



Ce dossier est établi à partir du modèle de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE IdF). Il s'agit de s'assurer de la recevabilité du projet d'adaptation du Plan Local d'Urbanisme de Melun, en amont de la saisine officielle de l'ensemble des Personnes Publiques Associées.

*Le préambule vise à exposer un certain nombre d'éléments de compréhension quant au cadre d'intervention, les objectifs poursuivis et les précautions prises pour garantir l'intégration des problématiques environnementales du projet de modification du PLU.*

---

## **CADRE DU PROJET DE MODIFICATION DE DROIT COMMUN DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE MELUN – ADAPTATION 6**

Il s'agit de permettre la création d'un programme immobilier, sur une assiette foncière de 7 600 m<sup>2</sup> constituée des terrains cadastrés AY 282 et AY 283, accueillant principalement des activités commerciales en rez-de-chaussée et des bureaux et activités relevant du tertiaire pour un total d'environ 12 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher déployés sur 7 niveaux et une emprise au sol indicative de 3 000 m<sup>2</sup> environ (débords et surplombs compris).

Ce programme a vocation à prendre lieu et place d'une ancienne halle aux marchandises appartenant à la SNCF, mais inactive depuis 2014 à l'occasion de la relocalisation de ces activités sur d'autres sites, ainsi que de voies ferrées désaffectées, de bureaux de suretés appelés à être réintroduits dans des locaux plus adaptés ou encore des locaux techniques.

**Le projet sert à réussir une mutation de ces emprises sous utilisées et qui génèrent des occupations, de type « stationnements sauvages », impropres à participer à la requalification plus globale du Pôle d'Echanges Multimodales de la Gare de Melun.**

En effet, il convient d'appréhender ce projet dans une perspective d'amélioration de l'accessibilité de tous les publics, de traduire efficacement sur le terrain la pratique de l'intermodalité (arrivée du Tzen2, de nouvelles lignes de bus, et augmentation de la place affectée aux deux roues dans l'espace public) et de redonner de l'attractivité du secteur Nord de la Gare de Melun qui doit accueillir une augmentation de flux.

**Il s'inscrit dans l'une des orientations prioritaires du PLU de Melun à savoir « affirmer l'identité économique du Quartier de la Gare en y développant un quartier d'affaires ».** La présence du Tribunal, de différentes structures administratives, commerciales, l'accueil de la faculté de médecine dans la Tour Gallieni, sont autant de vecteurs d'emplois qui participent à la concrétisation de la vocation économique de cette seconde polarité de Melun.

L'enjeu de cette assiette foncière située sur la zone UG, et à cheval sur les secteurs UGc2 et UGc3 du PLU, ainsi que sur la zone UF s'agissant des interventions sur le tréfonds et la desserte du parking en sous-sol, est donc déterminant pour la commune mais plus largement pour l'attractivité de l'agglomération Melun-Val de Seine.

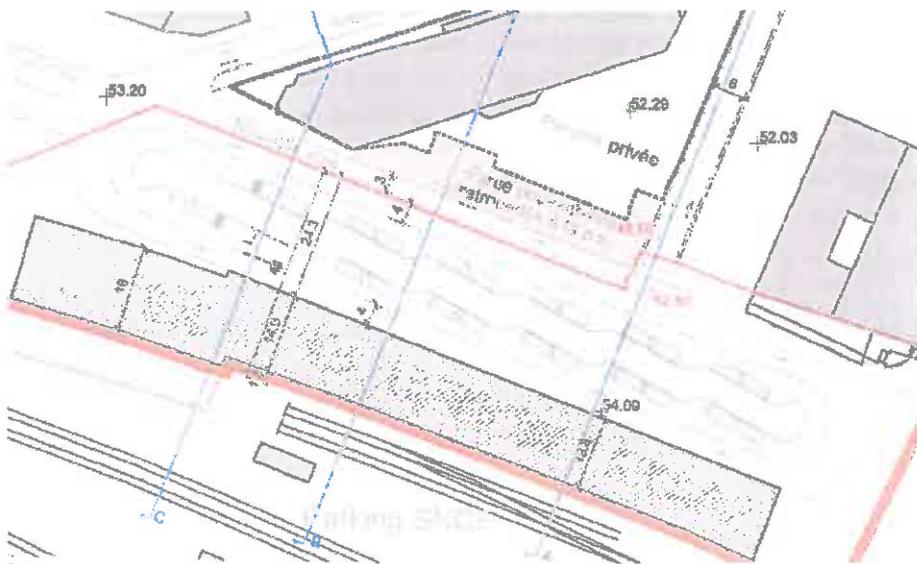
Il s'agit de changer profondément l'image de ce secteur et de lui redonner les usages familiers d'un pôle Gare dans une Ville-Préfecture.

De ce fait, et pour rendre possible ledit programme, parti d'un projet d'ampleur plus vaste à l'échelle des enjeux d'amélioration de la desserte en transports en commun du territoire de l'agglomération Melun-Val de Seine, l'objet de l'adaptation du PLU intéresse tout spécifiquement :

- Les règles de la zone UG et plus spécifiquement du sous-secteur UGc3 à travers des ajustements de gabarits, l'application des dispositions particulières en matière d'implantations, de stationnements mais aussi d'introduire la conception d'un projet architectural contemporain capable de satisfaire aux objectifs de performance énergétique, de confort, de compacité...
- La cohabitation du bâti avec le pôle multimodal et tout particulièrement la zone de quai pour les bus de la nouvelle gare routière dominée par une ambiance minérale à partir d'une adaptation de la gestion des emprises construites ;

Pour précisions utiles des contraintes qui supposent d'ajuster la partie réglementaire du PLU :

- L'implantation du programme doit tenir compte des éléments d'une servitude de passage au profit du passage des poids lourds et d'une servitude liée au passage de lignes de câble à hautes tensions.
- L'exigüité du site d'implantation qui suppose d'étudier des solutions d'exploitation en élévation. En effet, le foncier d'assise au futur programme est enserré au Sud par les rails SNCF, à l'Ouest du parvis de la Gare Nord, au Nord de la future Gare Routière...



