



**Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

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

**n°Ae : 2021-105**

---

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 9 décembre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le pôle gare de Melun (77).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Pascal Douard, Virginie Dumoulin, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Michel Pascal, Alby Schmitt, Annie Viu, Véronique Wormser

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 absentes : Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de Seine-et-Marne, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 15 septembre 2021.

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 fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 13 octobre 2021 :

- le préfet de la région d'Île-de-France,
- le préfet du département de Seine-et-Marne,
- le directrice générale de l'agence régionale de santé (ARS) d'Île de France.

Sur le rapport de Gilles Croquette et Marie-Françoise Facon, 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 à l'article L. 122-1 V 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.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# 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) qui requalifiera les quartiers Centre Gare à Melun et du Clos Saint-Louis à Dammarie-les-Lys. Le pôle de Melun fait partie des « *grands pôles de correspondance* » à l'échelle de la région d'Île-de-France et la gare est inscrite dans le schéma directeur d'Île-de-France Mobilités pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Le projet confortera l'attractivité et l'intermodalité, améliorera la qualité de service et vise à inscrire le pôle dans la dynamique du quartier. Il regroupe quinze aménagements comprenant 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 accessibilité de la gare est prévue en 2027 et la mise en service du pôle d'échanges en 2029.

L'étude d'impact est d'une lecture agréable et abondamment illustrée. L'analyse des incidences est néanmoins trop générique. Elle conclut trop souvent au caractère positif du projet sans démonstration suffisamment étayée et renvoie, pour davantage de précisions, aux phases à venir du projet. L'évaluation des incidences et des mesures ne peut être considérée comme suffisamment complète à ce stade. Certaines incidences doivent être approfondies dès le stade du dossier de DUP. L'étude d'impact devra également être actualisée au stade des autorisations ultérieures, y compris pour les thématiques qui ne seraient pas directement concernées par le champ des futures demandes d'autorisation.

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 et les polluants atmosphériques générés par les évolutions du trafic routier ;
- la gestion des eaux superficielles et souterraines ;
- la prise en compte des sols pollués ;
- les enjeux paysagers.

Les principales recommandations de l'Ae sont :

- dès le stade du dossier de DUP, de préciser les incidences sur les eaux superficielles et souterraines et de compléter l'évaluation socio-économique du projet en prenant en compte le report modal et en évaluant les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine ;
- de compléter l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre en prenant notamment en compte les évolutions attendues du trafic ferroviaire et routier ;
- de définir et de mettre en œuvre des mesures acoustiques pour l'ensemble des bâtiments soumis à une augmentation de plus de 2 dB(A) du fait de la réalisation du projet ;
- de prévoir une actualisation de l'évaluation environnementale sur l'ensemble des thématiques environnementales, l'ensemble des incidences devant être étudié à la fin du processus décisionnel.

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 périmètre du projet

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) qui comprend la requalification du quartier Centre Gare à Melun et celui du quartier Saint-Louis à Dammarie-les-Lys<sup>2</sup>, commune qui, comme celle de La Rochette, est en périphérie du projet. L'objectif de la CAMVS est de mettre en place un projet urbain en opérant une mutation du quartier de la gare, appelé à devenir « *le cœur de l'agglomération de Melun Val de Seine* ».

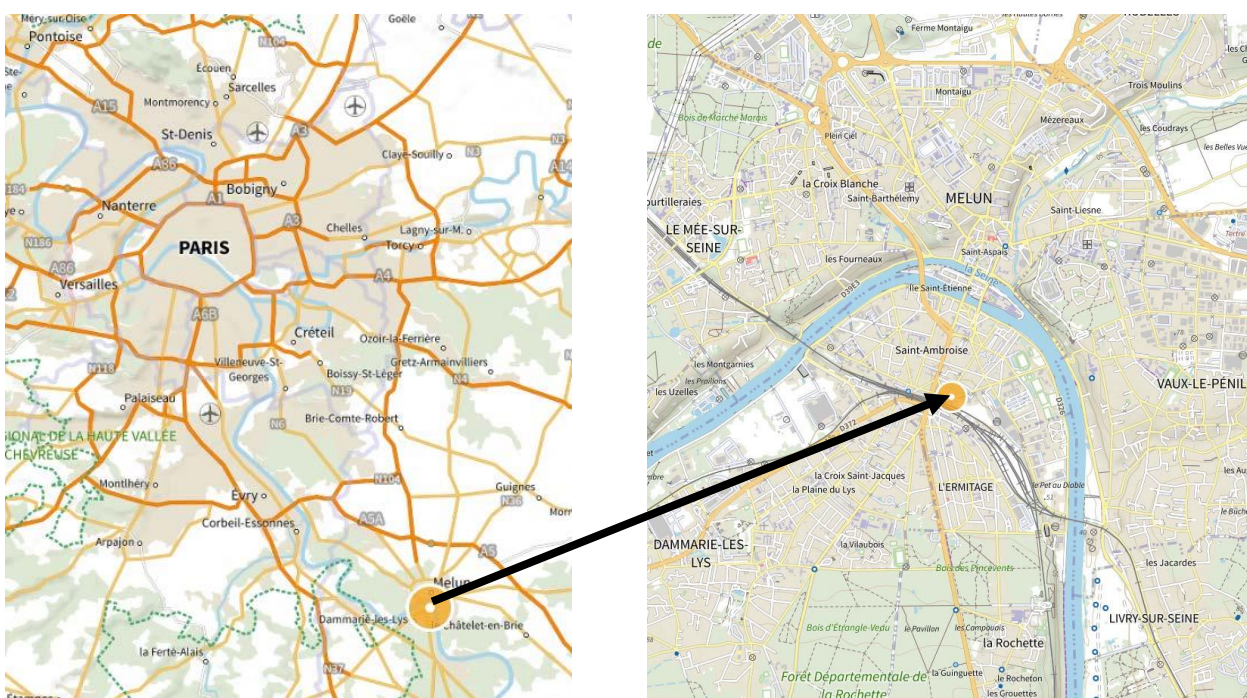


Figure 1 : localisation du projet (source : Géoportail)

Avec 43 000 voyageurs par jour fréquentant la gare SNCF<sup>3</sup>, le pôle de Melun fait partie des « grands pôles de correspondance » à l'échelle de la région. Il est identifié comme « pôle de niveau 1 » au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF). Desservi par le réseau ferré régional via le RER D et le Transilien R, par le TER Bourgogne-Franche-Comté ainsi que par plus d'une vingtaine de lignes de bus et de cars départementaux, le pôle de Melun est un pôle structurant pour les transports du sud de l'Île-de-France, position qui va être renforcée avec l'arrivée d'un bus dit à haut niveau de service (assurant une capacité, un confort et une régularité élevés), le TZen<sup>24</sup> Lieusaint –

<sup>2</sup> Il est prévu un quartier mixte habitat et activités (bureau, commerces, hôtel) pour le centre gare à Melun et 3 000 logements et 5 000 emplois nouveaux pour la commune de Dammarie-les-Lys.

<sup>3</sup> La gare de Melun est la 36<sup>ème</sup> gare française et la 1<sup>re</sup> de Seine-et-Marne (Source : site internet de la Communauté d'agglomération).

<sup>4</sup> Ce bus à haut niveau de service, d'un tracé de 17 km, permettra de relier en 26 stations le Carré Sénart à Lieusaint au pôle-gare de Melun ; il desservira Savigny-le-Temple, Cesson et Vert-Saint-Denis. À Melun, il permettra de relier le centre hospitalier Sud Île-de-France, l'université Paris II Assas, les commerces du centre-ville et le Pôle-gare. La livraison de la totalité de l'infrastructure est prévue à échéance 2027.

Melun à l'horizon 2027. Le niveau de saturation de la gare est qualifié de « *considérable au pic de pointe de la journée* ».

