

# RÉUNION PUBLIQUE

**Au complexe sportif Jacques Marinelli, rue  
Doré à Melun**

**Le 13 février 2018 de 19h à 21h**

La réunion a duré 2h30 et a accueilli 94 participants.  
17 interventions ont eu lieu depuis la salle.

La réunion publique a rassemblé des riverains, des élus, des acteurs du monde associatif et des transports. Île-de-France Mobilités (IDFM), maître d'ouvrage du projet, a répondu aux questions posées par les participants sur le projet et la concertation.

## Intervenants

---

### Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage

- **Gilles FORT**, Chef du département Projets Métros et Pôles à la direction des infrastructures
- **Émilie CHARRUAU**, Chargée de projets
- **Sébastien BESCHI**, Chargé de missions information et concertation

### Animation de la réunion

- **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

## Documentation disponible

---

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

## Déroulement de la réunion

1. **Ouverture**
2. **Présentation du projet par Île-de-France Mobilités**
3. **Restitution des réunions précédentes**
4. **Échanges avec les participants**
5. **Clôture de la réunion**

## 1. Ouverture

---

- **Mot d'accueil par Louis VOGEL, président de la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine et maire de Melun**

**Louis VOGEL** remercie les participants pour leur présence. Il estime la concertation fondamentale pour recueillir les avis sur le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun, et rappelle que la question de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite a été particulièrement soulevée lors de la réunion avec les acteurs et associations du territoire organisée par Île-de-France Mobilités le 31 janvier, dans le cadre de la concertation.

Louis VOGEL souligne que la gare de Melun, l'une des gares les plus fréquentées d'Île-de-France, va voir sa fréquentation augmenter, notamment avec les projets touristiques, économiques et universitaires portés par l'agglomération. Pour faire face à cette augmentation, il estime nécessaire de remédier aux dysfonctionnements actuels liés à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, aux difficultés d'exploitation des bus, à la place des circulations douces, et à l'encombrement des voiries adjacentes par le stationnement automobile. Il salue l'opportunité offerte par le projet d'aménagement de remédier à ces difficultés.

Louis VOGEL estime que le projet doit prendre en compte chaque mode d'accès au pôle et faciliter leur lien, anticiper l'arrivée des projets tels que le T Zen 2, faciliter les liens interurbains et créer des lieux de vie agréables proposant davantage de commerces et une sécurité améliorée.

- **Présentation du déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET, C&S Conseils**

## 2. Présentation du projet par Île-de-France Mobilités

---

Voir le diaporama disponible sur le site Internet

<http://www.aménagement-pole-melun.fr/mediatheque/documents-de-concertation/>

- Présentation du contexte du projet par **Gilles FORT, chef du département Projets Métros et Pôles à la direction des infrastructures, IDFM**
- Projection du film de présentation du projet d'aménagement des espaces autour de la gare ([en ligne sur le site Internet du projet](#))
- Présentation du projet d'aménagement des espaces autour de la gare par **Emilie CHARRUAU, chargée de projets, IDFM**
- Projection du film de présentation des scénarios de franchissement ([en ligne sur le site Internet du projet](#))
- Présentation des scénarios de franchissement par **Émilie CHARRUAU, IDFM**
- Synthèse des avantages et inconvénients des scénarios de franchissement et présentation de la mise en œuvre du projet et de ses financements par **Gilles FORT, IDFM**
- Présentation du calendrier et des objectifs de la concertation par **Sébastien BESCHI, chargé de missions information et concertation, IDFM**

## 3. Restitution des réunions précédentes

---

**Hélène PERLEMBOU**, C&S Conseils, revient sur les points clés abordés lors des différentes rencontres de la concertation :

**La rencontre avec les voyageurs du 29 janvier** ([compte-rendu disponible sur le site Internet](#)) avait pour objectif d'informer les usagers du pôle-gare sur le projet et la concertation et de recueillir des avis. Les principaux thèmes ayant émergé des échanges sont les suivants :

- Le partage de l'opportunité du projet
- Les commerces, les services et les taxis, reconnus comme étant les principaux points positifs du pôle-gare
- Les avantages et les inconvénients des trois scénarios de franchissements des espaces ferroviaires
- Les difficultés de cohabitation et de circulation entre les modes de déplacement, en particulier sur le parvis nord, la gare routière sud et l'avenue Thiers
- Le stationnement et le dépose-minute, jugés limités aux abords du pôle-gare
- Le manque d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite
- Le sentiment d'insécurité.

