux, alors même qu'elle apparaît dans les documents transmis comme incluse dans le périmètre d'intervention du permis d'aménager.

L'Ae recommande d'élargir l'installation de protections acoustiques de façade aux tronçons concernés des avenues Gallieni et Armand de la Rochette, inclus très majoritairement dans le périmètre des travaux.

Par ailleurs, le projet aura pour incidence d'augmenter les nuisances sonores de plus de 2 dB(A) dans les deux rues, plus résidentielles, Barbazan et Damonville.

L'augmentation de trafic dans ces rues résulte très directement du fonctionnement projeté du pôle gare qui crée dans les rues au nord de la gare une boucle permettant de supprimer un sens de circulation sur le parvis nord. Les maisons individuelles et bâtiments de ces deux rues devraient dès lors, comme y invite la [note délibérée du 8 juillet 2015](#) de l'Ae, donner également lieu à des simulations acoustiques et, en fonction des niveaux atteints, bénéficier de protections acoustiques de façade. Il serait en effet peu compréhensible d'établir une différence de traitement entre riverains à proximité de la gare tout autant affectés par le projet.

L'Ae recommande d'élargir le périmètre des simulations acoustiques et l'éventuel bénéfice de protections acoustiques de façade aux riverains des rues Barbazan et Damonville, tout autant concernés que leurs voisins de l'avenue de la Libération par une augmentation des nuisances sonores résultant des nouvelles conditions de circulation mises en œuvre dans le cadre du projet.

Il serait par ailleurs utile de fournir, en complément des cartes déjà disponibles, des cartes illustrant les évolutions entre le « scénario de référence » et le « scénario avec projet », afin de visualiser plus aisément les incidences du projet.

Qualité de l'air et risques sanitaires

Les résultats des analyses de dispersion des polluants réalisées traduisent un impact du projet peu significatif sur les concentrations des situations de référence, en l'absence de projet.

À la mise en service, les concentrations de dioxyde d'azote seraient au sein de l'aire d'étude en moyenne de 13,5 µg/m³, avec une augmentation en moyenne de 0,2 % liée au projet, soit moins de 0,15 µg/m³. Vingt ans après, l'augmentation liée au projet serait en moyenne de 0,02 %. Les valeurs obtenues respectent la future valeur limite, applicable à partir de 2030 (20 µg/m³), mais restent légèrement supérieures aux valeurs guides de l'OMS (10 µg/m³) en raison de la concentration de fond prise comme hypothèse dans les simulations aux différents horizons d'étude, considérée comme stable dans le temps, égale à la moyenne annuelle 2023 de la station Melun d'Airparif à 12,7 µg/m³.

Dans le cas des PM₁₀, l'impact du projet sur les concentrations s'avère peu perceptible, inférieur à 0,2 % à la mise en service et à 0,1 % vingt ans après. Les concentrations obtenues de 12,4 µg/m³ au maximum sont toutes inférieures à la future valeur limite annuelle (20 µg/m³) qui prendra effet en 2030 et à la valeur limite recommandée par l'OMS (15 µg/m³).

De même, pour les PM_{2,5}, toutes les concentrations calculées aux différents horizons sont inférieures à la future valeur limite applicable en 2030 (10 µg/m³), mais restent néanmoins supérieures à la valeur guide de l'OMS pour les PM_{2,5} de 5 µg/m³, la concentration de fond prise comme hypothèse dans les simulations étant déjà à 8,3 µg/m³.

2.3.3 Cumul des incidences avec d'autres projets

Le projet de pôle gare de Melun est concomitant et pourra par moment avoir des effets cumulés pour les riverains et usagers de la gare avec le projet de liaison TZen 2, un service de bus à haut niveau de service entre Lieusaint et la gare de Melun sur une infrastructure linéaire dédiée dans la ville. Le projet est déjà engagé sur une majorité du linéaire de son tracé, la partie proche du terminus de Lieusaint étant achevée. La mise en service est prévue en 2030.

L'étude d'impact du projet de pôle gare considère qu'en situation de référence, à l'horizon 2030, le TZen 2 sera d'ores et déjà en service. Les conditions de circulation dans les rues avoisinantes au nord du projet de pôle gare seraient ainsi impactées successivement par les aménagements nécessaires à l'arrivée du TZen 2 en gare de Melun puis par les modalités de circulations retenues dans le cadre du projet de pôle. Les deux dossiers ayant été traités de manière séparée, avec deux études d'impact distinctes, réalisées à dix années d'intervalle, certaines hypothèses apparaissent injustifiées voire caduques, notamment les modifications successives de sens de circulation, rue Barbazan ou le trafic routier retenu sur l'avenue Thiers, estimé en baisse de 6 % à la mise en service du TZen 2, mais en augmentation de 10 % avant la mise en service du projet de pôle gare.

Les incidences et mesures proposées en phase travaux du projet de pôle n'évoquent pas les travaux concomitants du TZen 2, ni le long de l'avenue Thiers, impactant les conditions de circulation routière et supprimant des places de stationnement en voirie, ni sur le parvis au nord de la gare. Aucun planning commun des deux projets n'est par ailleurs présenté, alors même que les effets cumulés des interventions en voirie pour le TZen 2 et des aménagements des gares routières, au sud puis au nord de la gare, risquent de dégrader la performance des lignes de bus desservant la gare de Melun.

L'Ae recommande de préciser, pour la bonne information du public, les modalités de coordination, les grandes phases de travaux et les effets induits, cumulés ou successifs, pour les riverains et pour les usagers de la gare, des deux projets TZen 2 et pôle gare.