La gare de Melun est inscrite dans le schéma directeur d'accessibilité (SDA)<sup>5</sup> d'Île-de-France Mobilités. L'obligation de mise en accessibilité des lieux publics découle de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Le réaménagement du pôle d'échanges est inscrit à un contrat d'intérêt national (CIN)<sup>6</sup>. Le dossier précise qu'à l'horizon 2030, le pôle-gare devrait accueillir 30 % de voyageurs supplémentaires par rapport à 2020.

Le projet de pôle, inscrit au Contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020, a été confirmé dans la révision de ce dernier en date du 7 février 2017.

Le projet porte sur tous les aménagements facilitant les correspondances :

- les espaces ferroviaires (bâtiments voyageurs, accès aux quais),
- les gares routières nord et sud,
- le parc de stationnement situé à proximité immédiate de la gare,
- l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,
- les aménagements cyclables,
- l'information voyageurs,
- les aménagements extérieurs de voirie.

Le projet de pôle intègre également une opération immobilière prévue au niveau d'une ancienne halle de la Sernam. Les trois objectifs principaux du pôle sont, selon le dossier :

« *Conforter l'attractivité et l'intermodalité :*

- *améliorer la perception du pôle,*
- *organiser les espaces bus et l'arrivée du TZen2,*
- *améliorer la gestion des flux en gare,*
- *faciliter les correspondances au sein du pôle (confort et lisibilité),*
- *rendre accessible le pôle et la gare pour les personnes à mobilité réduite (PMR),*
- *sécuriser les accès modes doux,*
- *développer une offre de stationnement adaptée pour les rabattements (voitures particulières, deux-roues motorisés et vélos).*

*Améliorer la qualité de service :*

- *améliorer l'information en temps réel et le confort d'attente,*

---

<sup>5</sup> Île-de-France Mobilités a approuvé son Schéma directeur d'accessibilité en 2009 puis son Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) en juillet 2015. Celui-ci présente les orientations et priorités générales pour la mise en accessibilité du service public de transport puis plus spécifiquement les travaux à réaliser sur le réseau routier et sur le réseau ferré (Source : [www.iledefrance-mobilites.fr/accessibilite-du-reseau-de-transport](http://www.iledefrance-mobilites.fr/accessibilite-du-reseau-de-transport)).

<sup>6</sup> La Communauté d'agglomération Melun Val de Seine a signé, en mars 2017, avec l'État et le Département, un contrat d'intérêt National (CIN), d'une durée de cinq ans, renouvelable. Il comprend trois axes prioritaires : conforter le développement et l'attractivité du territoire, optimiser les déplacements internes et extérieurs (en renouvelant le quartier gare de Melun autour d'un Pôle d'échanges multimodal performant, en repensant la circulation dans le cœur d'agglomération, pour réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie, en favorisant le développement des modes de déplacement actifs (vélo, piétons...) et en rendant plus performant le système de transports urbains. (Source : site internet de la Communauté de communes).

- créer les conditions d'une ambiance sécurisée,
- développer des services connexes.

Inscrire le pôle dans la dynamique du quartier :

- faciliter les liaisons nord-sud (piétons, vélos, PMR),
- travailler dans la continuité des projets de renouvellement du quartier et de développement économique ».



Figure 2 : Aménagements prévus autour de la gare à l'issue de la concertation (Source : dossier)

Île-de-France Mobilités (IDFM) est chargé de la maîtrise d'ouvrage des études, de la concertation et de l'enquête publique. La CAMVS, SNCF Gare et Connections et la ville de Melun assureront la maîtrise d'ouvrage des travaux. L'ensemble de ces acteurs seront co-bénéficiaires de la déclaration d'utilité publique (DUP).

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le dossier illustré par de nombreux croquis présente l'ensemble des aménagements, déclinés en quinze éléments (cf. figure 3).



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

Figure 3 : Vue aérienne du pôle d'échanges – Schéma de principe (avril 2021) (Source : dossier)

Le projet s'articule autour du nouveau passage souterrain nord-sud (PASO) qui rend la gare ferroviaire accessible depuis les parvis nord et sud, requalifiés, tout comme les espaces publics autour de la gare. L'accessibilité de la gare se traduit également par la rénovation du passage souterrain existant<sup>7</sup> d'accès aux quais, sa mise aux normes d'accessibilité, le rehaussement des quais et la création d'un ouvrage de liaison permettant un accès rapide avec le niveau haut du parvis.

La gare routière nord<sup>8</sup> du réseau de bus est déplacée. Elle sera reconstruite et sa capacité sera augmentée (une grande partie du site étant dédiée à la circulation et à la desserte des bus) et prendre en compte l'arrivée du TZen2, auquel un quai est affecté. Un parking dédié aux vélos d'environ 450 places<sup>9</sup> sera créé, des stationnements sécurisés sont prévus aux quatre coins du pôle. Une zone de régulation des bus est créée avec un rond-point permettant leur retournement.

Le tunnel public, d'une largeur de 2,5 m, situé sous les voies ferrées à proximité de l'avenue Thiers, actuellement utilisé par les piétons et les cyclistes, sera réservé uniquement aux vélos (« tunnel vélo »).

Côté sud, le nouveau parvis nécessite la démolition de deux bâtiments<sup>10</sup>. Le projet prévoit une augmentation de la capacité d'accueil pour les vélos (avec un parking d'environ 50 m<sup>2</sup>). Un bâtiment pour la location de vélos (95 m<sup>2</sup>) sera aménagé sur la future place Séjourné. La gare routière sud

<sup>7</sup> Prévu au schéma directeur d'accessibilité de la SNCF à l'horizon 2025.

<sup>8</sup> Elle est composée de dix quais, dont huit quais simples et deux quais pour les bus articulés (Tzen2 et Ligne L).

<sup>9</sup> Conforme, voire un peu supérieur à ce qui est exigé par le décret d'application de la loi d'orientation des mobilités qui en prévoit 370 : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043630634> ; ils doivent être sécurisés au sens de l'article L. 1272-2 du code des transports.

<sup>10</sup> ICF Habitat : logements sociaux, centre social et service de santé au travail SNCF.

sera dédiée à l'accueil des bus du réseau Seine et Marne express en provenance de l'agglomération melunaise, au lieu de l'accueil de la totalité des bus, ce qui provoque actuellement des stationnements en double, voire triple file. Cette modification induit une refonte de l'espace public de la place de l'Ermitage.

Sur l'ensemble du projet, le nombre de places de vélos s'élèverait à terme à 770 places contre une trentaine dans la situation d'avant-projet<sup>11</sup>.

Le dossier précise que le parc de stationnement automobile régional (PSR) de Melun, d'une capacité de 664 places, accessible aux abonnés comme aux visiteurs horaires, et sujet à une saturation chronique depuis une quinzaine d'années, doit être démoli compte tenu de sa vétusté. Le projet prévoit la construction d'un nouveau parc de stationnement automobile avec une capacité portée à 950 places environ.

L'opération immobilière, au niveau de l'ancienne halle Sernam démolie, consiste en la construction de 10 000 à 12 000 m<sup>2</sup> de bureaux ainsi qu'un parking automobile en sous-sol (cf. figure 3). Le dossier évoque la construction éventuelle de deux niveaux supplémentaires « à usage public ». Il a été indiqué aux rapporteurs que cette question du dimensionnement des parkings automobiles de l'opération devrait être tranchée avant fin 2021. Le dossier devra être mis à jour sur ce point.