**La réunion avec les acteurs du 31 janvier** ([compte-rendu disponible sur le site Internet](#)) a réuni sur invitation une trentaine d'acteurs du territoire. Les principaux thèmes ayant émergé sont les suivants :

- L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, qui a dominé les échanges
- Le périmètre du projet et de la concertation
- La circulation routière et le traitement des carrefours
- Les stationnements, notamment le parc relais et les déposes-minutes
- Le calendrier du projet et la demande d'amélioration immédiate de l'existant
- La dangerosité des traversées piétonnes de l'avenue Thiers
- L'accessibilité pour les cyclistes.

**L'atelier-balade du 10 février** ([compte-rendu disponible sur le site Internet](#)) a réuni sur inscription une quinzaine de participants. Les principaux thèmes ayant émergé sont les suivants :

- La dangerosité des traversées piétonnes sur l'avenue Thiers et sur le parvis nord
- Les avantages et inconvénients des différents scénarios
- La circulation automobile, en lien avec le contournement de Melun, le projet de pont et l'itinéraire du T Zen 2
- Le sentiment d'insécurité dans la gare et à ses abords, notamment l'aspect anxiogène du souterrain existant
- La coordination du projet d'aménagement du pôle-gare avec le projet urbain
- Les scénarios de reconfiguration de la gare routière sud.

## 4. Échanges avec les participants

**Denis JULLEMIER, conseiller départemental du canton de Melun**, remercie Île-de-France Mobilités d'avoir collaboré avec le Département de Seine-et-Marne, la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine et la Région Île-de-France. Il rappelle l'importance du pôle-gare, et salue l'extension du parc relais prévue par le projet. Il estime nécessaire de réaliser un autre parc au nord de l'agglomération, pour l'articuler avec le T Zen 2. Il indique que Jean-Jacques BARBAUX, président du Conseil départemental de Seine-et-Marne, estime nécessaire de prendre en compte l'ensemble des projets du territoire, tels que le contournement de Melun, soutenu par la Région Île-de-France.

**Françoise SAGE, riveraine**, estime que le quartier de la gare a une image négative. Elle s'inquiète des conséquences du projet sur la circulation automobile, demandant comment sera conciliée la circulation de la rue Dajot et de l'avenue Thiers avec le stationnement, soulignant la difficulté que rencontrent dès à présent les riverains pour accéder à leurs habitations. Elle s'inquiète des conséquences du passage du T Zen 2 par la rue Dajot. Elle estime nécessaire pour la viabilité du projet d'aménagement du pôle-gare de prévoir des escaliers mécaniques, soulignant que les ascenseurs sont souvent en panne.

**Michel FRANÇOIS, riverain**, regrette que des poids lourds circulent sur l'avenue Thiers. Il évoque un premier projet abandonné en 2013, espérant que la maîtrise d'ouvrage en tiendra compte dans le projet d'aménagement du pôle-gare. Il estime nécessaire de rendre les quais accessibles aux personnes transportant des valises, et s'inquiète du dimensionnement des ascenseurs. Il demande des précisions sur la durée des travaux et les mesures compensatoires envisagée pour faciliter les déplacements durant cette période. Il demande quelle est la date envisagée pour la construction du pont, et qui en sera le maître d'ouvrage.

### • L'accessibilité des quais

**Émilie CHARRUAU, chargée de projets, Île-de-France Mobilités**, indique que dans l'ensemble des scénarios, les franchissements des espaces ferroviaires sont équipés d'ascenseurs, dimensionnés pour permettre à un fauteuil roulant de se retourner. Elle rappelle que la mise en accessibilité de la gare est une obligation, qui s'applique depuis l'espace public jusqu'au train. Elle indique qu'en complément des ascenseurs, des escaliers mécaniques sont prévus sur la passerelle (scénario A). Dans les scénarios souterrains, la présence d'escaliers mécaniques n'est pas assurée et sera étudiée dans les études ultérieures (insertion compliquée au vu de l'étroitesse des quais).

