

ATELIER BALADE

Autour du pôle-gare de Melun et à la salle des Marocains, à La Rochette

Le 10 février 2018, de 10h à 12h30

La rencontre a duré 2 heures et demie et a accueilli 17 participants.

L'atelier-balade a réuni sur inscription des usagers du pôle-gare, des habitants de l'agglomération, des acteurs du monde associatif et des élus. Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet, a présenté lors d'une balade autour de la gare les différents éléments du projet d'aménagement.

Un atelier s'en est suivi où les personnes présentes, organisées en trois sous-groupes, ont pu apporter leur avis sur chaque point structurant du projet : les aménagements autour de la gare, les scénarios de franchissement et les scénarios de configuration de la gare routière sud. Une restitution du travail des différents sous-groupes a eu lieu avant la clôture de l'atelier.

Intervenants

Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage

- **Émilie CHARRUAU**, Chargée de projets

Animation de l'atelier

- **Hélène PERLEMBOU**, C&S Conseils

Documentation disponible

- La plaquette d'information sur le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun.

Déroulement de l'atelier-balade

Premier temps : balade commentée autour du pôle-gare

Second temps : atelier en salle

1. Projection du film de présentation du projet
2. Présentation par **Émilie CHARRUAU**, Île-De-France Mobilités
3. Temps d'échange
4. Travail en sous-groupes et mise en commun
5. Clôture de l'atelier

1. Projection du film de présentation du projet

Voir [le film sur le site Internet](#).

2. Présentation du projet par Émilie CHARRUAU, Île-De-France Mobilités

Voir [le diaporama disponible sur le site Internet](#).

3. Temps d'échange

Pierre TEMBRUN, riverain, s'inquiète des difficultés posées par la circulation automobile pour accéder à la gare, estimant que le T Zen 2 va couper la circulation entre Fontainebleau et Melun. Il juge nécessaire de revoir le schéma de circulation en préalable au projet d'aménagement du pôle-gare.

Sophie VRIGNAUD, riveraine, regrette que la concertation en cours porte uniquement sur l'aménagement de la gare, alors que les plans projetés font apparaître les emprises du projet urbain. Elle souhaite qu'une concertation soit organisée sur le projet urbain. Elle indique que les riverains craignent que les bus effectuent leurs manœuvres sur l'une des voies représentées sur le plan projeté, qui n'existe pas actuellement, ce qui lui fait craindre des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores.

Jean-Pierre BRUNET, association de sauvegarde de Melun, estime que les passerelles manquent d'esthétisme, qu'elles sont dangereuses lorsqu'elles sont métalliques, même couvertes, et qu'elles sont moins accessibles aux personnes à mobilité réduite que les souterrains. Il estime nécessaire de résoudre la question du plan de circulation avant de réaliser le projet d'aménagement du pôle-gare, qui sera d'autant plus compliqué avec l'arrivée du T Zen 2, dont il juge l'itinéraire non pertinent. Il estime que le projet d'aménagement du pôle-gare est tributaire de la réalisation d'un pont, réclamé depuis 30 ans, et s'inquiète des conditions de circulation dans Melun si ce pont n'est pas réalisé.

Jean-Jacques MULOT, habitant de Melun, s'inquiète du calendrier de réalisation du projet.

Aude LUQUET, riveraine et députée de la 1^{ère} circonscription de Seine-et-Marne, demande si des comparaisons ont été faites par le maître d'ouvrage sur les souterrains et les passerelles d'autres pôles-gares en termes de sécurité. Elle estime que le sentiment d'insécurité est une problématique de la gare de Melun, notamment pour le souterrain piéton actuel. Elle souligne que les statistiques montrent que des actes de violence existent, notamment envers les femmes.