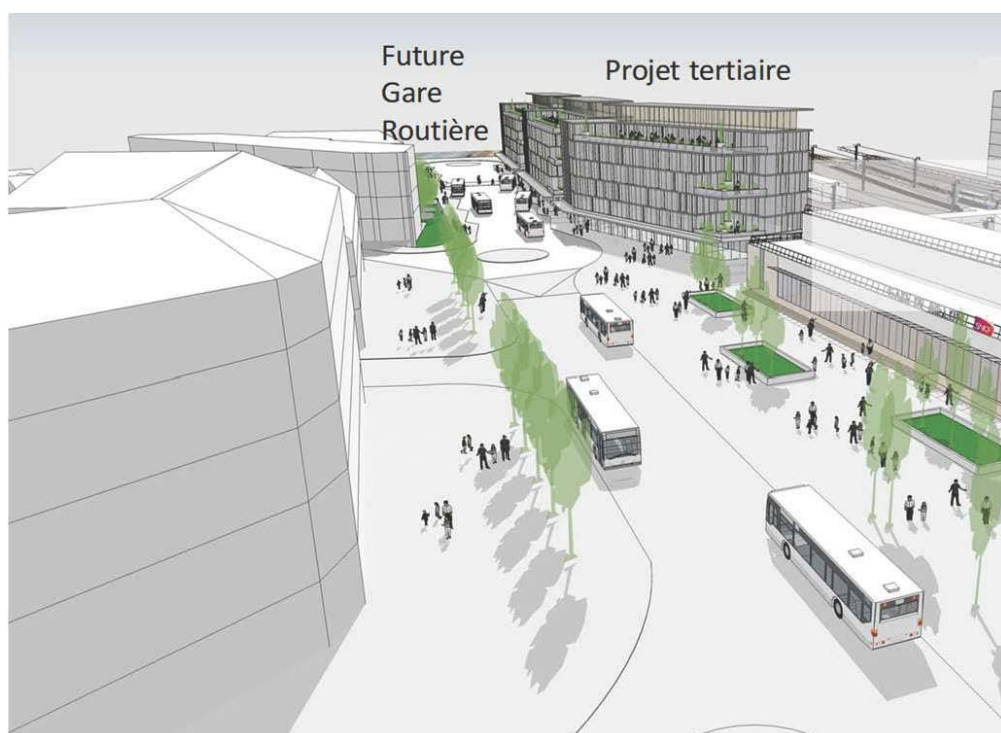


Figure 4 : Vue aérienne du futur projet tertiaire au sein du pôle gare de Melun (Source : dossier)

Le projet nécessite une adaptation du plan de circulation routier<sup>12</sup> et la création d'un nouvel accès à la plateforme ferroviaire pour les poids-lourds via l'avenue de la Libération. Ces mesures permettront de limiter les flux de transit et les conflits entre les différents modes de déplacements, de faciliter la piétonnisation de la place Gallieni et d'offrir davantage de confort et de sécurité pour

<sup>11</sup> L'offre de stationnement supplémentaire sera mise en place de façon progressive. Par ailleurs, les rapporteurs ont pu constater lors de leur visite sur site que des stationnements provisoires pour vélos ont été récemment mis en place.

<sup>12</sup> Il est notamment prévu la mise à sens unique de la rue Dajot et de la place Gallieni, l'inversion du sens de circulation sur l'avenue de la Libération et la modification des itinéraires poids-lourds dans la ville de Melun, y compris au nord de la Seine.

les modes actifs. Une « accroche » en vue d'une liaison destinée aux modes actifs vers Dammarie-les-Lys, le long de l'avenue Jean Jaurès, est créée.

Le coût total du projet est de l'ordre de 160 millions d'euros HT. Le financement des études est assuré par l'État, la région Île-de-France, le département de Seine-et-Marne, la CAMVS, et SNCF Réseau et Mobilité. Le financement des étapes ultérieures (phase de travaux notamment) sera assuré dans le cadre de futur CPER 2023-2027 et grâce aux financements d'Île-de-France Mobilités (IDFM).

La phase travaux est prévue sur une période de huit ans, la mise en service du pôle d'échanges en 2029 et la mise en accessibilité de la gare est prévue en 2027, soit trois ans après l'échéance prévue dans le schéma directeur d'accessibilité.

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

Le projet de pôle, qui relève du champ de l'examen au cas par cas, a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région d'Île-de-France en date du 4 juin 2020<sup>13</sup>.

L'Ae est saisie des dossiers d'enquête préalable à la DUP (qui ne porte pas sur l'opération immobilière) et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Melun dans le cadre d'une procédure commune d'évaluation environnementale. Conformément aux dispositions combinées du c) du 2° de l'article R. 122-6, de l'article R. 122-26 du code de l'environnement ainsi que de l'article R. 104-38 du code de l'urbanisme, l'Ae est l'autorité environnementale unique, la SNCF étant un des maîtres d'ouvrage du projet. La DUP, prononcée par arrêté du préfet de Seine-et-Marne, emportera mise en compatibilité du PLU de la commune de Melun.

Le dossier a fait l'objet d'une concertation préalable du 29 janvier au 2 mars 2018, dont le bilan a été approuvé le 11 juillet 2018 par le conseil d'administration d'IDFM.

Le dossier a été soumis à prescription de diagnostic archéologique préventif par arrêté n°2018-038 du 19 janvier 2018. Le projet fera ultérieurement l'objet de procédures au titre de l'urbanisme. Il pourrait également faire l'objet d'une procédure au titre de la législation sur l'eau (autorisation ou déclaration). Les aménagements étant situés partiellement dans un périmètre de site patrimonial remarquable (SPR), l'accord de l'architecte des bâtiments de France est requis (avis conforme).

### ***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 et les polluants atmosphériques générés par les évolutions du trafic routier ;
- la gestion des eaux superficielles et souterraines ;
- la prise en compte des sols pollués ;
- les enjeux paysagers.

---

<sup>13</sup> 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>).

## 2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est d'une lecture agréable et abondamment illustrée. Son analyse des incidences est cependant trop générique et ne fait pas le lien avec l'étude air et santé, l'étude acoustique ou l'étude de trafic jointes au dossier. Elle conclut trop souvent au caractère positif du projet sans démonstration suffisamment étayée et renvoie pour davantage de précisions aux phases ultérieures du processus décisionnel. Elle devra être actualisée sur de nombreux points (cf. 2.3).

Par ailleurs, la qualité des études fournies en annexe n'est pas satisfaisante, ce qui rend parfois certaines informations illisibles, en particulier les chiffres relatifs au trafic et aux niveaux sonores acoustiques figurant sur les cartes de l'étude de trafic et de l'étude acoustique.

***L'Ae recommande d'améliorer la qualité de la reproduction des études fournies en annexe afin d'en améliorer la lisibilité.***

### 2.1 État initial

#### 2.1.1 Milieux physiques

##### 2.1.1.1 Sols et eaux

La topographie de l'aire d'étude est globalement plane, hormis la présence de talus ferroviaires pouvant atteindre 11 m de hauteur.

Dans la base des activités industrielles passées (Basias), 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 la base de données Basol qui recense les sols pollués ou potentiellement pollués, le site COOPER<sup>14</sup>, entrepôt de produits pharmaceutiques, en activité, identifié comme zone à risque de pollution avérée. Aucun aménagement n'est prévu sur cette parcelle.

Une étude géotechnique préliminaire conclut à la présence d'épaisseurs conséquentes de remblais sablo-graveleux (pouvant atteindre 12,50 m de hauteur), leur pollution potentielle interdisant toute réutilisation de ces matériaux. Elle souligne également les risques liés aux démolitions de certains bâtiments (amiante) et aux 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 NGF<sup>15</sup>, soit environ 10 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 zones de répartition des eaux<sup>16</sup> (ZRE).

---

<sup>14</sup> Ancienne Coopération Pharmaceutique Française (CPF), COOPER est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE).

<sup>15</sup> NGF : niveau général de la France.

<sup>16</sup> 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).