### • La circulation

**Émilie CHARRUAU, Île-de-France Mobilités**, rappelle que des études de circulation sont réalisées en lien avec le T Zen 2, et qu'Île-de-France Mobilités collabore avec le Département de Seine-et-Marne sur ce sujet. Elle indique qu'une étude des carrefours est menée pour analyser le fonctionnement de l'avenue Thiers et du parvis nord, notamment avec l'arrivée du T Zen 2. Elle confirme que les études réalisées dans le cadre du T Zen 2 sont intégrées et actualisées pour garantir sa compatibilité avec la circulation. Les conclusions de ces études seront présentées lors de l'enquête publique. Elle indique que les espaces de dépose-minute et de taxis seront établis dans un second temps, puisqu'ils sont liés au plan de circulation.

**Gilles FOURT, chef du département Projets Métros et Pôles à la direction des infrastructures, Île-de-France Mobilités**, ajoute que la contrainte de l'espace oblige à réfléchir à des conditions de cohabitation astucieuses entre les différentes fonctions. Il explique que le déplacement de la gare routière nord au niveau de la halle SERNAM permettra de desserrer la contrainte sur le parvis nord. Il

indique que les fonctionnalités routières seront maintenues pour les automobilistes et les riverains, même si elles seront amenées à évoluer.

- **La circulation des poids-lourds sur l'avenue Thiers**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, indique que le projet de pôle-gare n'a pas vocation à régler cette question. En revanche, l'étude sur l'aménagement des carrefours prévoit d'étudier l'amélioration de la sécurité des traversées piétonnes.

- **Les travaux**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, indique que les travaux seront complexes, notamment pour les scénarios prévoyant la construction d'un souterrain, et engendreront des gênes pour les usagers et les riverains. La maîtrise d'ouvrage maintiendra les cheminements vers la gare *via* un phasage du chantier.

**Nicole TRIBOLO, riveraine**, s'inquiète de la passerelle qui présente un fort dénivelé, et regrette qu'il n'existe pas actuellement de rampes pour les valises. Elle estime que les ascenseurs envisagés ne permettront pas de répondre à la forte fréquentation attendue.

**Jean-Charles CECCALDI, riverain**, s'interroge sur le coût du projet et demande s'il ne serait pas préférable d'engager le contournement de Melun avant le pôle-gare.

**Jérôme COTTARD, association Melun Val-de-Seine Environnement**, propose de construire une passerelle reliant la rue de Ponthierry à la liaison douce vers Dammarie, ce qui permettrait de mettre en place des pentes douces pour les personnes à mobilité réduite et de désengorger les accès du côté est.

**Ronald DILSCHER, entrepreneur à Melun**, s'interroge sur les conséquences des travaux pour les commerçants, rappelant que ceux du centre-ville ont perçu des dédommagements en lien avec le T Zen 2. Il partage l'opportunité du projet mais craint que l'aménagement de la gare routière sud empêche les habitants d'accéder à leurs habitations. Il demande ce qui est envisagé pour améliorer la sécurité dans les environs du pôle-gare.

**Aurélié COURTEILLE, riveraine**, salue l'opportunité du projet, compte tenu du potentiel historique, culturel et touristique de l'agglomération Melun Val de Seine. Elle estime que la priorité doit être donnée à la résolution des problèmes de circulation de Melun, par la réalisation d'un contournement. Elle s'interroge sur les raisons expliquant que la passerelle du scénario A n'est pas située au même emplacement que le souterrain du scénario B.

- **La passerelle**

**Emilie CHARRUAU, Île-de-France Mobilités**, indique que la localisation de la passerelle du scénario A s'explique par la topographie, caractérisée par de forts dénivelés. Elle indique qu'une passerelle au niveau de la rue de Ponthierry ne permettrait pas de rendre le pôle-gare accessible : le décalage des franchissements ne permettrait pas d'accéder à la fois aux quais et aux gares routières. Elle précise qu'il est impossible de rendre accessible le souterrain existant, qu'il est donc obligatoire de créer un nouveau franchissement pour permettre l'accès des personnes à mobilité réduite.