Sur le choix de la procédure d'adaptation adoptée :

- Le projet d'immeuble de bureau fait partie d'un vaste projet de requalification du pôle Gare de Melun sur ses franges Nord et Sud donnant lieu à une saisie de la Direction Régionale

concernant les impacts des aménagements prévus sur l'environnement permettant d'examiner tous les éléments composant le futur pôle un à un.

- Le programme immobilier, à lui seul, occasionne néanmoins des adaptations des dispositions du PLU pour assurer l'opérationnalité, et le dépôt d'un premier permis de construire conforme au document réglementaire local.
- Une première phase visant l'acquisition du foncier par la CAMVS, porteur du projet, auprès de la SNCF pour démolir la Halle et ainsi procéder à l'aménagement « transitoire » d'un espace de 1 900 m<sup>2</sup> de parking temporaire (soit une capacité de 80 places) sert à consolider les modalités techniques, administratives et financières du projet.

La présente modification induit de traduire les enjeux inscrits au PADD, à l'OAP 3 et à la partie réglementaire du PLU sans en travestir l'objet initial. C'est pourquoi, il a été initié un projet de modification de droit commun (art L153-36 du Code de l'Urbanisme).

### **Examen au cas par cas – Evaluation Environnementale – Quelques précisions sur le projet et la prise en considération des questions environnementales**

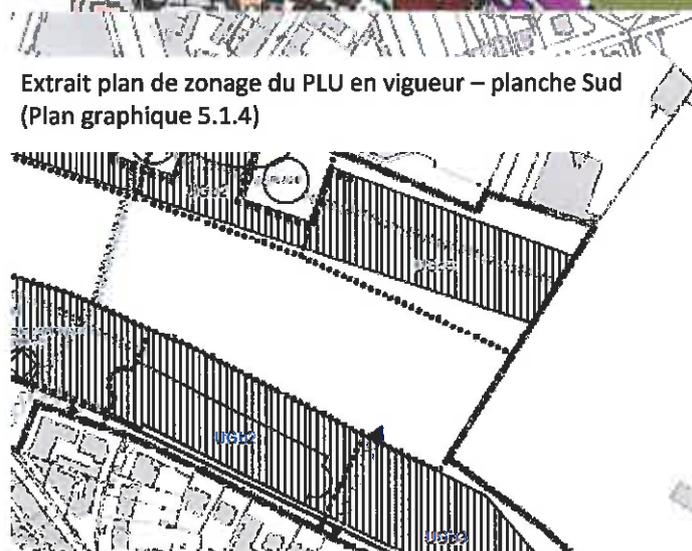
La Ville souhaite s'en remettre aux conclusions objectives de la Mission Régionale d'Evaluation Environnementale afin de consolider son projet de modification de Plan Local d'Urbanisme. Il s'agit d'exposer les détails du projet au regard de ses possibles impacts environnementaux prenant en considération le contexte très urbain dans lequel il prend place et en examinant ses effets sur les questions de pollutions sonores, visuelles, les effets sur le trafic, la qualité des ressources en eau...En finalité, il s'agit de répondre des retombées du projet sur le cadre de vie plus général du secteur au regard de celui proposé actuellement.

#### **Le projet présente les mesures suivantes :**

- le repérage sur site des éléments susceptibles de présenter un intérêt ou d'engager un processus de sauvegarde de la mémoire des spécificités du sol,
- la proposition de logiques de meilleure répartition des m<sup>2</sup> d'emprise au sol du bâti prioritairement en faveur d'une diminution significative et permettant le réemploi d'une friche ferroviaire sans affectation,
- des choix de revêtements, de matériaux de conception extérieurs et intérieurs et des choix d'aménagements des locaux au bénéfice de la résorption de certains phénomènes de pollutions sonores, visuelles tant pour le quartier que pour servir le confort et la santé des usagers des m<sup>2</sup> de bureaux,
- des propositions pour réintroduire (quand cela est possible) de la petite faune et de la petite flore et ainsi encourager au développement de l'habitat naturel à terme,
- l'évaluation au fil du temps de l'impact du projet sur son environnement à travers la mise en place d'indicateurs spécifiques.



Extrait plan de zonage de la ZAC Gruber  
(Plan graphique 5.2.1)



Extrait plan de zonage du PLU en vigueur – planche Sud  
(Plan graphique 5.1.4)

### 1. Intitulé du dossier

Procédure concernée	Territoire Concerné
Modification de droit commun, adaptation n°6 du Plan Local d'Urbanisme.	Ville de Melun (Seine et Marne – 77)

### 2. Identification de la personne publique responsable

<b>Personne Publique Responsable</b>	<b>M LE MAIRE - Monsieur Louis VOGEL</b>
Adresse	Mairie de Melun 16 rue Paul Doumer 77011 MELUN Cedex
Courriel et mail	01.64.52.74.39 - urbanisme@ville-melun.fr
Personnes à contacter	<b>Madame MICHAUD Amandine</b> Chargée de mission Urbanisme Réglementaire amichaud@ville-melun.fr