- **La circulation**

Émilie CHARRUAU, chargée de projet, Île-de-France Mobilités, confirme que la problématique liée à la circulation est identifiée par Île-de-France mobilité, notamment *via* le projet T Zen 2. Elle souligne que des études spécifiques sont menées sur les carrefours, en collaboration avec le Département de Seine-et-Marne, afin de permettre l'intégration du T Zen 2 et des bus dans le plan de circulation. Ces études vont également permettre de vérifier que les espaces envisagés par le projet pourront être réalisés sans gêner la circulation, même lors de la phase travaux. Le prestataire de ces études travaille régulièrement avec le Département de Seine-et-Marne. Ses conclusions seront intégrées au Schéma de Principe qui sera présenté à la population au moment de l'Enquête Publique, fin 2019.

Elle précise que l'ensemble des études de circulation réalisées dans le cadre du T Zen 2 ont été intégrées aux études du pôle-gare.

- **Le T Zen 2**

Pierre-Olivier CAREL, Île-de-France Mobilités, pilote du réseau Méliabus, rappelle que le T Zen 2 ne relève pas de la compétence d'Île-de-France Mobilités, mais du Département de Seine-et-Marne.

- **Les circulations**

Pierre-Olivier CAREL, Île-de-France Mobilités, indique qu'il est envisagé de proposer aux véhicules circulant sur l'avenue Thiers depuis le nord de tourner à gauche vers le pôle-gare, pour effectuer un demi-tour et ressortir. Il souligne que différents scénarios sont en cours d'étude, dont le principe est de mutualiser le site propre avec l'ensemble des bus (Seine-et-Marne Express, Méliabus, T Zen 2), afin de limiter les impacts sur la circulation dans le sens nord/sud. Il souligne qu'une autre étude porte sur la circulation depuis la place Saint-Jean jusqu'à l'entrée de la gare routière. Il précise que l'ensemble des études intègrent l'hypothèse de réalisation du pont amont, qui permettrait notamment aux lignes de bus desservant Vaulx-le-Pénil d'arriver *via* la rue de l'Industrie. Le calendrier de réalisation du pont, s'il est confirmé, sera intégré aux études d'Île-de-France Mobilités afin de dimensionner au plus juste la gare routière nord.

- **Le projet urbain**

Émilie CHARRUAU, Île-de-France Mobilités, rappelle que le projet urbain du Quartier Centre gare est porté par la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine, et qu'Île-de-France Mobilités aménage uniquement l'espace de la gare routière nord en collaboration avec l'agglomération. Île-de-France Mobilités ne dispose pas d'informations sur le reste du périmètre. La décision d'organiser un temps de concertation propre au projet urbain relève de la communauté d'agglomération.

- **Le sentiment d'insécurité**

Émilie CHARRUAU, Île-de-France Mobilités, estime qu'un franchissement emprunté par les usagers est plus rassurant qu'un franchissement peu fréquenté. Elle indique qu'Île-de-France Mobilités craint que la passerelle soit peu fréquentée en raison de son dénivelé (16 mètres cumulés), malgré le confort envisagé (la passerelle serait couverte et disposerait d'ascenseurs).

Martine BERÇOT, directrice de projets des lignes D et R, SNCF Mobilités, souligne que les souterrains réalisés aujourd'hui sont sécurisés et disposent de caméras de vidéo-surveillance. Elle précise que les fonctionnements diffèrent selon les scénarios : dans le scénario C, le souterrain est fermé. Dans le scénario B, la partie ferroviaire doit être fermée, et il reste à décider si le souterrain assurant le lien ville-ville sera ouvert ou fermé le soir.

4. Travail en sous-groupes et mise en commun

Les participants répartis en trois sous-groupes ont travaillé sur les trois thématiques proposées avant la mise en commun par les rapporteurs de chaque table.

1) L'aménagement des espaces autour de la gare

Table 1

Les participants de la première table identifient les aspects suivants :

- **Rejoindre la gare**
 - La traversée du parvis nord est complexe en raison de la circulation automobile intense. Les voitures représentent un problème jugé insupportable.
- **Effectuer sa correspondance**
 - Le souterrain est pratique pour effectuer sa correspondance, mais peut néanmoins être ressenti comme étant anxiogène.
- **Se repérer dans le pôle (signalétique)**
 - L'orientation dans le pôle-gare est aisée pour les usagers habitués, mais compliquée pour les autres.
- **Accéder à des services**
 - La possibilité d'accéder directement aux bus de l'avenue Thiers depuis l'escalier situé à l'ouest du bâtiment voyageurs est saluée, même si la nécessité de traverser le flux automobile remontant vers la gare pour les rejoindre est déplorée.
- **Se sentir à son aise (confort, sécurité)**
 - Le hall de la gare est jugé très agréable depuis sa rénovation.
 - Les voitures et la présence de dealers créent des nuisances dans les environs de la gare.