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, indique qu'Île-de-France Mobilités craint que les passerelles ne soient pas utilisées, compte tenu du fait que les voies sont situées sur un talus, ce qui renforce les dénivelés liés au franchissement.

- **Les escaliers mécaniques et les ascenseurs**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, rappelle que la passerelle du scénario A prévoit des escaliers mécaniques et des ascenseurs. Il indique que des contrats liant Île-de-France Mobilités, la SNCF et la RATP obligent à les remettre en état, sous peine de pénalités.

- **Le contournement routier de Melun**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, indique que le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun n'a pas vocation à résoudre les problèmes de circulation dans l'agglomération.

- **Le calendrier du projet**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, rappelle que le projet doit répondre à l'obligation légale de rendre le pôle-gare de Melun accessible aux personnes à mobilité réduite, ce qui ne peut attendre la réalisation du contournement de Melun.

- **Les impacts du chantier**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, indique qu'il est envisageable de mettre en place une commission de règlement à l'amiable, indépendante du maître d'ouvrage, qui instruirait des dossiers des personnes dont les activités commerciales seraient directement impactées par les travaux.

**Damien GUER, représentant départemental de l'Association des Paralysés de France**, regrette que la gare n'ait pas été mise en accessibilité en 2017, comme le prévoit le Schéma Directeur d'Accessibilité voté par le STIF en 2009. Il indique que les travaux prévus à Savigny, Cesson et le Mée-sur-Seine ont été avancés pour rendre ces gares accessibles dès 2020, contrairement à la gare de Melun, qui sera accessible seulement en 2024. Il partage l'opportunité du projet, et estime que le scénario C est préférable. Il souligne la nécessité de penser aux personnes vieillissantes et à celles en situation de handicap. Il estime nécessaire de prendre en compte l'augmentation de la population dans les années à venir, liée notamment aux projets urbains. Il demande si le bâtiment voyageurs va être modifié, soulignant qu'il a fait l'objet de travaux de mise en accessibilité il y a moins de 7 ans.

**Christine POUPEL, riveraine**, demande ce que prévoit le projet pour le marché du parvis sud. Elle s'oppose au scénario d'aménagement de la gare routière sud, pour conserver des places de stationnement utiles à la tenue du marché. Elle est favorable au scénario B, qui prévoit un souterrain large et facile d'accès, reliant les deux communes. Elle demande s'il est possible de décaler la sortie sud du souterrain, afin qu'il débouche plutôt sur une rue que sur un bâtiment. Elle s'oppose à la réalisation de passerelles à fort dénivelé, qui présentent des risques en cas de verglas. Elle demande si les arrêts de bus de l'avenue Thiers seront déplacés, ce qui améliorerait la sécurité des piétons.

**Marie Josèphe LECERF-NACOUZ, présidente de l'association Melun Val-de-Seine Environnement**, indique que l'association a mobilisé de nombreuses personnes pour la réunion. Elle estime que le tunnel proposerait un accès plus facile que la passerelle. Elle s'interroge sur le juste dimensionnement des gares routières, soulignant que le T Zen 2 est censé remplacer cinq lignes de bus. Elle indique que son association est favorable au déplacement rue de Ponthierry des arrêts de bus situé actuellement avenue Thiers, qui permettrait de remédier à la dangerosité des traversées piétonnes. Elle demande si Île-de-France Mobilités a prévu des protections contre les pollutions sonores et atmosphériques, ainsi que des contrôles pour mesurer ces pollutions. Elle s'inquiète du devenir du marché du parvis sud, et s'interroge sur les bénéfices apportés par le projet pour les usagers et riverains, vu la concentration des modes de déplacements au nord (T Zen 2, bus, voitures, taxis, cycles). Concernant le pont amont, elle s'inquiète de voir la circulation venant de l'est déboucher sur un espace contraint avenue de la Libération. Elle estime nécessaire que l'itinéraire depuis le pont permette d'aller vers le sud en passant sous les voies ferrées, sans emprunter l'avenue Thiers. Elle relaie les inquiétudes de membres de Melun Val-de-Seine Environnement concernant le plan de circulation, leur regret de constater que l'ouest de l'avenue Thiers n'a pas été intégré au

périmètre du projet, et leurs questionnements concernant le lien du projet du pôle-gare de Melun avec le projet immobilier du quartier centre gare.