### 3. Caractéristiques principales de la procédure

<b>3.1. Caractéristiques générales du territoire</b>	
Nom de la commune concernée	Melun
Nombre d'habitants concernés et évolution démographique	<p>La commune compte 40 470 habitants au dernier recensement 2019.</p> <p>En 1968, Melun comptabilisait 34 518 habitants. Une évolution de 17% sur une période de 51 ans a donc été observée. En 2018, la population était de 39 914 habitants. Il y a donc eu une progression de 0.79% en une année.</p> <p>Au regard des programmes immobiliers et des perspectives démographiques inscrites au Plan Local de l'Habitat Intercommunal de la Communauté d'Agglomération Melun-Val-de-Seine, la tendance à l'augmentation de la population devrait se maintenir à l'horizon 2030 sur la base d'un taux de 1 à 2 %.</p> <p>Les objectifs de construction de logements, répondant aux orientations du PLHi (actuellement en révision), s'élèvent à 6 000 logements d'ici à 2030, soit la construction de 300 nouveaux logements par an.</p>
Superficie du territoire	<p>804 hectares</p> <p>La superficie des zones urbanisées est de 672 ha.</p>
<b>3.2.2 Quelles sont ses grandes orientations d'aménagement ?</b>	
<p>Les principales orientations du Plan d'Aménagement et de Développement Durables du PLU approuvé en septembre 2013 sont regroupées en quatre thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La préservation d'un patrimoine naturel et bâti de qualité ;</li> <li>- <b>Le développement et la régénération urbaine de la ville ;</b></li> <li>- <b>Le renforcement des transports multimodaux ;</b></li> <li>- <b>La redynamisation de l'économie et des équipements.</b></li> </ul> <p>Ces orientations visent à mettre en place les mesures et les actions permettant d'assurer les enjeux qui en découlent, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'urbanisation maîtrisée et la revalorisation de sites urbains ;</li> <li>- La mixité d'occupation urbaine et sociale ;</li> <li>- La haute qualité environnementale et l'efficacité énergétique pour des charges apaisées ;</li> <li>- <b>Le renforcement d'une identité forte localement et l'affirmation d'une image attrayante ;</b></li> <li>- La production d'un habitat varié et de qualité avec notamment la préservation des habitats individuels.</li> </ul> <p><b>L'adaptation du PLU envisagée n'a pas vocation à remettre en cause, ou à bouleverser, les équilibres retenus pour le développement du territoire et définis à travers le PLU.</b></p> <p><b>Au contraire, cette adaptation vise à conforter la double ambition d'émergence d'une nouvelle attractivité et de renouvellement de la Ville sur elle-même tout en participant aux enjeux de mobilités.</b></p> <p><b>Le renforcement de dispositions favorables à une densification sur un foncier largement en friche et contraint, sécurise la portée des adaptations, le secteur Gare accueillant une mixité d'usages</b></p>	

**notamment une occupation résidentielle de bonne facture dont il est important de préserver le tissu.**

**Il s'agit d'améliorer le cadre de vie en valorisant les atouts réels de ce secteur géographique.**

**L'objectif est d'affiner les modalités d'un projet fort de redynamisation de l'économie à savoir la création d'un Quartier Centre Gare – Quartier d'Affaires.**

Ainsi, le projet d'évolution du PLU a été réfléchi de façon à concilier les objectifs inscrits :

- De l'OAP « Rééquilibrage du Territoire » en sa qualité de site en reconversion ; le secteur Gare fait l'objet de dispositions en faveur d'une optimisation du foncier sans augmenter les droits à construire, ni l'emprise au sol bâtie. Il s'agit d'assurer la continuité réfléchie de cette stratégie d'intensification de la Ville sur elle-même.

De l'OAP « Attractivité Commerciale et Economique » qui « identifie les abords de la gare comme des espaces commerciaux à préserver. Sur ce secteur, le réaménagement de la gare, l'implantation d'un pôle multimodal et le projet de pôle d'emplois « pôle gare » justifient le développement d'un secteur mixte mêlant activités, services et commerces. De l'OAP « Flux et Continuités » en participant et en induisant des logiques de conception compatibles avec le développement de la multimodalité.

**Ledit projet conforte l'enjeu décrit au PADD relatif à l'émergence d'un quartier d'affaires d'intérêt communautaire.**

Ledit projet d'adaptation du PLU fait état d'orientations d'aménagement programmées que la modification envisagée intéresse indirectement. Le projet d'adaptation du PLU rend compte de l'intégration du contenu des OAP sus détaillées.

### **3.3. Quelles sont les grandes évolutions réglementaires envisagées pour cette procédure ? Quelles sont les raisons du choix de la procédure ?**

La procédure envisagée est celle de modification de droit commun compte tenu de l'article L153-36 du Code de l'Urbanisme qui oblige à exclure de la modification simplifiée tous les projets qui impactent les OAP et les dispositions de la partie réglementaire du PLU sans changer les orientations définies au PADD.

#### **Le projet ne bouleverse pas la nature des utilisations autorisées sur les zones UF et UG du PLU :**

- **La zone UF** : elle correspond à l'ancienne zone UX et UY qui sont les zones d'activité du territoire et répond aux logiques de développement des abords de la gare pour accueillir le projet mixte du pôle gare.

- **La zone UG et plus particulièrement le sous-secteur UGc** qui correspond au périmètre de la gare SNCF et comprend en quasi-totalité des propriétés de la SNCF inclus au périmètre de la ZAC Grüber initiée en 1994.

Le projet n'aggrave pas, reste neutre, ou compense les incidences du développement urbain sur l'environnement.

**Cette procédure est motivée par la volonté** : de travailler à un projet de modification qui cherche à respecter davantage le cadre urbain en améliorant l'utilisation des espaces de friches et en tentant d'introduire des mesures capables de concourir à une diminution des nuisances.

#### **Ainsi, le projet propose :**

1. L'ajout d'un addendum à l'emprise figurée au document graphique 5.2
2. Les adaptations des dispositions réglementaires de la zone UG.

Les autres documents du PLU n'ont pas vocation à subir de changements à l'égard de la procédure de