Table 2

Les participants de la deuxième table partagent les positions énoncées par ceux de la première table, et les complètent ainsi :

- **Rejoindre la gare**
 - La traversée du parvis nord par les piétons depuis l'avenue de la Libération ou la rue Dajot est jugée compliquée en raison de la circulation intense des bus et des voitures.
- **Accéder à des services**
 - Le manque de taxis présents à la sortie de la gare est regretté.

Table 3

Les participants de la troisième table identifient les aspects suivants :

- **Rejoindre la gare**
 - La réalisation du contournement de Melun et l'interdiction de la circulation des poids-lourds sur l'avenue Thiers est jugée indispensable pour améliorer la circulation sur cet axe.
 - La création de 350 places de stationnement fait craindre l'augmentation du nombre de voitures, de la pollution et des difficultés de circulation. L'extension du parking est déplorée, la création d'un parking à l'entrée de la ville est suggérée en remplacement ; celui-ci pourrait être relié au pôle-gare par des navettes, de préférence électriques.
 - Le tracé et les arrêts du T Zen 2 sont jugés inappropriés pour désenclaver les zones industrielles et désengorger l'avenue Thiers.
 - La révision du plan de circulation de Melun, la réalisation des ponts en amont et en aval, et la révision de l'itinéraire du T Zen 2 sont jugés nécessaires.
- **Effectuer sa correspondance**
 - Éloigner les bus du pôle-gare afin d'éviter leur concentration est jugée nécessaire ; il est suggéré de les remplacer par des navettes électriques.
 - Développer les voies cyclables et prévoir des parkings dédiés aux vélos est jugé indispensable.
- **Se repérer dans le pôle (signalétique)**
 - La modification de la distribution des bus est saluée comme étant une amélioration notable en termes de signalétique.
 - L'amélioration de la signalétique est jugée nécessaire, notamment en la rendant sonore.
- **Se sentir à son aise (confort, sécurité)**
 - La sécurité de la gare est perçue comme n'étant pas assurée, les bâtiments étant jugés non adaptés aux correspondances.

2) Les scénarios de franchissement

Table 1

Les participants de la première table identifient les aspects suivants :

- **Scénario passerelle (scénario A)**
 - L'entrée sud mutualisant deux directions semble trop complexe ;
 - Le dénivelé de la passerelle est trop important, malgré les ascenseurs et son décalage à l'extrémité du bâtiment de la gare. La passerelle risque de représenter une dépense importante pour un nombre limité d'utilisateurs.
- **Scénario souterrain (scénario B)**
 - L'absence de dénivelé du souterrain est saluée.
 - Est rappelée la possibilité de réaliser un souterrain efficace et non anxiogène. La nécessité de rendre le franchissement non anxiogène est soulignée.
- **Scénario mixte (scénario C)**
 - Le souterrain est jugé sous-dimensionné.

- L'absence d'accès aux quais depuis la passerelle est vue comme une caractéristique qui freinera son utilisation.

Table 2

La deuxième table se dit opposée aux passerelles pour les raisons présentées par la première table, ainsi que pour leur manque d'esthétique.

Table 3

Les participants de la troisième table identifient les aspects suivants :

- La réalisation d'un souterrain est positive.
- Les passerelles sont perçues comme étant dangereuses, non esthétiques et difficiles d'accès pour les personnes âgées.
- Le manque d'accessibilité de la gare aux Personnes à Mobilités Réduites est regretté fortement.
- Les scénarios B et C sont vus comme améliorant le fonctionnement de la gare mais ne résolvant pas les problèmes de sécurité et d'accessibilité.
- Une centralisation de l'information et une réorganisation des voies est souhaitée, afin d'éviter la dispersion des usagers.
- L'éloignement de la passerelle est vu comme une caractéristique qui freinera son utilisation.