- **La mise en œuvre du schéma d'accessibilité**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, indique que la mise en accessibilité de la gare a été reportée dans l'attente de connaître les caractéristiques des futurs trains, qui sont désormais connues : il s'agit du « RER NG (Nouvelle Génération) » pour le RER D, et du Régio2N pour la ligne R et la branche Melun-Corbeil du RER D. De plus, l'inscription du pôle-gare de Melun au Contrat de Plan État-Région a permis d'envisager la mise en accessibilité à un horizon rapproché. L'objet de la concertation est de relever les attentes des participants, notamment sur le franchissement des espaces ferroviaires. Elles seront prises en compte pour élaborer les caractéristiques de la mise en accessibilité correspondant au scénario de franchissement retenu.

- **Le bâtiment voyageurs**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, indique que le bâtiment voyageur actuel ne sera pas déplacé. En revanche, la réalisation des souterrains des scénarios B et C pourrait toucher l'actuel bâtiment SNCF situé entre la gare et l'avenue Thiers. Ce bâtiment est aujourd'hui ponctuellement occupé par des services de l'exploitation SNCF.

- **Les places de stationnement du marché du parvis sud**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, confirme que le scénario de reconfiguration de la gare routière sud, qui a la préférence d'Île-de-France Mobilités, prévoit de supprimer les places de stationnement.

- **Le dimensionnement des gares routières**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, rappelle que la croissance du trafic de bus est estimée à 10% par an, ce qui rend nécessaire d'agrandir les gares routières.

- **La pollution et les nuisances sonores**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, indique que le parc de bus va évoluer à horizon 2020, pour accueillir des bus articulés et roulant au gaz naturel de ville. Ce gaz n'émet pas de particules fines et permettra de diminuer les nuisances sonores.

- **Le pont amont**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, souligne que le projet d'Île-de-France Mobilités ne porte pas sur le projet de pont. Il rappelle que l'objectif premier du pôle est d'améliorer les flux pour les usagers des transports en commun.

**Elie NACOUZ, riverain, association Melun val de Seine Environnement**, estime que la priorité pour Melun est de remédier aux difficultés de circulation et non d'aménager le pôle-gare, et que les chantiers prévus sur l'avenue Thiers ne pourront pas être menés tant que les difficultés de circulation n'auront pas été réglées.

**Frédéric BOULMÉ, riverain**, regrette que les projets melunais soient dissociés. Il indique l'existence d'un ancien tunnel sous les voies ferrées : actuellement muré, il pourrait selon lui être réaménagé. Il estime que le T Zen 2 doit passer à Vaulx-le-Pénil pour créer des lieux de vie, s'inquiète de la destruction des commerces du centre-ville qu'il entraîne, pendant les travaux ou à sa mise en service. Il estime que le T Zen 2 encouragera les Melunais à aller au centre commercial de Carré-Sénart. Il estime que le T Zen 2 créera beaucoup plus de contraintes sur la circulation que l'inondation récente, et qu'il va de plus supprimer des places de parking. Il espère que les projets seront réétudiés, sous peine de voir le financement de l'Etat interrompu.

**Philippe GUYARD, riverain**, s'inquiète des conditions d'évacuation des usagers du pôle-gare aux heures de pointe. Il demande si Île-de-France Mobilités a prévu une augmentation du trafic durant les travaux de la gare, et quel sera l'état de la circulation une fois la gare aménagée.

**Hélène de LAMINNE, riveraine**, salue l'amélioration du fonctionnement de la gare envisagée par le projet, mais indique que les riverains s'interrogent sur la qualité de vie après les travaux, notamment sur la végétalisation. Elle demande davantage d'informations sur la manière dont la maîtrise d'ouvrage compte attirer les commerçants.