Les travaux du pôle gare seront également réalisés en même temps que ceux engagés et en cours du projet d'écoquartier Woodi, une zone d'aménagement concerté (Zac) qui accueillera 8 000 nouveaux habitants environ. Cette Zac est cependant au nord de la ville de Melun, à 3 km de la gare, donc sans effet notable.

Plus à proximité, l'aménagement du quartier Saint-Louis en bord de Seine à Dammarie-les-Lys, avec près de 2 500 logements, nécessitera une connexion efficace avec le pôle gare. À ce stade cependant, le calendrier de ce projet ne peut être précisé, le projet de voie verte entre le futur quartier et le pôle gare, un temps envisagé, ayant par ailleurs été abandonné.

2.4 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

L'évaluation socio-économique du projet de pôle gare est présentée suivant deux méthodes de calcul, la méthode prévue par [l'instruction ministérielle du 16 juin 2014](#) permettant des comparaisons au niveau national et la méthode dite « francilienne » utilisée par IDFM. Elle a été complétée pour l'enquête publique menée en début d'année 2022, à partir des recommandations du premier avis de l'Ae du 9 décembre 2021.

Le bilan socio-économique est établi en déduisant des coûts de réalisation du projet, les coûts liés à la mise en accessibilité de la gare et hors bâtiment Prélude, projet connexe, non financé par le CPER 2021-2027. Les bénéfices du projet résultent des gains de temps des différents usagers du pôle pour accéder à la gare une fois arrivés aux abords de celle-ci (points de dépose des bus, consignes vélos ou PSR) et, pour la majorité, des gains de temps pour accéder aux quais de la gare ou effectuer une correspondance entre deux trains aux heures de pointe. La création d'un second passage souterrain élargi sous les voies permet en effet de diminuer la congestion constatée aujourd'hui.

L'évaluation socio-économique actualisée en 2022 reste centrée sur le fonctionnement local du pôle d'échange et ne prend en compte ni les gains attendus par le report modal des voyageurs utilisant au préalable leur propre véhicule pour rejoindre Paris et ses environs, ni les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine (émissions de gaz à effet de serre, en baisse en comparaison du premier dossier de 2021, nuisances acoustiques, sécurité routière).

Les résultats, avec cette approche prudente en termes d'évaluation des avantages en exploitation, sont néanmoins légèrement bénéficiaires avec un bénéfice actualisé net de 1 M€ et un taux de rentabilité interne (TRI) de 4-% suivant la méthode de l'instruction ministérielle. Ce résultat est à tout le moins consolidé, voire amélioré, avec la baisse du coût du projet communiquée par le maître d'ouvrage à la demande des rapporteurs, de 89,2 M€₂₀₁₉ (hypothèse prise en compte en 2022) à 84,1 M€₂₀₂₃, augmentant d'autant le bénéfice escompté.

L'évaluation a par ailleurs été complétée de tests de sensibilité à la prise en compte du report modal d'une faible proportion des nouveaux voyageurs du pôle gare. Il est ainsi estimé qu'entre 0,8 % et 1,3 % du nombre total de voyageurs auront été incités à ne plus utiliser leur véhicule personnel pour se rendre aux environs de Paris, avec une économie de 52 km par trajet en moyenne. Cette hypothèse, correspondant à un gain de l'ordre de 300 usagers du train par jour, est cohérente avec les améliorations apportées par le projet sur la capacité d'accueil du pôle gare, ne serait-ce que les

300 places de stationnement proposées en plus dans le nouveau PSR, sans compter les nombreuses places de stationnement de vélos installées aux abords de la gare.

La valorisation de cette hypothèse de report modal permet d'augmenter le TRI du projet, suivant la méthode ministérielle, à un niveau compris entre 6 et 8 %, renforçant ainsi la rentabilité socio-économique du projet. La promotion du report modal et de l'usage de modes de déplacements décarbonés pour se rendre à la gare de Melun renforcent ainsi les bénéfices attendus et en conséquence l'intérêt général du projet.

Le projet n'aura pas d'incidence en termes d'urbanisation de nouvelles zones, il bénéficiera en revanche aux nombreux habitants des nouveaux quartiers en cours de réalisation ou en projet et des opérations de densification engagées au cœur de l'agglomération, tant sur les communes de Melun que de Dammarie-les-Lys.

2.5 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Les mesures de suivi proposées dans l'étude d'impact ont été complétées pour la phase de chantier, notamment pour les travaux réalisés par SNCF Gares et Connexions, sans cependant être encore totalement adaptées au contexte local ni déclinées pour la prise en compte des enjeux environnementaux du projet.

Le suivi du projet pendant la phase d'exploitation reste inchangé, avec des mesures pour l'entretien des plantations, qui gagneraient à être renforcées pour exclure tout usage de produit phytosanitaire, des mesures acoustiques et un suivi de la fréquentation du pôle.

L'engagement pris de réaliser des campagnes de mesures acoustiques, avant et après la mise en service du pôle gare, permettra de vérifier le respect des émergences réglementaires admissibles et d'y remédier au besoin par de nouvelles protections acoustiques.

L'Ae recommande de compléter les mesures de suivi en lien avec les enjeux identifiés du projet de pôle gare pour l'environnement et la santé, plus particulièrement en élargissant le bénéfice du suivi proposé par le maître d'ouvrage dans le domaine acoustique aux riverains concernés et en phase travaux, en partageant les mesures prises et résultats obtenus avec les riverains du chantier.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique synthétise clairement les enjeux du projet et éléments principaux de l'étude d'impact. Il est par ailleurs riche en illustrations et cartographies des résultats de l'étude d'impact. Les parties actualisées sont nombreuses et clairement visibles, les mesures ERC sont bien reprises mais en revanche très synthétiques.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.