modification n°6.	
<b>3.4. Le projet sera-t-il soumis à d'autres types de procédures ou consultations ? ou fera-t-il l'objet d'une enquête publique conjointe avec une ou plusieurs autres procédures ? Le projet fait-il l'objet d'une démarche AEU de l'ADEME ?</b>	
La modification envisagée fera l'objet d'une enquête publique conformément à la procédure de droit commun. A cet effet, les Personnes Publiques Associées seront consultées.	
Le champ d'application du Code Rural et de la Pêche Maritime (art L112-1-1) ainsi que le Code de l'Urbanisme (art L153-14) précisant le cadre obligatoire de la saisine de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers, cette dernière n'a pas lieu d'être consultée.	
La modification envisagée ne fait pas l'objet d'une démarche AEU de l'ADEME.	
<b>3.5. Contexte de planification : le territoire est-il concerné par ...</b>	
Un SCOT, un CDT ?	La procédure d'élaboration du SCOT est restée en suspens en 2018 postérieurement au débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, en cours de conception du Document d'Orientation et d'Objectifs.
Un ou plusieurs SAGE ?	La commune de Melun est concernée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE) 2016-2021. Melun est concernée par le SAGE de Nappe de Beauce.
Un PNR ?	Non mais Melun a intégré la démarche volontaire d'élaboration du Plan Paysage du Val d'Ancoeur démarré en 2019.
D'autres documents de planification ?	<p><b>- Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF).</b></p> <p>- Projet de Schéma Directeur de l'Aménagement Numérique du Territoire de Seine et Marne. <i>Important pour conforter la pertinence de l'intégration du projet de bureaux au sein du périmètre de requalification du quartier Centre-Gare.</i></p> <p>- Le Plan Local de l'Habitat Intercommunal de la Communauté d'Agglomération Melun– Val de Seine (PLHi). <i>Le secteur Gare n'est pas en sous offre de logements de nature sociale ou autre, notamment le long des voies.</i></p> <p><b>- Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF).</b> <i>L'adaptation du PLU envisagée tend à mieux répondre des exigences actuelles en la matière.</i></p> <p>- Schéma Directeur des Liaisons Douces de la CAMVS <i>Le secteur Gare est un pôle stratégique pour créer les continuités des modes doux et permettre les transitions dans l'usage de mobilités différenciées.</i></p>
<b>3.6. Si le territoire est actuellement couvert par un document d'urbanisme : le document en vigueur sur le territoire (ou au moins un des documents d'urbanisme en vigueur, pour un projet de</b>	

**PLUi) a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?**

**Dans le cas d'une déclaration de projet, une étude d'impact est-elle prévue ? une demande d'examen au cas par cas au titre des projets est-elle réalisée ?**

Le PLU de Melun en vigueur a donné lieu aux évolutions suivantes depuis son adoption par délibération du Conseil Municipal en date du 05 septembre 2013 :

- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°1 » en date du 16 octobre 2014 rendue exécutoire en date du 1er octobre 2018 ;
- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°2 » prescrite en date du 07 décembre 2017 et abrogée en date du 21 juin 2018 ;
- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°3 » approuvée en date du 27 septembre 2018 ;
- Une procédure de mise à jour arrêtée en date du 19 décembre 2018.
- Une procédure de modification, dite « adaptation n°4 » non soumise à évaluation environnementale (décision de la MRaE en date du 27 février 2019), approuvée en date du 15 juillet 2020.
- Une prescription de modification, adaptation n°5 non soumise à évaluation environnementale (décision de la MRaE en date du 6 décembre 2019), du Plan Local d'Urbanisme qui a fait l'objet d'une décision de la MRaE en date du 30 juin 2021.

Le PLU en vigueur est élaboré conformément aux dispositions de l'article L.123-1 du Code de l'urbanisme et couvre l'ensemble du territoire communal, y compris les secteurs inclus dans les Zones d'Aménagement Concerté (dont la ZAC Grüber) existantes dont les Plans d'Aménagement de Zone (PAZ) sont intégrés au règlement du PLU.

Le PLU en vigueur n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Le projet d'adaptation du PLU s'inscrit en parallèle et en synergie des procédures suivantes :

- La prescription de révision du nouveau projet de Plan Local d'Urbanisme issue de la délibération du 17 décembre 2020 ;
- La procédure de clôture de la Zone d'Aménagement Concerté Gruber en lien avec la clôture de la convention entre l'aménageur privé la SAS les « Nouveaux Constructeurs » et les collectivités Ville de Melun et Ville de Dammarie-Les-Lys ;
- La procédure d'enquête publique (achevée le 2 mars 2022) et valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme en vigueur pour l'aménagement global du Pole d'Aménagement Gare. L'objectif est d'assurer l'opérationnalité des sous-opérations constituant le projet d'ensemble porté par Ile de France Mobilité et validé en avril 2021. Une saisie de l'Autorité Environnementale **a été réalisé sur l'ensemble du secteur en date du 22 avril 2021**

#### **4. Sensibilité environnementale du territoire concerné par la procédure et caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé**

Le demandeur s'attachera à décrire les principaux enjeux du territoire concerné par le document d'urbanisme, le projet et ses incidences sur ces enjeux. Ces incidences peuvent être décrites suivant leur probabilité de survenue, leur caractère temporaire ou permanent, leur degré et leur caractère positif ou négatif, leur étendue géographique, leur caractère cumulatif, réversible etc....

**Sources :**

- Rapport de présentation du PLU en vigueur ;
- **Pièces G et L du document d'enquête publique sur le pôle d'échange multimodale et la requalification de la Gare Melun Sud ;**

- Étude documentaire et Historique (mission INFOS selon NF X31-620-2) ;
- Les notices architecturales, environnementales, techniques du projet tertiaire.

**Pour rappel :** l'étendue géographique affectée par le projet est restreinte (emprise foncière totale intégrant le bâti et les espaces d'accès extérieurs comme les imbrications avec la Gare Routière Nord de 7 700m<sup>2</sup>).

Sa vocation exclusivement économique minimise les questions liées aux impacts d'une augmentation de la population de type résidentielle mais induit un accroissement relatif des flux de circulations. Le projet intéresse un tissu urbain largement constitué et faisant l'objet de nuisances caractéristiques des secteurs accueillant des gares d'intérêt régional.