### 2.1.1.2 Risques naturels

Le projet n'est pas concerné par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la Vallée de la Seine, approuvé le 31 décembre 2002, les aménagements étant en dehors des zones d'aléas liés au risque d'inondation de la vallée de la Seine. Le site est situé dans des zones potentiellement sujettes aux débordements de nappes, essentiellement dans la partie centrale. Il est en aléa moyen de retrait-gonflement des sols argileux.

### 2.1.1.3 Émissions de gaz à effet de serre

Il est considéré dans le dossier que l'enjeu vis-à-vis du climat est faible et que le projet aura un effet positif en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre puisqu'il contribue au report modal. Ce postulat n'est cependant pas démontré. Le projet sera à l'origine d'émissions lors de la phase de construction et les incidences de la phase d'exploitation seront à la fois positives, grâce au report modal, et négatives, compte tenu de l'augmentation des circulations routières liée au rabattement.

Par ailleurs, il conviendrait de quantifier les émissions de gaz à effet de serre liées au fonctionnement actuel du pôle (émissions générées par l'exploitation des bâtiments et les transports ferroviaires et routiers).

***L'Ae recommande de requalifier le niveau d'enjeu pour le climat et de compléter le dossier par une présentation des émissions de gaz à effet de serre liées au fonctionnement du pôle gare actuel.***

## **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. Une seule prospection sur le site a été réalisée le 23 août 2019. 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. Une problématique espèces exotiques envahissantes est mise en évidence concernant l'Ailante glanduleux, le Robinier faux-acacia et le Laurier-cerise, fréquents en Île-de-France. En ce qui concerne la faune, 35 espèces sont recensées, douze étant protégées au niveau national (oiseaux) et deux (orthoptères) au niveau régional. Un tableau recense les espèces concernées et le niveau de protection. Les enjeux sont considérés comme faibles, le site (sauf ses abords) n'étant pas une zone de reproduction et la plupart des espèces étant communes.

L'Ae relève que la date choisie pour réaliser les investigations, à la fin du mois d'août d'un été particulièrement chaud<sup>17</sup>, n'a pas été pas favorable pour l'observation des milieux (en particulier les éventuelles zones humides) et des espèces. Malgré les enjeux *a priori* limités, il conviendra de confirmer les investigations réalisées par des observations à une période plus propice. Il conviendra également de fournir des informations sur les chiroptères<sup>18</sup> ou indiquer explicitement s'ils ne sont pas présents sur le site.

<sup>17</sup> Le record de température maximale à la station de Melun – Villaroche a été enregistré le 25 juillet 2019 avec 41,9°C.

<sup>18</sup> Espèces protégées

Le site Natura 2000<sup>19</sup> 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. Le dossier conclut qu'aucune espèce protégée ayant justifié la désignation du site Natura 2000 n'est présente aux abords du projet et que celui-ci n'aura aucun effet sur le site, ce qui n'appelle pas de remarque particulière de l'Ae.

### 2.1.3 Milieu humain, paysage et patrimoine

#### 2.1.3.1 *Contexte socio-économique et urbain*

La ville de Melun compte un peu plus de 40 200 habitants en 2016, soit environ 30 % des habitants de l'agglomération (un peu moins de 131 000 habitants). La ville souffrirait, selon le dossier, d'une certaine stagnation de sa population<sup>20</sup> malgré son rôle de ville-centre. Le secteur de la gare présente une densité d'emplois élevée (3 000 emplois/km<sup>2</sup>), moins importante toutefois que le centre-ville (11 500 emplois/km<sup>2</sup>)<sup>21</sup>. Selon les hypothèses présentées pour l'évaluation socio-économique, la croissance de la population et des emplois sera particulièrement forte d'ici 2035. L'augmentation attendue de la population par rapport à 2017 est de 30 % pour l'ensemble constitué par les communes de Melun, Dammarie-les-Lys, la Rochette, le Mée-sur-Seine et Vaux-le-Pénil. La hausse serait particulièrement importante à Melun (45 %) et Dammarie-les-Lys (41 %). Le dossier pourrait être complété par une présentation succincte des principales opérations d'aménagement prises en compte pour l'élaboration de ces projections<sup>22</sup>.

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 m<sup>2</sup>, « 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 (dont l'âge et l'essence ne sont pas précisés) ; cette place est reportée au PLU en tant qu'espace vert protégé.

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 (SPR<sup>23</sup>), 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

<sup>19</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>20</sup> Comparée avec les évolutions de la CAMVS et du département.

<sup>21</sup> Chiffres Insee 2010.

<sup>22</sup> Selon les informations fournies aux rapporteurs, celles-ci comprennent par exemple l'éco-quartier Woodi dans la zone d'aménagement concerté de la Plaine de Montaigne (avec à terme 2 500 logements) et le quartier Saint-Louis à Dammarie-les-Lys (avec 1 000 à 2 000 logements envisagés d'ici 2034).

<sup>23</sup> L'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP), approuvée le 18 février 2016, a été transformée en SPR par la loi du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine. Le SPR est une servitude d'utilité publique (SUP). Il traduit les enjeux mis en lumière dans le diagnostic et contient des prescriptions relatives à la qualité architecturale des constructions nouvelles ou des constructions existantes, ainsi qu'au traitement d'espaces et éléments de paysages sensibles d'un point de vue patrimonial (source : dossier).

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. Les immeubles intégrés au périmètre du SPR « Patrimoine bâti protégé » peuvent faire l'objet de prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage pour les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de transformation et de modification de l'aspect des immeubles.

#### 2.1.3.2 Trafic et mobilités

Les usagers de la gare utilisent principalement le bus (39 %), devant les modes actifs (34 % pour les piétons et les vélos) et la voiture ou les deux-roues motorisés (27 %). L'accès à pied à la gare de Melun est décrit comme « *peu qualitatif, complexe et peu lisible* ».

L'offre de transports collectifs est conséquente au sein du pôle (28 lignes régulières de bus et de cars) avec toutefois des accès aux différentes lignes peu lisibles. La mise en service du TZen2 viendra renforcer l'offre de transport et s'accompagnera d'une restructuration du réseau de bus.

L'offre de stationnement automobile est conséquente (plus de 1 000 places au total dans le PSR et sur voirie), cependant le stationnement au sein du PSR est saturé. Les stationnements vélos sont peu nombreux (32 places) ; des dégradations de vélos et du stationnement sauvage à proximité de la gare sont constatés. La dépose-minute place Gallieni est à l'origine de nombreux conflits d'usages avec les piétons et les bus.

L'accès des PMR au réseau ferroviaire est problématique : l'accès est limité au seul quai n°1 (sur un total de quatre quais) et la gare routière nord est inadaptée. Du stationnement pour les PMR est proposé mais il est parfois difficilement accessible.

Les voiries routières sont encombrées en heure de pointe, notamment sur l'avenue Thiers (RD 606), qui accueille plus de 40 000 véhicules par jour, et ses débouchés. Il n'est néanmoins pas identifié de difficulté majeure et l'enjeu de l'accès routier au pôle est considéré comme faible.

Le schéma directeur des liaisons en modes actifs de Melun a été actualisé en juillet 2018. Il prévoit, à un horizon de 5 ans, 58 km de nouveaux itinéraires continus et sécurisés, ce qui conduira à doubler le réseau existant. Des aménagements cyclables sont également prévus dans le cadre de projets structurants (TZen2, quartier Saint-Louis). Il est néanmoins difficile à la lecture du dossier de disposer d'une vue d'ensemble de ces projets et de leurs liens avec le pôle gare.