**Eric MICHEL, membre du collectif Mobilités actives et riverain**, demande s'il est réellement possible d'installer des ascenseurs, craignant qu'il soit nécessaire d'implanter un escalier d'un côté et un ascenseur de l'autre. Il salue le projet de liaison douce vers le Clos Saint-Louis, et demande si l'extrémité de la liaison comportera une pente ou escalier.

**Louis VOGEL, président de l'agglomération Melun Val de Seine et maire de Melun**, souhaite connaître la date de mise en service envisagée.

- **Le positionnement des ascenseurs**

**Émilie CHARRUAU, Île-de-France Mobilités**, indique que la position des ascenseurs dépend des conclusions des études menées en partenariat avec la SNCF, qui dépendent elles-mêmes du choix du scénario.

- **La liaison douce vers le Clos Saint-Louis**

**Émilie CHARRUAU, Île-de-France Mobilités**, indique que les modalités de jonction de la liaison douce au pôle-gare dépendent du choix du scénario de franchissement des espaces ferroviaires. Elle précise que le projet prévoit au minimum une descente adaptée aux personnes à mobilité réduite et un parking cycliste en hauteur, ou un système permettant de descendre avec un vélo. Elle précise que ces éléments seront étudiés dans la suite des études.

- **Les projets connexes**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, rappelle que l'objectif du projet est d'améliorer l'accès et le fonctionnement du pôle, pour répondre aux attentes des 43 000 usagers de la gare, dont le nombre est amené à augmenter. Il indique que l'arrivée du T Zen 2 devant la gare a été incluse dans les études dès leur lancement pour être intégré au mieux à l'espace contraint du pôle-gare.

- **Les commerces**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, estime que, par comparaison d'autres gares franciliennes, les commerces autour du pôle-gare de Melun sont nombreux et dynamiques. Île-de-France mobilités souhaite que ces commerces continuent d'offrir leurs services aux usagers.

- **Le calendrier du projet**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, rappelle qu'une fois le scénario choisi, ce dernier sera le scénario de référence pour les études du Schéma de Principe, qui constitue le support du Dossier d'Enquête Publique. L'enquête publique constituera un nouveau temps de concertation piloté par une commission d'enquête indépendante. Si le projet est déclaré d'utilité publique, la mise en œuvre du projet pourra commencer.

Il indique que le projet doit faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'un document technique appelé « avant-projet », approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et ceux des différents maîtres d'ouvrage, et d'un document portant sur l'aspect financier, présentant le financement de chaque élément du programme. Il rappelle que le pôle-gare est constitué d'un



ensemble de projets articulés, qui débiteront, pour la gare routière, en 2020-2021. Le souterrain serait en revanche mis en service en 2024-2025.

**Jimmy THIBAUT, directeur d'opérations, SNCF Réseau**, confirme que l'étude de mise en accessibilité a été mise à l'arrêt dans l'attente des commandes de matériel roulant et pour des questions foncières et financières. Aujourd'hui, une nouvelle convention de mise en accessibilité francilienne s'échelonnant jusqu'en 2024 a été signée. La gare de Melun entre dans cette convention.

Il indique que des échanges sont en cours avec la Ville, l'agglomération et Île-de-France Mobilités concernant les espaces fonciers de la gare routière nord, et confirme que SNCF Réseau doit prendre sa part dans le projet.

Concernant l'accessibilité, il rappelle les problématiques de Melun concernant l'augmentation des flux et des correspondances entre les lignes R et D, qui rendent nécessaire la création d'ascenseurs sur chacun des quais, offrant un accès des deux côtés. Il estime que la passerelle ne remplit pas l'objectif de liaison urbaine et l'objectif transport, et que le passage souterrain présente une moindre pénibilité. Il rappelle qu'il est primordial d'installer des ascenseurs à l'intérieur de la gare, et indique que SNCF Réseau a entendu la préoccupation concernant les escaliers mécaniques dont la faisabilité sera évaluée par une étude de flux en heures de pointe. Il rappelle que l'objectif de mise en accessibilité est fixé à 2024, ce qui signifie que les travaux se dérouleraient entre 2022 et 2024 et que les études seront menées très rapidement.