4.1. Milieux Naturels et Biodiversité			
Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un ou plusieurs :	Oui	Non	Si oui lesquels(ie)s ?
Zone Natura 2000	<input checked="" type="checkbox"/>		Melun bénéficie de la proximité de la forêt de Bréviande à l'ouest et de la forêt de Fontainebleau au sud du territoire.  <b>L'évolution du PLU envisagée n'a pas vocation à réduire ou à empiéter sur ces réserves.</b>
Réserve Naturelle ou Parc Naturel Régional		<input checked="" type="checkbox"/>	
Zone Naturelle d'intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)	<input checked="" type="checkbox"/>		Deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont répertoriées aux abords du territoire communal : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la Lande à l'ouest de Melun (ZNIEFF type I)</li> <li>- La vallée de la Seine entre Melun et Champagne-sur-Seine (ZNIEFF type II).</li> </ul> <b>Le secteur de la Gare de Melun n'est pas de nature à remettre en question ces réservoirs écologiques.</b>
Arrêté Préfectoral de protection de biotope		<input checked="" type="checkbox"/>	
Réservoirs et continuités écologiques repérée par la commune ou l'intercommunalité, par un document de rang supérieur (Scot, TA...) ou par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE)?	<input checked="" type="checkbox"/>		Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) Ile-de-France a été adopté le 21 octobre 2013.  <b>Le pôle Gare, s'il peut participer (à la marge) à réintroduire des dispositifs de transits à la biodiversité à travers quelques améliorations de sa conception, constitue plutôt par sa vocation un espace logique de rupture et de franchissement.</b>  Le Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles de Seine et Marne (SDENS – 2011-2016) constitue une ressource forte dans le cadre de la prise en compte du projet de modification.  <b>L'adaptation du PLU envisagée ne provoque pas de manquement aux obligations relevant des principales protections affectant les questions de ressources et de continuités de la biodiversité.</b>
Le diagnostic a-t-il fait l'objet d'un repérage écologique ?	<input checked="" type="checkbox"/>		Le rapport établi a fait état d'un recensement sur le site, dans le cadre de la modification du PLU souhaitée.

			<p>Brièvement, la synthèse des enjeux et sur la base de passages de terrain réalisés en fait les constats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- flore</li> <li>- avifaune</li> <li>- mammifères volants</li> <li>- insectes</li> </ul> <p><b>Les aménagements extérieurs et les concepts d'architectures proposés peuvent participer de l'effort de réintroduction de la biodiversité (terrasses plantées, végétalisation verticales, diversification des espèces végétales)..</b></p>
Zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ? Repérée par un document de rang supérieur (Scot, SDRIF...) ou par un autre document?	<input checked="" type="checkbox"/>		<p>Le SDRIF 2013 énonce que soit définit, « <i>entre les espaces verts et boisés publics, un réseau de continuités vertes et bleues d'intérêt régional. Ils serviront de supports de circulations douces ou de continuités écologiques, tant radiales que concentriques : la Seine, la Marne et les rivières susceptibles d'être rouvertes (la Bièvre, la vieille Mer, etc.), les abords plantés des grandes avenues et voies ferrées, la ceinture verte parisienne</i> ».</p> <p>Les enjeux sont donc importants pour Melun qui doit être compatible avec ce schéma et donc tendre à développer les continuités écologiques.</p> <p><b>C'est à ce titre que le projet architectural veillera à prendre sa part dans les ajouts permettant à la petite faune de réaffirmer sa présence.</b></p>
Espace Naturel Sensible ? Forêt de Protection ? Espaces boisés Classés ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles de Seine et Marne inventorie les espaces naturels.</p> <p>Melun dispose de la présence de plusieurs espaces boisés classés (23 ha) dont des îlots implantés aux limites nord de la commune et à l'ouest de la plaine de Montaigu.</p> <p><b>Le projet de modification est très éloigné de ces espaces boisés et espaces naturels particuliers. L'espace de nature répertorié dans l'Etat Initial de l'Environnement (partie 2 du rapport de Présentation) le plus significatif est le Jardin du Cheminot. Jardin familial de 7 000 m<sup>2</sup>, il est situé sur la frange Sud des rails en direction de la Rochette.</b></p>
<b>4.2. Paysages, patrimoine naturel et bâti</b>			
<b>Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un ou plusieurs :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Si oui lesquels(le)s ?</b>
Éléments majeurs du patrimoine bâti (monuments historiques et leurs périmètres de protection, élément inscrit au patrimoine de l'UNESCO, sites archéologique)?	<input checked="" type="checkbox"/>		<p><b>Le périmètre ou la notion de visibilité, Co-visibilité n'affecte pas les terrains du projet. Toutefois la consultation des services de l'UDAP sera réalisée pour garantir de la cohérence des projets bâtis et des aménagements sur le secteur gare.</b></p> <p>La ville est couverte par l'arrêté n°2004-649 du Préfet de la région Ile de France en date du 1er décembre 2004 relatifs aux Servitudes archéologiques</p>

			<b>Le foncier destiné à accueillir le futur immeuble de bureaux est repéré dans la zone 1506 du périmètre. La purge de l'assiette foncière affectée au futur bâtiment a été réalisée. (reste la partie servant à la trémie d'accès au futur parking, objet d'une saisine auprès de la DRAC).</b>
Site classé ou projet de site classé et son intégration dans le milieu?		<input checked="" type="checkbox"/>	La ville est concernée par la loi du 2 mai 1930.  <b>La localisation de ces sites n'impactent pas le secteur objet de la présente saisine.</b>
Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) ou Aire de mise en valeur du patrimoine (AVAP) ?		<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Melun est couverte par une AVAP adoptée par délibération n° 2016.02.4.20 du Conseil Municipal le 18 février 2016, actuel SPR aux termes de la loi LICAP n°2016-925 du 7 juillet 2016.  <b>La localisation du projet n'impacte pas le secteur</b>
Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV)?		<input checked="" type="checkbox"/>	
Perspectives paysagères identifiées comme à préserver par un document de rang supérieur (Scot, SDRIF...)?		<input checked="" type="checkbox"/>	De plus, la ville a instauré des protections d'espaces verts au titre de l'article L.123-1-5, 7° du Code de l'urbanisme.  <b>Le site particulier qui intéresse les mesures d'adaptations n'est pas concerné par cet article.</b>
<b>4.3. Sols et sous-sol, déchets</b>			
<b>Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un ou plusieurs :</b>	<b>Oui</b>	<b>non</b>	<b>Si oui lesquels(le)s ?</b>
Sites et sols pollués ou potentiellement pollués ( <i>base de données BASOL</i> )?	<input checked="" type="checkbox"/>		On recense 3 sites BASOL dont le plus proche du secteur d'étude est le site suivant : - COOPERATION PHARMACEUTIQUE FRANCAISE. Pour autant les travaux n'ont pas vocation à entrer en interactions ou interférer avec son fonctionnement à terme (à 300 mètres de l'emprise identifiée)  <b>Pas d'enjeu au regard de la proposition de modification du PLU.</b>
Anciens sites industriels et activités de services ( <i>base de données BASIAS</i> )?	<input checked="" type="checkbox"/>		La base de données Basias recense ainsi 223 sites sur la commune. Douze sites BASIAS sont recensés dans un rayon de 400 m autour de la zone d'étude.  La gare de Melun est recensée comme étant un site BASIAS de numéro IDF7706484.  Une déclaration au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sous l'ancienne rubrique 183 ter (activité de presse – centre de messagerie) a été enregistrée. La cessation d'activité a été actée par le préfet en date du 29/10/2014 (réf. : E-4/14 n°2684).
Carrières et/ou projet de création ou d'extension de carrières ou comblement?	<input checked="" type="checkbox"/>		<b>Les mesures d'adaptations proposées ne sont pas dans le périmètre identifié. Il n'y a donc pas d'impacts liés au projet.</b>
Projet d'établissement de traitement des déchets?		<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>4.4. Ressources en eau</b>			