3) Les scénarios de la gare routière sud

Table 1

Les participants de la première table identifient les aspects suivants :

- La conservation du marché du dimanche matin permise par le scénario de gare routière actuelle est saluée.
- La frustration des usagers de bus devant effectuer un long un long détour par la rue Pissarro avant de pouvoir descendre rue de l'industrie est soulignée.
- Le scénario de reconfiguration de la gare routière est vu comme permettant de résoudre les problèmes de circulation.
- La suppression du square actuel envisagé par le scénario de reconfiguration est regretté, même s'il est jugé peu accueillant voir anxiogène.

Table 2

Les participants de la deuxième table identifient les aspects suivants :

- La suppression du square, envisagée par le scénario de reconfiguration, est regrettée.

Table 3

Les participants de la troisième table identifient les aspects suivants :

- L'augmentation du trafic de bus et de la pollution qui l'accompagne, notamment au niveau de l'avenue Thiers, est perçue défavorablement. L'arrivée et le départ des bus est vue comme devant s'effectuer au même endroit.

- La suppression du square envisagée par le scénario de reconfiguration est regrettée, même si son insécurité est soulignée, et qu'un participant rappelle que le projet de reconfiguration prévoit de conserver à cet espace son aspect végétalisé.

Les gares routières

Pierre-Olivier CAREL, pilote de réseau chez Île-de-France Mobilités, indique que des études menées sur les conditions de réalisation d'une unique gare routière au nord ont montré qu'elle ne disposait pas de suffisamment d'espaces, d'autant plus dans la perspective d'arrivée du T Zen 2 et de l'augmentation de la flotte Mèlibus.

Il souligne qu'orienter les bus venus du sud vers la gare routière nord nécessiterait de leur faire emprunter l'avenue Thiers, déjà saturée, ce qui aurait des conséquences sur le respect des horaires. Il estime donc nécessaire de réaménager la gare routière sud afin d'effectuer la régulation des bus avec un minimum de contraintes. Il rappelle que la réglementation impose aux conducteurs de couper leur moteur lorsque le véhicule est à l'arrêt depuis 5 min.

Il souligne que l'espace alloué actuellement au temps de régulation rue de l'Industrie est très limité : seuls deux véhicules peuvent y stationner, alors que le réseau Mèlibus a besoin de 6 emplacements. Il estime que conserver en l'état la gare routière sud conduirait à l'engorgement de la rue de l'Industrie, tandis que la reconfiguration permettrait de proposer une qualité de service équivalente à celle de la gare routière nord. Il rappelle qu'en termes de pollution, un bus permet, en moyenne, d'éviter l'émission CO2 de 30 véhicules particuliers.

5. Clôture de l'atelier

Hélène PERLEMBOU, C&S Conseils, relève les principaux thèmes abordés :

- Les scénarios de franchissement et leurs avantages et inconvénients ont été débattus. La plupart des participants ont estimé que le scénario souterrain répondait le mieux aux objectifs du projet.
- Le contournement de Melun et l'arrivée du T Zen 2 ont été identifiés comme étant des enjeux fortement liés au pôle-gare.
- L'aspect anxiogène du souterrain actuel et la nécessité de prendre cet aspect en compte dans le scénario de franchissement a été souligné.
- La difficulté pour les piétons de traverser l'avenue Thiers a été évoquée.
- Les scénarios de la gare routière sud ont été débattus, avec la question de la place des espaces verts et de la conservation du marché.
- L'articulation du projet de pôle-gare et du projet urbain, à propos duquel une concertation est demandée, a été évoquée.

Hélène PERLEMBOU, C&S Conseils, rappelle que la concertation se tient jusqu'au **2 mars 2018** ; elle invite les participants à donner leur avis via les différentes modalités mises en place : **coupons T, site internet et fiches avis**. Elle indique que le prochain rendez-vous de la concertation est la réunion publique du **mardi 13 février** à Melun.