***L'Ae recommande d'améliorer la description des itinéraires cyclables envisagés à proximité du pôle gare et de situer le pôle gare au sein du réseau.***

#### 2.1.3.3 Nuisances sonores, vibrations

Une campagne de mesures acoustiques a été menée en octobre 2020 et complétée en février 2021. L'ambiance sonore est non modérée de jour (comme de nuit) à proximité de la voie ferrée et de la RD 606. Au sein de l'aire d'étude, 7 % de la population est exposée à des niveaux de bruit de plus de 65 dB(A) de jour en raison de l'activité ferroviaire et 40 % à des niveaux de bruit de plus de 65 dB(A) de jour à cause des infrastructures routières.

Tous les grands axes de l'aire d'étude sont sources de vibrations, du fait de la circulation routière sur la RD 606 et des circulations ferroviaires transitant par la gare de Melun.

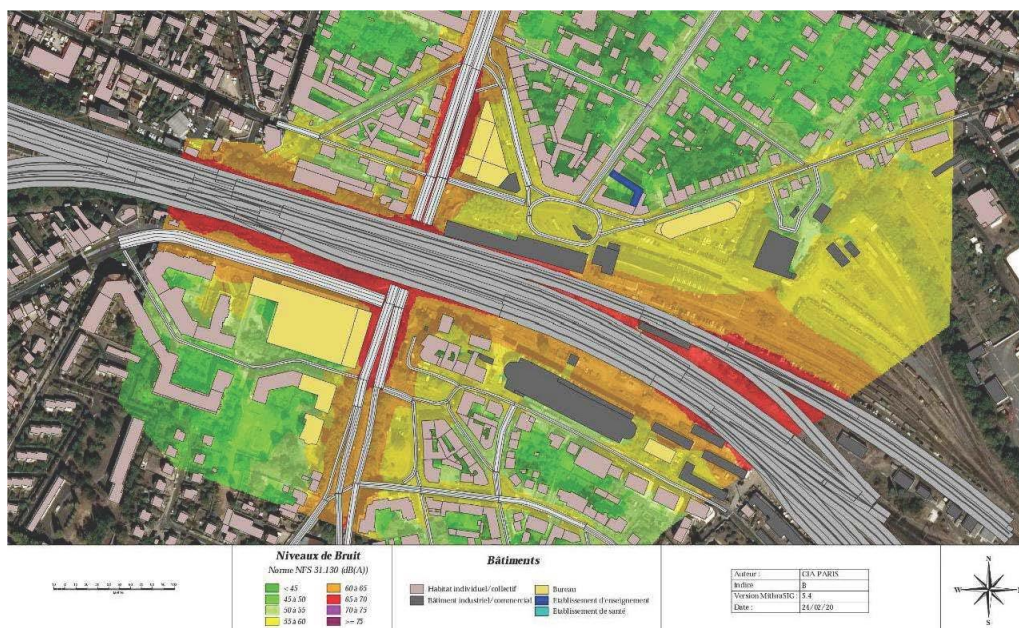


Figure 5 – Carte de bruit initiale diurne – situation actuelle 2020 (rapport CIA 2021) (Source : dossier)

#### 2.1.3.4 Qualité de l'air et risques sanitaires

Melun accueille deux stations Airparif, dont l'une située sur l'avenue Thiers au sein de l'aire d'étude. La qualité de l'air apparaît globalement satisfaisante sur Melun. En 2018, la qualité de l'air était jugée « moyenne » pour 53 jours de l'année et l'indice de pollution « élevé » concerne un seul jour. Le dossier conclut néanmoins que le trafic automobile est responsable d'une pollution de « fond » non négligeable<sup>24</sup>. Deux campagnes de mesures ont été réalisées afin d'établir un état initial détaillé de la qualité de l'air (en octobre et novembre 2020 et en mai 2021). Concernant le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), la concentration moyenne observée sur la période est de 26,2 µg/m<sup>3</sup>, soit une valeur inférieure à la valeur seuil moyenne annuelle réglementaire française de 40 µg/m<sup>3</sup> mais très supérieure au niveau recommandé par l'Organisation mondiale de la santé (10 µg/m<sup>3</sup>)<sup>25</sup> ; la concentration la plus élevée est mesurée Avenue Gallieni et atteint 33,8 µg/m<sup>3</sup>. Concernant les PM<sub>10</sub>, aucun des points de mesures ne dépasse la valeur seuil réglementaire française de 40 µg/m<sup>3</sup> ou l'objectif de qualité de 30 µg/m<sup>3</sup> défini au niveau français<sup>26</sup>. Le dossier recense un établissement sensible (la crèche de la rue Dajot). L'Organisation mondiale de la santé ayant revu à la baisse le niveau de qualité (il est désormais à 15 µg/m<sup>3</sup>), cette appréciation devrait être reconsidérée.

#### 2.1.3.5 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU)

La ville de Melun dispose d'un PLU approuvé le 5 septembre 2013. Au travers de son projet d'aménagement et de développement durable (PADD), le PLU identifie la gare de Melun comme gare de grande correspondance et place le renforcement des transports multimodaux parmi ses principales orientations. Le pôle actuel fait l'objet de plusieurs orientations d'aménagement et de programmation (OAP). Le secteur du futur pôle d'échange est concerné, pour l'aménagement de la zone de régulation de la gare routière nord, par la zone UEb qui correspond à une zone d'habitat collectif.

<sup>24</sup> 80 % des émissions de composés azotés (NO<sub>x</sub>) sont liées au transport routier.

<sup>25</sup> [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/air-quality-and-health/who-global-aggs.-afro-presentation-2-nov-2021\\_final.pdf?sfvrsn=7d2f3da7\\_5](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/air-quality-and-health/who-global-aggs.-afro-presentation-2-nov-2021_final.pdf?sfvrsn=7d2f3da7_5)

<sup>26</sup> Objectif défini à l'article R. 221-1 du code de l'environnement

L'article UG1 du PLU n'autorise pas l'aménagement de l'émergence nord et d'un local vélo en partie sud de la gare. L'aménagement du pôle multimodal n'est pas conforme aux dispositions de l'article UG2 pour ce qui concerne les équipements publics : seuls sont autorisés ceux liés au fonctionnement du projet TZen2 et seule l'extension du PSR est autorisée. Le projet de parc de stationnement automobile n'est pas conforme aux articles UG6 et UG10 du PLU. La zone UEb autorise uniquement les aménagements liés à la réalisation du Tzen2. Dans le secteur de la gare, le projet n'est pas compatible avec certains éléments du PLU, tels que l'espace vert protégé à l'emplacement de la gare routière sud, ou certaines règles de hauteur pour ce qui concerne la construction du nouveau PSR.

La mise en compatibilité du projet du pôle d'échanges multimodal de Melun avec le PLU est donc nécessaire pour la réalisation du projet. L'Ae n'a pas de remarques particulières à formuler.

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

Trois variantes du projet (scénarios) 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 (PASO) permettant l'accueil des flux 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 cycle). 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 13 postes à quai (au lieu de quatre actuellement).

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.

## ***2.3 Analyse des incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences***

L'analyse des incidences est essentiellement qualitative. Certaines thématiques environnementales ne sont pas analysées. Le dossier précise en effet que « *seules sont traitées les thématiques : milieux naturels, bruit, air et paysage* » et qu'« *une attention particulière devra être portée lors des études de conception détaillée du [pôle d'échanges multimodal] pour la mise en œuvre de certains objectifs axés sur le développement durable (limitation des GES, énergie, eau, etc.)* ».

Compte tenu, à ce stade d'avancement du dossier, de l'absence d'analyse sur de nombreuses thématiques, l'évaluation des incidences et des mesures ne peut être considérée comme complète. Le dossier renvoie à de nombreuses reprises à des études à venir.

Il est indiqué par exemple, dans le cas des incidences sur les eaux souterraines et superficielles, que celles-ci pourraient être présentées dans le cadre d'un éventuel dossier établi conformément à la législation sur l'eau, ce qui n'apporte aucune garantie. L'Ae considère que cette thématique doit être approfondie dès le stade du dossier de DUP (cf. 2.3.2.2 du présent avis). Il en est de même pour l'évaluation socio-économique (cf. 2.4).