<b>Captages: Le projet est-il concerné par un(e) (ou plusieurs):</b>	Oui	non	Si oui lesquels(le)s ?
Périmètre de protection (immédiat, rapprochée, éloignée) d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?		<input checked="" type="checkbox"/>	Les forages sont situés hors du territoire de Melun sur le périmètre de Voisenon et Vert-Saint-Denis. Ces différents captages sont protégés par des périmètres de protections d'un rayon de 250 m définis par arrêté préfectoral.
Qualité des cours d'eau et nappes phréatiques ?		<input checked="" type="checkbox"/>	L'eau distribuée est restée conforme aux valeurs limites réglementaires fixées pour l'ensemble des paramètres. Les bulletins récents affichent des stocks modérément bas équivalents à l'ensemble de l'Île de France ( <i>source : site du BRGM</i> ). Le site est caractérisé par une aptitude majoritaire à l'infiltration des eaux de surface. La sensibilité des eaux souterraines aux pressions anthropiques est forte.  <b>Le projet de modification n'a pas vocation à remettre en cause la capacité de distribution, ni sa qualité compte tenu des normes auxquelles sont soumises les établissements sanitaires et la vigilance auxquels ils sont soumis.</b>
Présence d'un captage prioritaire Grenelle ?		<input checked="" type="checkbox"/>	Le champ captant de Boissise-la-Bertrand appartient aux 500 « captages Grenelle ». Melun, appartient à la zone d'influence de ce captage.
<b>Usages:</b>			
Les ressources en eau sont-elles suffisantes sur le territoire pour assurer les besoins futurs ? Pour l'alimentation en eau potable et pour les autres usages ?	<input checked="" type="checkbox"/>		La diversification des sources apporte à la ville une plus grande sécurité et souplesse de gestion vis-à-vis de ses approvisionnements. L'eau consommée par les habitants provient en grande partie des eaux souterraines de la nappe du calcaire de Champigny depuis des forages situés sur Livry sur Seine et en forêt de Boissise-la-Bertrand.  <b>Le projet de modification concerne un secteur alimenté de façon complémentaire par les productions de Livry, de Boissise et un puits sur la commune de Dammarie-les-Lys. Compte tenu de la vocation économique des bâtiments s'il existe bien un besoin d'alimentation en eau supérieur à celui existant la nature des occupations reste compatible avec les ressources identifiées.</b>
Le projet est-il concerné par une zone de répartition des eaux (ZRE) ?	<input checked="" type="checkbox"/>		La commune de Melun est classée en zone sensible sur 100% de sa surface.
Le système d'assainissement a-t-il une capacité suffisante pour les besoins présents et futurs du territoire et des autres territoires qui y sont raccordés ? Quel est l'impact sur les rejets dans les milieux ?	<input checked="" type="checkbox"/>		A Melun, les capacités de traitement de l'assainissement collectif sont globalement satisfaisantes.  L'assainissement est une compétence de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine Melun qui délègue ce service à Veolia Eau Melun. <b>Situé dans un secteur doté d'un réseau dit unitaire, il est à ce stade trop tôt pour détailler l'impact des rejets sur le milieu du projet de modification. Compte tenu de l'ampleur du projet et de la vocation actuelle du site l'aléa est faible sur la capacité de traitement des eaux usées.</b>
<b>4.5. Risques et nuisances</b>			
<b>Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un ou</b>	Oui	non	Si oui lesquels(le)s ?