Il confirme que le chantier sera complexe si le scénario souterrain est retenu, car la création d'un souterrain de 6 à 10 mètres nécessiterait *a minima* deux ans de travaux et impacterait la rue Séjourné et la rue Barchou. Il confirme néanmoins que ces souterrains sont réalisables techniquement.

Il remercie Île-de-France Mobilités pour l'organisation de la concertation, et partage l'importance de réunir l'ensemble des acteurs pour mener à bien le projet, confirmant que SNCF Réseau y prendra toute sa place.

## 5. Clôture de la réunion

- **Les principales préoccupations exprimées pendant la réunion**

**Claude CHARDONNET, C&S Conseils**, relève les thèmes abordés par les participants au cours de la réunion :

- Une attente forte de voir le projet se réaliser
- Les franchissements, notamment leur accessibilité
- La circulation à Melun et au-delà, ainsi que l'évocation d'alternatives (contournement, périphérique, ponts)
- La durée des travaux et les contraintes fortes (le délai de réalisation, les dédommagements des commerces, la durée des travaux)
- Les gares routières et la justification de leur dimensionnement
- La qualité de vie autour du pôle-gare (pollutions, marché, liaisons douces, espaces verts, commerces)

- **La conclusion de la réunion**

**Louis VOGEL, président de l'agglomération Melun Val de Seine et maire de Melun**, estime que le projet d'aménagement du pôle-gare de Melun est nécessaire. Il souligne que le projet repart après avoir été mis à l'arrêt plusieurs années. Il estime qu'il s'agit d'une opportunité à saisir, rappelant que 43 000 voyageurs passent chaque jour par le pôle-gare, et que ce chiffre est amené à augmenter. Il rappelle la nécessité de rendre le pôle-gare accessible aux personnes à mobilité réduite.

Louis VOGEL estime que l'ensemble des projets d'infrastructures doivent être menés conjointement, indiquant que le franchissement de Seine et le contournement de Melun ont été inscrits au contrat d'intérêt national signé avec l'État, que le plan anti-bouchon de la Région Île-de-France prévoit de réaliser un franchissement de Seine. Il partage la nécessité de réaliser le contournement pour remédier à l'engorgement de l'avenue Thiers, mais souligne que si ce projet était enclenché aujourd'hui, sa réalisation ne serait pas effective avant 8 ans. Il estime que le projet d'aménagement du pôle-gare améliorera la situation actuelle.

Louis VOGEL considère le scénario B préférable, bien que plus coûteux, car le dénivelé de la passerelle lui semble trop dissuasif. Il estime nécessaire de profiter du projet d'aménagement du pôle-gare pour améliorer le tissu commercial du quartier. Il souligne la nécessité d'améliorer la qualité de vie d'ici la réalisation du projet et de faire en sorte qu'il présente le minimum de nuisances pour les habitants. Il indique que les espaces de la halle SERNAM pourront accueillir un parking provisoire et ainsi améliorer la qualité de vie dans l'immédiat. Il estime nécessaire de profiter du projet pour transformer le quartier.

Il rappelle que le projet T Zen est lancé, et qu'il permettra de faciliter l'arrivée à la gare. Il souligne également que de nouveaux commerces seront implantés près des arrêts du T Zen 2, ainsi que des conciergeries au nord de Melun et à la gare. L'ensemble du système doit être au service de la redynamisation du quartier.

Louis VOGEL indique que les négociations avec SNCF Réseau sont en cours au sujet des terrains nécessaires à la réalisation du projet de Quartier centre gare.

Il considère que le projet d'aménagement du pôle-gare est une opportunité et invite les habitants à donner leur avis, notamment sur les scénarios de franchissements des espaces ferroviaires.

- **Les prochaines étapes de la concertation et du projet**

**Gilles FOURT, Île-de-France Mobilités**, remercie les participants d'être venus nombreux et précise que les avis formulés lors de cette réunion seront intégrés au bilan de la concertation.

**Sébastien BESCHI, Chargé de missions information et concertation, Île-de-France Mobilités**, rappelle qu'il est possible de s'exprimer sur le site internet jusqu'au 2 mars à la rubrique « concertation » ou via les cartes T qui sont attachées à la plaquette.