L'étude d'impact devra également être actualisée au stade des autorisations ultérieures, y compris pour les thématiques qui ne seraient pas directement concernées par le champ des futures demandes d'autorisation<sup>27</sup>, l'ensemble des incidences devant être étudié à la fin du processus décisionnel. Dans le cas contraire, certaines thématiques pourraient en effet ne jamais être actualisées<sup>28</sup> malgré les lacunes de l'évaluation actuelle.

***L'Ae recommande de prévoir une actualisation de l'évaluation environnementale détaillant les incidences et les mesures sur l'ensemble des thématiques environnementales, l'ensemble des incidences devant être étudié à la fin du processus décisionnel.***

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) sont regroupées en tableaux de synthèse des incidences et mesures en phase travaux et d'exploitation. Un certain nombre de mesures identifiées comme des mesures de compensation n'en sont pas, telle que par exemple celle prévoyant « *qu'en cas d'abattage inévitable d'arbres d'alignements, des discussions sont prévues avec l'Architecte des bâtiments de France* ».

***L'Ae recommande de revoir la qualification des mesures qui pour certaines sont identifiées, de façon inappropriée, comme étant des mesures de compensation.***

### 2.3.1 Incidences en phase travaux

Le chapitre sur les incidences en phase travaux explore les diverses nuisances environnementales des chantiers.

Dans le cas des émissions de gaz à effet de serre, les émissions liées aux travaux de démolition et de reconstruction des différents éléments du programme et celles liées aux matériaux utilisés font l'objet d'estimations détaillées présentées dans un chapitre dédié. Elles ont été calculées en se fondant sur l'expérience de chantiers similaires et en intégrant l'ensemble des éléments du projet (pôle d'échanges multimodal, bâtiment tertiaire et parc de stationnement automobile).

L'empreinte carbone de la phase travaux est évalué à 33,6 ktCO<sub>2</sub>e ce qui constitue un volume significatif<sup>29</sup>, contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier.

Il est prévu au titre des mesures de réduction un approvisionnement auprès des carrières locales (non localisées ou répertoriées) et l'intégration de critères carbone lors de la consultation des entreprises. Ces mesures restent trop vagues à ce stade et les réductions attendues en termes d'émissions ne sont pas quantifiées.

Il est également envisagé la réutilisation d'une partie des matériaux « *en fonction de leur qualité et de l'absence de pollution* ». Le volume des déblais générés par les travaux est estimé à 55 776 m<sup>3</sup> selon les premières études, les approvisionnements et évacuations se faisant par camions. Le volume maximal réutilisable n'est pas précisé et les indications fournies dans l'état initial sur l'état de pollution des sols ne permettent pas à ce stade de confirmer la faisabilité de la réutilisation.

---

<sup>27</sup> Comme indiqué au 1.3 du présent avis, les seules autorisations identifiées de façon certaine au-delà de la déclaration d'utilité publique sont les procédures au titre de l'urbanisme.

<sup>28</sup> C'est le cas des volets relatifs aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques qui ne feront pas l'objet d'autorisations spécifiques.

<sup>29</sup> Il est par ailleurs fait mention dans le dossier d'un volume d'émissions liées à la phase travaux de seulement 12 ktCO<sub>2</sub>e mais cette indication n'est pas cohérente avec l'estimation détaillée présentée.

Un risque possible de pollution des eaux souterraines est signalé. Certains travaux nécessiteront de creuser à une profondeur comprise entre 5 et 10 m par rapport au terrain naturel. Pour les mesures de protection, le dossier renvoie à un éventuel dossier établi dans le cadre de la législation sur l'eau. Pour les eaux superficielles, il se borne à évoquer un possible risque de pollution de la Seine par ruissellement ou infiltration. Les eaux de ruissellement seront rejetées dans le réseau d'assainissement existant, sans précision sur la capacité de ce dernier et les conséquences sur son fonctionnement.

Pour les sols, le dossier se limite à indiquer que, préalablement à la mise en service du pôle d'échanges, les terres à excaver dans le cadre du chantier dont les concentrations en polluants dépassent les seuils d'acceptation en installations de stockage de déchets inertes (ISDI) auront été évacuées vers des filières adaptées et qu'aucune mesure supplémentaire n'est à prévoir.

Deux zones de chantier sont envisagées au nord et sud du passage souterrain. Un besoin complémentaire de 3 000 m<sup>2</sup> est identifié ce qui nécessitera de trouver un terrain supplémentaire à proximité du projet.

Le chantier aura des incidences pendant certaines phases sur les accès à la gare et les circulations ferroviaires. Il entraînera également des perturbations pour les circulations routières, piétonnes et cyclables. La démolition du PSR en vue de sa reconstruction conduira à supprimer une grande partie de l'offre de stationnement automobile. Les rapporteurs ont pu constater lors de leur visite que l'offre avait d'ores et déjà été réduite de moitié environ compte tenu des problèmes de structure du bâtiment. Cette situation a conduit à la mise à disposition de places temporaires de stationnement. Il conviendrait de préciser les dispositions envisagées lorsque le PSR ne sera plus accessible.

***L'Ae recommande de préciser les dispositions prévues en matière de stationnement pendant la période où le PSR ne sera plus accessible.***

### **2.3.2 Incidences permanentes**

#### ***2.3.2.1 Milieux physiques***

##### ***Émissions de gaz à effet de serre***

Les émissions liées aux consommations énergétiques du pôle et à l'éclairage pendant la phase d'exploitation sont estimées à 18,3 ktCO<sub>2</sub>e sur la base d'une analyse des consommations de bâtiments existants de SNCF Gares et connexions et en prenant en compte une durée d'exploitation de 50 ans<sup>30</sup>. La consommation par unité de surface est élevée avec 1 500 kgCO<sub>2</sub>e/m<sup>2</sup>. Comme il a été indiqué aux rapporteurs, cette estimation doit être affinée pour tenir compte des modifications récentes apportées au projet. Elle devrait également intégrer des objectifs plus ambitieux en termes de consommation unitaire, compte tenu notamment de l'entrée en vigueur à partir de début 2022 de la nouvelle réglementation relative aux exigences de performance énergétique et environnementale des constructions de bâtiments.

Il convient de prendre également en compte les incidences liées aux trafics ferroviaires (report vers le mode ferroviaire) et routiers (émissions évitées et augmentation du trafic en lien avec le

---

<sup>30</sup> Les émissions de la phase travaux, telles qu'elles sont estimées à ce stade, représenteraient donc près de deux fois le volume des émissions prévu pour l'exploitation pendant une durée de 50 ans.

rabattement sur le pôle gare). Le dossier considère que le bilan global du projet sera positif. Une évaluation quantifiée doit être réalisée pour le confirmer.

***L'Ae recommande de compléter l'évaluation relative aux émissions de gaz à effet de serre de la phase d'exploitation en mettant à jour les informations relatives au projet et en prenant en compte les évolutions attendues du trafic ferroviaire et routier.***

#### 2.3.2.2 Milieux naturels

Les effets sur le milieu naturel sont évalués de façon générique en identifiant le type d'impact susceptible de se produire pour un projet de ce type. Plusieurs mesures d'évitement et de réduction ou compensation (ERC) sont prévues comme « *l'aménagement de zones plantées composées de différentes strates arbustives et de plantes vivaces* », la plantation d'arbres pour compenser les abattages et assurer une continuité paysagère avec l'existant, ainsi que des « *discussions* » prévues avec l'Architecte des bâtiments de France en cas d'abattage inévitable d'arbres d'alignements.

