

CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du vendredi 27 juin 2014

DÉLIBÉRATION N° CG-2014/06/27-3/04

Accusé de réception – Ministère de l'Intérieur

84116835

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 02/07/2014
Réception Préfet : 02/07/2014
Publication RAAD : 02/07/2014

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie
Rapporteur : AIELLO Léo

OBJET : Infrastructure de Transport – T Zen 2 Sénart – Melun : Approbation de la déclaration de projet.

Ce rapport propose de prendre en considération les résultats de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du T Zen 2 entre Sénart et Melun qui s'est déroulée du 23 septembre au 26 octobre 2013, emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Cesson, Vert-Saint-Denis, Savigny-le-Temple et Lieusaint. Il apporte des réponses et engagements du Département, en tant que maître d'ouvrage de l'opération, aux observations émises sur les registres pendant l'enquête, ainsi qu'aux réserves et recommandations du commissaire enquêteur et confirme l'intérêt général du projet. Il a ainsi pour objet d'approuver la déclaration de projet nécessaire et préalable à la déclaration d'utilité publique qui doit être prise par la Préfète, au plus tard un an après le début de l'enquête publique.

Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral n° 14 DCSE EXP 12
en date du 30 juillet 2014.

LE CONSEIL GÉNÉRAL,

La Préfète,

VU le Code général des Collectivités territoriales,

VU le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 123-16 et L. 126-1,

VU le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment son article L. 11-1-1,

VU le Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et notamment ses articles L. 123-16 et R. 123-23,

VU la délibération n° CG – 2012/06/29-3/02 du 29 juin 2012 relative au T Zen Sénart-Melun - Prise en considération du bilan de la concertation, du schéma de principe et du Dossier d'Enquête Publique. Proposition de prise en charge de la maîtrise d'ouvrage par le Département de la poursuite de l'opération,

VU les délibérations du STIF n° 2012/0208 et n° 2012/0209 du 11 juillet 2012 respectivement relatives au bilan de la concertation et au schéma de principe, à la désignation du maître d'ouvrage et à la convention de financement de l'avant-projet du T Zen Sénart – Melun,

VU le dossier d'enquête publique relatif à la réalisation d'une liaison de transport en commun en site propre, le T Zen 2, entre Sénart et Melun, sur le territoire des communes de Lieusaint, Savigny-le-Temple, Cesson, Vert-Saint-Denis et Melun et notamment son étude d'impact,

VU l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE), en date du 16 mai 2013, statuant en tant qu'Autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement,

VU l'arrêté préfectoral n°13 DCSE EXP 31 du 22 août 2013 prescrivant l'ouverture en mairies de Lieusaint, Savigny-le-Temple, Cesson, Vert-Saint-Denis et Melun d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux et acquisitions foncières nécessaires relative à la réalisation d'une liaison de transport en commun en site propre, le T Zen , entre Sénart et Melun, sur le territoire des communes de Lieusaint, Savigny-le-Temple, Cesson, Vert-Saint-Denis et Melun et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet, à savoir : le Plan Local d'Urbanisme de Lieusaint, le Plan Local d'Urbanisme de Savigny-le-Temple, le Plan Local d'Urbanisme de Cesson et le Plan Local d'Urbanisme de Vert-Saint-Denis,

VU le rapport, l'avis et les conclusions du commissaire enquêteur du 26 janvier 2014, notifiés au Département, Maître d'ouvrage, par la Préfète de Seine-et-Marne le 10 mars 2014,

VU le rapport du Président du Conseil général,

VU l'avis de la Commission précitée,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : de prendre en considération l'avis de l'Autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et les résultats de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux et acquisitions foncières nécessaires à la réalisation d'une liaison de transport en commun en site propre, le T Zen, entre Sénart et Melun, sur le territoire des communes de Lieusaint, Savigny-le-Temple, Cesson, Vert-Saint-Denis et Melun et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet, à savoir : le Plan Local d'Urbanisme de Lieusaint, le Plan Local d'Urbanisme de Savigny-le-Temple, le Plan Local d'Urbanisme de Cesson et le Plan Local d'Urbanisme de Vert-Saint-Denis, visés ci-dessus, notamment en y apportant les réponses et engagements figurant dans le document joint en annexe n° 1 à la présente délibération « Réponses thématiques du maître d'ouvrage aux observations recueillies pendant l'enquête publique », remis au commissaire enquêteur et reproduit en annexe du rapport d'enquête publique.