<b>plusieurs :</b>		
<p>Plans de prévention des risques (naturels, technologiques, miniers) approuvés ou en cours d'élaboration ?</p> <p>Risques ou aléas naturels (inondations, mouvements de terrain, feu de forêts..) industriels, technologiques, miniers connus ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le 31 décembre 2002, le Préfet de Seine et Marne a approuvé un Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles d'inondations.</p> <p><b>Les évolutions projetées par le projet de modification n'affectent pas un secteur concerné par le PPRI, ou encore n'emportent pas d'aggravations des aléas connus.</b></p> <p><b>Toutefois, dans le cadre des méthodes de construction et des aménagements extérieurs du programme (conformément aux articles 3 et 13 du PLU relatifs à la gestion des eaux et à la préservation d'espaces libres), il sera intégré des mesures visant à améliorer les capacités d'infiltration à la parcelle des revêtements largement minéralisés pour s'adapter aux contraintes logistiques du secteur Gare.</b></p> <p>La ville est concernée par l'arrêté Préfectoral n° 07/DAIDD/ENV n° 44 en date du 6/03/2007, indiquant son exposition aux risques naturels prévisibles d'inondation et de mouvements de terrain différentiels liés au phénomène de retrait-gonflement des argiles.</p> <p>Plan de Prévention des Risques Technologiques prescrit par la loi n° 2003-6999 du 30 Juillet 2003.</p> <p><b>Le projet rend compte de l'intégration de ces contraintes dans le cadre des mesures à prendre dans l'étape de construction.</b></p> <p><b>Enfin d'après l'étude DEKRA annexée à la présente saisie : « aucune installation potentiellement polluante n'a été mise en évidence au droit de la zone d'étude. Seul un point de vigilance a été identifié : les remblais potentiels ».</b></p>
<p>Nuisances connues (sonores, lumineuses, olfactives) ou projets susceptibles d'entraîner de telles nuisances ?</p>		<p>Les nuisances sonores résultent principalement des transports ferroviaires et terrestres qui font l'objet d'un classement par arrêté préfectoral du 29 septembre 2000 au regard des nuisances qu'elles engendrent sur le tissu urbain.</p> <p><b>Le projet limite l'augmentation des entrées/sorties véhicules légers liés aux visiteurs et actifs appelés à utiliser les locaux du projet immobilier. En effet, conformément au PDUIF et sujet de l'ajustement de l'article 12 du PLU en vigueur un seul niveau de parking en sous-sol comprenant un total de 75 places dessert l'ilot tertiaire.</b></p> <p><b>Sur la frange Sud et moyennant le passage d'un tunnel « ville-ville », le parking tout abonné (900 places) sera disponible aux autres usagers des transports pour désencombrer les linéaires de voiries dédiées à la circulation normale dans une zone largement résidentielle.</b></p> <p><b>Il s'agit aussi d'assurer la sécurité des déplacements sur le secteur et de ne pas créer de pollution visuelle en surface.</b></p>
<p>Plan d'exposition au bruit, plan de gêne sonore ou arrêté préfectoraux relatifs au bruit des infrastructures ?</p> <p>Plan de protection du bruit dans l'environnement ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Des cartes de bruits grèvent le territoire de la commune et fixe des catégories de 1 à 5 qui s'imposent à tous projets de constructions.</p> <p>Le secteur Gare est affecté par un classement de catégorie 1 et concerné par le phénomène de la multi-exposition de jour comme de nuit (moyenne de 65 dB et pouvant dépasser 75 dB par moment pour 7% de la population résidentielle du secteur)</p>

			<p><b>Le projet prévoit des compensations techniques pour prendre en considération le confort</b></p> <p>- des résidents et des utilisateurs des modes doux de mobilités : le bâtiment forme un écran visuel et sonore capable d'absorber une partie des bruits... (limitation des émergences acoustiques, matériaux d'isolation performants, traitement des effets de vibrations et de rebonds sonores).</p>
<b>4.6. Air, Energie, Climat</b>			
<b>Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un ou plusieurs :</b>	<b>Oui</b>	<b>non</b>	<b>Si oui lesquels(le)s ?</b>
Enjeux spécifiques relevés climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)?	<input checked="" type="checkbox"/>		<p>Melun accueille deux stations Airparif de mesures permanentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenue Thiers – sur un segment qui voit transiter plus de 45 000 véhicules/jour (dont près de 10 % de poids lourds)</li> <li>• Rue du général de Gaulle dans la traversée du centre-ville.</li> </ul> <p>La qualité de l'air apparaît comme globalement satisfaisante sur Melun, néanmoins le trafic automobile est responsable d'une pollution de « fond » non négligeable.</p> <p>La conception bioclimatique et la Très Haute Performance visée à travers la certification HQE traitent de ces dimensions. Le choix des procédés et des matériaux intéressent tout autant l'espace extérieur qu'intérieur, le point fort : le parti pris bas carbone.</p>
Présence d'un Plan Climat Energie Territorial (PCET), Agenda 21, réseaux de chaleur, politique de développement des ENR ?	<input checked="" type="checkbox"/>		Melun dispose d'un Programme Agenda 21 engagé depuis septembre 2009.
Projet éolien ou de parc photovoltaïque?		<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>4.7. Gestion économe de l'espace et maîtrise de l'étalement urbain</b>			
<p>Réglementairement, le présent projet d'évolution du PLU n'a pas la faculté d'ouvrir à de nouvelles surfaces d'urbanisation. Ce projet est conduit dans le cadre du vaste programme d'aménagement de la Gare de Melun conduit par Ile de France Mobilités et engageant de multiples acteurs du territoire sur l'amélioration des conditions d'accueil et de transports des franciliens.</p>			
		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. PASO</li> <li>2. Emergence nord</li> <li>6. Parvis nord</li> <li>7. Tunnel vélo</li> <li>8. Gare routière nord</li> <li>9. Zone de régulation</li> <li>14. PSR</li> </ol>	
<p style="text-align: center;">Emplacement du futur Programme de bureau - Objet de la demande d'adaptation du PLU -</p>			

La première étape symbolique de cette nouvelle image du pôle Gare Nord est envisagée avec la démolition de la Halle Sernam et l'opérationnalité de ce projet immobilier en parallèle des interventions de mises en accessibilités de la Gare elle-même.

Toutefois ce projet demande d'optimiser le fonctionnement du site et donc d'adapter le document réglementaire en vigueur sans en remettre en cause l'équilibre général.

L'impact de la modification se concentre des questions de partis pris architecturaux et d'une stratégie visant à compacter au maximum l'exploitation des surfaces foncières.



Des apports de végétation ou d'éléments participants au verdissement ponctuel des espaces ont été ajoutés au schéma global.

- L'amélioration de la cohabitation des flux, l'attractivité comme le confort du lieu de travail ont fait l'objet d'une réflexion sérieuse pour tenter d'améliorer l'urbanité existante et sous l'influence d'occupations sauvages, vieillissantes, pouvant s'assimiler à de la friche urbaine aux abords d'un quartier résidentiel pourtant relativement calme.

Le projet d'évolution du PLU n'emporte pas de réduction ou de perte d'espaces agricoles, naturels ou forestiers ou encore d'espaces verts remarquables identifiés.

Le projet plus global de Pole Echanges Multimodales fait l'objet d'études complémentaires poussées pour attester de son empreinte sur la globalité des enjeux environnementaux du secteur de la part de l'organe pilote IDFM.

## 5. Liste des pièces transmises en annexe

Rapport du projet de modification 6 détaillant les modifications envisagées

Etude documentaire et historique – Dekra Industrial SAS – 25.02.2020

Extrait du dossier technique - implantation du futur immeuble de bureau -

Pièces G et L du rapport de présentation de l'enquête publique PEM Gare Melun 2022

Courriers de saisine de la SPL (mars 2020) et d'IDFM (avril 2021) portant sur l'évaluation environnementale de l'ensemble du pôle.