Dans le cas des abattages d'arbres, il conviendrait de préciser le nombre envisagé et le devenir de « *l'arbre isolé majestueux* », qui n'est pas évoqué. Pour les plantations, il est prévu notamment des platanes et des Arbres de Judée. Les aménagements proposés devraient, selon le dossier, permettre d'améliorer l'insertion paysagère et de réduire l'effet d'îlot de chaleur mais ceci ne semble pas garanti en l'absence d'indications précises sur les plantations envisagées.

***L'Ae recommande de détailler les aménagements paysagers et de démontrer qu'ils permettront de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain.***

#### Eaux superficielles et souterraines

Des incidences potentielles du projet sont identifiées : augmentation « *très légère* » du risque de pollution chronique des eaux souterraines et superficielles, modification des écoulements des eaux souterraines (en lien avec les travaux projetés pour le PASO, le PSR et l'immeuble tertiaire) pouvant amplifier le phénomène de remontée de nappe déjà existant, incidences sur les eaux de ruissellement. Les mesures présentées sont très génériques et renvoient pour l'essentiel aux études à venir. Elles devront être précisées.

***L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact produite au stade du dossier de DUP les incidences du projet sur les eaux superficielles et souterraines et de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation en conséquence.***

#### 2.3.2.3 Milieux humains

Le quartier de la gare de Melun est aujourd'hui vécu comme répulsif, peu sécurisé et peu confortable par ses usagers et par les investisseurs. Le projet permettra une requalification urbaine (notamment des parvis) et une meilleure lisibilité de l'offre en équipement.

#### Circulation routière

Les principales incidences attendues du projet sont liées au confortement de l'attractivité et de l'intermodalité du pôle de Melun, à l'amélioration de la qualité de service pour les voyageurs, ainsi qu'à l'inscription du pôle dans la dynamique du quartier.

Il est considéré que la nature même du projet aura des incidences positives pour les transports en commun et les modes actifs grâce à la réorganisation et l'agrandissement des espaces, aux correspondances facilitées autour du pôle et au développement d'une offre de stationnement adaptée pour les rabattements (voitures particulières, deux-roues motorisés et vélos).

Selon l'étude de trafic réalisée, les conditions de circulation sur la zone d'étude, connaîtraient une dégradation « mesurée ». Le trafic serait peu dégradé sur la RD 606 par rapport à la situation de référence, car cet axe bénéficiera de la modification de la programmation des feux visant à optimiser le passage du TZen2<sup>31</sup>.

L'Ae observe que les scénarios utilisés pour l'étude de trafic ne correspondent pas à la définition du projet telle que retenue dans l'étude d'impact. Le scénario de référence (sans projet) intègre notamment les modifications du plan de circulation qui font partie du projet. Compte tenu des effets modérés attendus, cette différence n'a *a priori* pas de conséquence significative sur la circulation totale au sein de la zone. Elle peut néanmoins conduire à sous-évaluer les incidences acoustiques pour les axes qui sont peu fréquentées à l'heure actuelle.

Des résultats sur le nombre de kilomètres parcourus au sein de l'aire d'étude sont fournis<sup>32</sup>. Celui-ci diminuerait de 0,5 % à l'horizon 2025 dans la situation avec projet par rapport au scénario de référence et augmenterait de 1 % à l'horizon 2045. Pour les trafics à l'horizon 2045, il s'agit de la seule information disponible.

***L'Ae recommande de fournir les résultats de l'étude des trafics à l'horizon 2045.***

Le PSR a vocation à être labellisé Parc Relais<sup>33</sup>, sa labellisation permettant d'en favoriser l'accès aux usagers des trains via une tarification préférentielle, « conditionnée à l'accompagnement par la collectivité d'une politique de stationnement, incluant des actions de contrôle à une fréquence adaptée ».

***L'Ae recommande de préciser comment sera déclinée l'accompagnement par la collectivité de la politique de stationnement.***

Selon le dossier, le dimensionnement de l'extension du PSR a été estimé suite à plusieurs études menées (en 2009 et 2020). Des places pour les voitures électriques (avec recharge), d'autopartage et de covoiturage sont intégrées au PSR.

#### ***Nuisances sonores***

Le dossier identifie deux maisons individuelles qui seront soumises à des niveaux de bruit de jour supérieurs à 60 dB(A) (avec un maximum estimé à 62,5 dB(A)) au niveau de la voie qui sera créée pour le nouvel accès (qui concernera des poids lourds) à la plateforme ferroviaire via l'avenue de la

<sup>31</sup> Pour information, le projet TZen2 est pris en compte dans le scénario de référence. Selon l'étude de trafic, la mise en œuvre de ce projet conduira pour certains itinéraires à des augmentations des temps de parcours significatives (avec par exemple un allongement du temps de parcours estimé à 1 minute 39 secondes pour les véhicules allant depuis la DR606 Nord vers la RD 372).

<sup>32</sup> Il s'agit donc uniquement d'une analyse des effets à proximité immédiate du pôle gare.

<sup>33</sup> Parc Relais « Park and Ride » désigne un espace de stationnement en emprise hors voirie, aménagé à proximité immédiate d'une gare ou d'une station de métro. Le STIF (devenu IDFM) a élaboré un schéma directeur des parcs relais et un cahier de référence. Source : Cahier de références Parc Relais Stif.

Libération. Une protection acoustique de façade est prévue pour ces deux maisons. La mesure sera étendue à une troisième maison bien qu'elle ne soit pas obligatoire du point de vue réglementaire.

Le projet aura également pour conséquence d'augmenter de plus de 2 dB(A) les nuisances acoustiques pour d'autres bâtiments, ce qui ne nécessiterait pas, selon le dossier, de mesures correctives, les bâtiments concernés se trouvant « *en dehors de la zone de travaux* ». Comme indiqué dans la [note délibérée du 8 juillet 2015](#), l'Ae considère « *qu'il peut exister hors des secteurs de travaux des impacts sonores significatifs qui appellent potentiellement une action ; qu'il serait peu compréhensible d'établir une différence de traitement entre les riverains des travaux et d'autres riverains de l'infrastructure tout autant affectés que les premiers par l'effet des travaux ; enfin, qu'une telle ligne de conduite pourrait induire des interprétations trop souples de la réglementation* ». Il est indispensable de prévoir des mesures pour l'ensemble des bâtiments concernés par une augmentation de plus de 2 dB(A) liée au projet.

Il convient par ailleurs de rectifier le biais méthodologique signalé précédemment en excluant la modification du plan de circulation de la situation de référence.

***L'Ae recommande d'évaluer les incidences acoustiques en excluant modification du plan de circulation de la situation de référence, puis de définir et de mettre en œuvre des mesures acoustiques pour l'ensemble des bâtiments soumis à une augmentation de plus de 2 dB(A) du fait de la réalisation le projet.***

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

### *Qualité de l'air et santé*

Les émissions au sein de l'aire d'étude diminueraient, selon le polluant considéré, entre 0 et 0,6 % à l'horizon 2025 et augmenteraient de 0 à 1,1 % à l'horizon 2045 (écart entre la situation avec projet et la situation de référence).

Selon l'analyse réalisée sur la dispersion des polluants au sein de l'aire d'étude, les concentrations en NO<sub>2</sub> diminueraient de 6,4 % en moyenne en 2025 (avec une fourchette allant de - 0,2 % à - 36,6 %) et de 1,5 % en 2045. Ces résultats ne sont pas intuitifs compte tenu des évolutions des émissions totales.

Dans le cas des PM<sub>10</sub>, les incidences du projet sur les concentrations seraient peu significatives (0 % en 2025 et + 0,1 % en 2045).