Article 2 : de répondre aux réserves exprimées par le commissaire enquêteur dans ses conclusions sur l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique par les engagements formalisés en annexe n° 2 à la présente délibération.

Article 3 : de répondre aux recommandations du commissaire enquêteur dans ses conclusions sur l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique par les engagements formalisés en annexe n° 3 à la présente délibération.

Article 4 : de répondre aux réserves exprimées par le commissaire enquêteur dans ses conclusions portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lieusaint, Savigny-le-Temple et Cesson par les engagements par les engagements formalisés en annexe n° 4 à la présente délibération.

Article 5 : de confirmer l'intérêt général du projet en considérant que le T Zen 2 répond notamment aux objectifs suivants :

- Compléter l'offre régionale de transport en proposant une nouvelle liaison en transports collectifs performante de banlieue à banlieue et en rabattement sur le réseau ferré lourd pour favoriser les déplacements en transports collectifs et contribuer à limiter la pollution,
- Favoriser et fluidifier les échanges en transports collectifs entre les deux pôles complémentaires, actuellement en fort développement, de Sénart et Melun en proposant une desserte fine et rapide entre les quartiers et entre les communes,

- Desservir les pôles, équipements, emplois et services existants (gares, centre-ville, établissements scolaires, hôpital, quartiers d'habitations, zones commerciales et zones d'activités),
- Accompagner les projets urbains et favoriser l'implantation d'emplois et d'équipement le long du tracé,
- Requalifier les espaces publics par un réaménagement de façade à façade de qualité, avec un nouveau partage de l'espace public destiné à améliorer le cadre de vie, notamment au bénéfice des modes actifs et des personnes à mobilité réduite.

Article 6 : conformément aux articles R. 123-24 et R. 123-25 du Code de l'urbanisme, la présente délibération sera affichée pendant un mois à l'Hôtel du Département et dans les mairies des communes concernées. Elle sera en outre publiée au Recueil des Actes Administratifs du Département. Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable à l'Hôtel du Département ainsi que sur le site internet du projet tzen2.com ;

Article 7 : d'autoriser le Président du Conseil général à demander au Préfet de déclarer le projet d'utilité publique.

Adopté à la majorité

ONT VOTE POUR :

- M. Léo AIELLO
- M. André AUBERT
- Mme Lydie AUTREUX
- M. Michel BENARD (qui a donné pouvoir à M. Laurent GAUTIER)
- M. Jean-Pierre BONTOUX
- M. Bertrand CAPARROY
- M. Christian CIBIER
- M. Bernard CORNEILLE
- Mme Monique DELESSARD
- M. Jean DEY
- M. Vincent EBLE
- M. Gérard EUDE
- M. Laurent GAUTIER
- M. Jean-Pierre GUERIN
- M. Claude JAMET (qui a donné pouvoir à M. Jean DEY)
- M. Jacky LAPLACE
- M. Jean-Jacques MARION
- M. Jean-Louis MOUTON
- Mme Michèle PELABERE
- Mme Marie RICHARD
- Mme Maud TALLET
- M. Didier TURBA
- M. Lionel WALKER

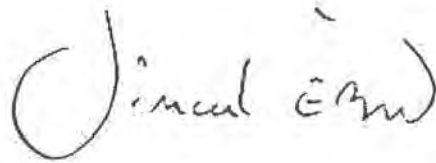
ONT VOTE CONTRE :

- M. Jacques BALLOT
- M. Arnaud DE BELENET
- M. Yves JAUNAUX
- M. Denis JULLEMIER
- M. Olivier MORIN
- M. Jean-François PARIGI
- Mme Laurence PICARD
- M. Jean-Christophe PIEQUET
- Mme Valérie POTTIEZ-HUSSON
- M. Dominique SATIAT (qui a donné pouvoir à M. Jacques BALLOT)
- M. Sinclair VOURIOT (qui a donné pouvoir à M. Yves JAUNAUX)

SE SONT ABSTENUS :

- M. Pierre BACQUE
- M. Jean-Jacques BARBAUX
- Mme Anne CHAIN-LARCHE
- M. Nicolas FENART
- M. Christian FROT
- M. Jean-Jacques HYEST
- Mme Paule NOURY
- M. Jean-François ONETO
- M. Jean-François ROBINET

Vincent ÉBLÉ

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Vincent Élué". The signature is written in a cursive style with a large initial "V".