## 6. Éléments Complémentaires que la commune souhaite communiquer

Pensez-vous qu'une évaluation environnementale soit nécessaire ?

Le secteur d'ancrage au projet présente peu d'attraits environnementaux naturels, toutefois il prend place dans un tissu urbain densément constitué à vocation mixte.

Si le secteur répond prioritairement de logiques d'accessibilité, de lisibilité, de cohabitation des mobilités et d'une rationalisation des espaces pour l'accueil d'un équipement Gare adapté aux futurs enjeux, la proposition d'adaptation du PLU vise avant tout à servir la vocation originelle de mixité des usages conforme au règlement en vigueur.

L'adaptation envisagée participe de l'effort d'équilibre entre attractivité et compacité des emprises bâties.

Le projet de modification du PLU proposent des ajustements à la marge qui n'interfèrent pas avec les différents points examinés ci-dessus et veillent à proposer des mesures favorables à une meilleure prise en compte des impacts, des nuisances sur le cadre de vie.

L'ampleur du projet au regard du Pole d'Echanges Multimodales soumis à davantage de contraintes ne présente pas d'obligation d'engager une évaluation environnementale selon les éléments détaillés portés à votre connaissance.

A la demande de l'Autorité environnementale, dans le cadre de sa réponse à la demande d'examen au cas par cas, ce projet immobilier a été intégré dans l'étude des incidences du projet global (annexe « étude impact, en pièce G »).

**La Direction Générale**

Paris, le 22 avril 2021

DGA-DEV/INFRA / PMP / 21001665  
Affaire suivie par : Pascale PILARD  
Tel : 01 87 03 07 96  
Mél : pascale.pillard@iledefrance-mobilites.fr  
Lettre recommandée avec accusé réception

**Monsieur Thierry COUDERT  
Préfet de Seine-et-Marne  
Préfecture de Seine-et-Marne  
12 rue des Saints-Pères  
77000 MELUN**

Monsieur le Préfet,

Le pôle d'échanges multimodal de Melun est un pôle structurant du sud de l'Île-de-France. Il est desservi par le réseau ferré régional via le RER D et le Transilien R (30 trains/heure aux heures de pointe) et accueille environ trente lignes de bus et de cars départementaux. Avec 43 000 voyageurs par jour, le pôle de Melun fait partie des « grands pôles de correspondance » à l'échelle de la région, identifié comme « pôle de niveau 1 » au PDU et au CPER.

Le fonctionnement de ce pôle est aujourd'hui insatisfaisant tant en matière de confort que de sécurité. De plus, la gare n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

Les dysfonctionnements actuels du pôle de Melun et les perspectives de développement urbain ont conduit à proposer un réaménagement visant à rendre le pôle accessible, à conforter son attractivité, à améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs, et à participer à la dynamique du quartier et du cœur d'agglomération.

Ce projet, estimé aujourd'hui à 160 M€, a pour objectif d'aménager la gare et ses abords. Il est composé de quatorze éléments de programme dont les échéances de réalisation s'échelonnent jusqu'en 2030. Il comprend notamment la création d'un nouveau passage souterrain nord-sud (PASO), la requalification des deux parvis nord et sud, la création d'un ouvrage de liaison nord (émergence nord), la restructuration des deux gares routières nord et sud, et des évolutions en matière d'intermodalité.

Île-de-France Mobilités assure, à ce stade, le pilotage et la coordination des différents éléments de programme, en lien étroit avec les collectivités territoriales (Département de Seine-et-Marne, Communauté d'agglomération Melun-Val-de-Seine (CAMVS), Ville de Melun et Ville de Dammarie-les-Lys) et le maître d'ouvrage et opérateur de transport (SNCF).

En 2016, Île-de-France Mobilités a initié la réalisation des études nécessaires à l'élaboration du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) de ce projet. Ce dernier a été approuvé le 13 décembre 2017 par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et une concertation s'est ensuite déroulée du 29 janvier au 2 mars 2018, dont le bilan a été approuvé par le Conseil d'administration le 11 juillet 2018.

Sur la base des enseignements de la concertation, les études de schéma de principe et du dossier d'enquête publique se sont engagées en 2018 et ont abouti à une approbation par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 14 avril 2021.

En application des articles R123-3 et suivants du code de l'environnement, j'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joints, la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et le dossier d'enquête d'utilité publique du projet de réaménagement du pôle de la gare de Melun pour instruction par vos services en vue de l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La maîtrise d'ouvrage des phases d'études, de concertation, et d'enquête publique est assurée par Île-de-France Mobilités. La maîtrise d'ouvrage des travaux sera répartie entre la CAMVS, SNCF Gares & Connexions et la Ville de Melun. Ils seront, avec Île-de-France Mobilités, co-bénéficiaires de la DUP.

Dans cette perspective, je vous remercie de bien vouloir transmettre le dossier d'enquête publique à l'autorité environnementale compétente, dans le cas d'espèce, le CGEDD.

Le dossier d'enquête publique comporte les pièces suivantes :

- La pièce A : Notice explicative ;
- La pièce B : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives ;
- La pièce C : Plan de situation ;
- La pièce D : Plan général des travaux ;
- La pièce E : Caractéristiques des ouvrages les plus importants ;
- La pièce F : Appréciation sommaire des dépenses ;
- La pièce G : Etude d'impact ;
- La pièce I : Evaluation socio-économique ;
- La pièce J : Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Melun ;
- La pièce K : Annexes.

L'objectif visé par Île-de-France Mobilités pour la tenue de l'enquête d'utilité publique est le dernier trimestre 2021.

Mes services se tiennent à votre disposition pour toute information complémentaire. Votre contact privilégié sera Pascale PILARD, chargée de projet pour Île-de-France Mobilités.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma très haute considération.

**La Directrice Générale Adjointe**

**Elodie Hanen**



Pièce jointe :

- Dossier d'enquête publique
- Délibération n°20210414-135