L'indice pollution population (IPP)<sup>34</sup> a été calculé pour le traceur NO<sub>2</sub>. Par rapport au scénario de référence, l'IPP serait en diminution dans le scénario avec projet de 3 % en 2025. Pour 2045, le dossier présente des résultats différents à deux pages d'intervalle (avec respectivement une diminution moyenne de 11 % et de 1 %). Il convient de préciser la valeur qui doit être prise en compte. Les évolutions sont, dans tous les cas, modérées et la contribution attendue du projet est positive.

<sup>34</sup> Indicateur qui représente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique due au projet routier et aux voies affectées par celui-ci. Il ne doit en revanche pas être considéré comme un indicateur sanitaire à proprement parler. L'IPP est le résultat du croisement des concentrations des polluants retenus et des populations exposées sur la zone d'étude.

## *Risques naturels*

En phase exploitation, le projet pourrait amplifier le phénomène de remontée de nappe déjà existant, du fait de l'effet barrage pouvant être créé par le nouveau passage souterrain, le parking de stationnement souterrain situé sous le projet immobilier tertiaire et éventuellement le niveau inférieur du nouveau PSR. Le dossier renvoie à de futures études hydrogéologiques « *la détermination des mesures nécessaires pour limiter les éventuels impacts du PEM liés au phénomène de remontées de nappes* », tout en prévoyant quelques mesures d'évitement ou de réduction très génériques (interdiction des dépôts dans les points bas des terrains naturels, évacuation de tout équipement technique et produits potentiellement polluants en cas d'inondation).

Pour le phénomène de retrait gonflement des argiles, il renvoie à des dispositions constructives pour prendre en compte les éventuelles sensibilités des sols argileux vis-à-vis de ce phénomène.

***L'Ae recommande de compléter le volet de l'étude d'impact relatif à la prise en compte des risques naturels et de présenter les mesures ERC retenues en conséquence.***

## *Paysage*

L'architecture de l'ensemble des éléments du projet, ainsi que l'insertion du projet en lui-même dans son environnement ne sont pas encore actés, le dossier précisant que l'étude d'impact a vocation à être actualisée lors des études ultérieures ou lors du dépôt des permis de construire. Des « vues de principe » non contractuelles donnent un aperçu des futurs aménagements. L'étude conclut à des effets positifs du projet sur le paysage compte tenu notamment du traitement paysager des divers espaces aménagés et du renforcement de la plantation d'arbres d'alignement. Dans le cas des plantations d'arbres et du PSR dont les dimensions vont être augmentées par rapport à la situation actuelle, il serait utile de joindre des vues comparées de l'existant et de la situation projetée.

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

L'évaluation socio-économique du projet est présentée en utilisant la méthode prévue par [l'instruction ministérielle du 16 juin 2014](#). Des résultats sont également fournis en appliquant une méthode dite « francilienne » utilisée par IDFM.

L'évaluation anticipe une augmentation des flux de correspondance entre les lignes de bus et le réseau ferré de l'ordre de 50 % entre 2019 et 2030, ce qui est nettement supérieur à l'augmentation attendue du nombre de passagers (croissance de 30 % attendue entre 2020 et 2030). Au-delà de 2030, le trafic est supposé augmenter de 1 %.

Le bilan est établi en tenant compte des coûts de réalisation du projet, hors coûts liés à la mise en accessibilité de la gare. Les gains du projet sont liés aux gains de temps pour les différents usagers du pôle. Les gains de temps et la monétarisation correspondante avec la méthode de l'instruction ministérielle sont récapitulés dans le tableau n°1.

|                                                                                      | Usagers concernés                                                                 | Gain ou perte de temps              | Gain (en M€ <sup>35</sup> ) |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|
| Amélioration des correspondances ferroviaires                                        | voyageurs effectuant une correspondance ferroviaire                               | 35 s (gain)                         | 19,4                        |
| Évolution des itinéraires de correspondance entre les bus et les lignes ferroviaires | usagers effectuant une correspondance entre les lignes de bus et la gare          | - 5 s (perte)                       | - 11,7                      |
| Amélioration des accès à pied                                                        | Usagers se rendant au pôle à pied                                                 | 40 s                                | 24,1                        |
| Amélioration du stationnement                                                        | Usagers se rendant au pôle en voiture (VP) ou en vélo                             | 7 minutes (VP)<br>2 minutes (vélos) | 17,3                        |
| Amélioration du lien ville-ville                                                     | Piétons et cyclistes se déplaçant entre le nord et le sud du faisceau ferroviaire | 10 s (piétons)<br>30 s (cyclistes)  | 6,8                         |
| Décongestion au sein du pôle                                                         | Usagers du pôle aux heures de pointe                                              | 10 s                                | 70,5                        |
| <b>Total</b>                                                                         |                                                                                   |                                     | <b>126,4</b>                |

Le bénéfice net actualisé est très légèrement positif, il est estimé à 1 M€<sub>2019</sub>. Ce résultat est très sensible aux hypothèses faites pour les gains de temps. Il serait utile de préciser comment ces gains ont été estimés et d'envisager des tests de sensibilité compte tenu de l'incertitude liée à ces estimations.

L'évaluation n'intègre ni les effets du report modal engendré par le projet, ni les gains ou pertes liés aux effets sur l'environnement et la santé humaine (en particulier les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, les nuisances acoustiques et la sécurité routière). L'absence de prise en compte du report modal est justifiée dans le dossier par « *la complexité de calcul d'un tel indicateur pour ce type de projet* ». Cette question doit néanmoins être approfondie car elle est déterminante pour l'estimation des gains environnementaux et en premier lieu de l'impact en termes de changement climatique.

En l'absence d'évaluation du report modal, les éléments présentés dans le dossier pour les émissions de gaz à effet de serre du projet conduisent à un bilan négatif d'environ 52 ktCO<sub>2e</sub>.

Les conclusions du dossier sur le caractère positif du projet en termes socio-économique et de gains environnementaux doivent être étayées par une démonstration plus rigoureuse.

***L'Ae recommande de compléter dans l'étude d'impact produite au stade du dossier de DUP l'évaluation socio-économique en prenant en compte le report modal et en évaluant les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine (gaz à effet de serre, polluants atmosphériques, nuisances acoustiques, sécurité routière).***

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

Les mesures de suivi proposées à ce stade sont très génériques pour la phase chantier (constitution d'un plan d'assurance environnement par les entreprises, suivi du chantier par un coordinateur « environnement » et mission d'ordonnancement, de pilotage et de coordination) et portent pour la

<sup>35</sup> Aux conditions économiques de 2019.

phase exploitation uniquement sur le suivi des plantations, la réalisation de campagnes de mesures acoustiques avant et après mise en service et le suivi de la fréquentation du pôle.

Des compléments devront être apportés en lien avec les précisions attendues pour l'évaluation des thématiques environnementales (sols pollués, eaux superficielles et souterraines, émissions de gaz à effet de serre, etc.).

***L'Ae recommande de compléter les mesures de suivi en lien avec l'approfondissement attendu de l'analyse des thématiques environnementales et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation correspondantes.***

## **2.6 Effets cumulés**

Le dossier retient le projet du TZen2 en distinguant les effets cumulés en phase chantier et en phase d'exploitation. L'analyse est très générique et conclut au caractère positif des deux projets sans autre démonstration. Le dossier opère une analyse « succincte » des synergies avec le quartier du Clos Saint-Louis et se contente de conclure que la connexion de ce futur quartier avec la gare de Melun est primordiale, le quartier étant actuellement enclavé, les autres projets, dont le quartier centre gare, étant écartés en raison de leur caractère « lointain ».

***L'Ae recommande de préciser les modalités de raccordement, pour l'ensemble des modes de transport, du clos Saint-Louis au pôle gare et au reste de la communauté d'agglomération.***

## **2.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique est bien proportionné, illustré et didactique. Il reprend le diagramme présentant les interactions entre les facteurs ce qui permet une appréhension rapide du contexte.

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