Président du Conseil général
de Seine-et-Marne

Enquête publique prescrite par l'arrêté préfectoral n°13 DCSE EXP 31 du 22 août 2013
relative à la réalisation d'une liaison en transport en commun en site propre,
le T Zen 2 entre Sénart et Melun.

Réponses thématiques du maître d'ouvrage aux observations recueillies pendant l'enquête publique

1- Impact environnemental, repaysagement, requalification, voies piétons et cycles, conservation du patrimoine

Impact environnemental : voir thème n° 3

Repaysagement, requalification : le T Zen, un projet d'aménagement de l'espace public

Le T Zen n'est pas seulement un projet de transport en commun. C'est également un projet d'aménagement urbain qui s'attache à repenser intégralement chaque rue traversée et à embellir la ville. En effet, toutes les voies empruntées par le T Zen seront réaménagées de façade à façade pour accueillir le transport en commun et ses stations, mais également pour donner davantage d'espace aux piétons et aux cycles, insérer des espaces verts, créer des espaces publics plus lisibles et plus conviviaux. C'est notamment le cas pour les places urbaines qui seront traversées par le T Zen qui, pour certaines d'entre elles à Melun, font déjà l'objet d'un partenariat avec la commune.

Dans cette optique, le projet paysager sera particulièrement soigné et adapté aux situations rencontrées. Le passage du T Zen dans un site à dominante végétale (parcs urbains, avenues plantées, proximité de boisements, « espaces verts »...) sera conçu avec l'objectif de respecter les structures paysagères présentes (choix des matériaux de la plateforme et de ses abords, végétalisation, plantation d'arbres, choix des essences), de conforter les ambiances et de minimiser l'effet de coupure. Le passage du T Zen dans ces espaces constitue l'occasion de les réaménager pour créer ou restituer des lieux de promenade ou de loisir. Dans un site dont la qualité d'espace public est moindre, le passage du T Zen permettra d'améliorer le cadre de vie des habitants par un travail attentif sur les revêtements de sol et l'utilisation du végétal.

Le T Zen nécessitera parfois l'abattage d'arbres à Melun et Sénart. Dans les phases de mise au point du projet, une attention toute particulière sera apportée à réduire autant que possible le nombre d'arbres qui seront réellement supprimés. En outre, il est prévu de replanter, à l'échelle de l'itinéraire du T Zen, un nombre d'arbres supérieur au nombre d'arbres abattus. Dans le cas où il est impossible de replanter à proximité immédiate de l'emplacement des arbres abattus, il est prévu de proposer une compensation sur d'autres parcelles.

Etang du Miroir d'eau et Allée de la Perspective de Savigny-le-Temple

Le projet de T Zen dessert le quartier du Miroir d'eau en empruntant la rue de Rougeau. Il circule au sud de l'Etang du Miroir d'eau et dans l'emprise actuelle de cette rue. Le projet n'a pas d'impact sur l'étang, la faune et la flore qui le borde. Le tracé aborde ensuite l'Allée de la

Perspective sur une voie nouvelle, ce qui induira l'abattage de certains arbres. Toutefois, ils seront replantés en nombre plus important afin de mettre en valeur la perspective sur le Domaine de la Prévôté, le long de l'allée piétonne et de la plateforme du T Zen. L'intégration paysagère du T Zen dans cet espace vert sera particulièrement travaillée afin de maintenir tous ses usages actuels (cheminement piétons, pratiques sportives, jeux d'enfants), de minimiser la coupure induite et d'embellir cet espace.

Parc de Savigny

Concernant la traversée du Parc de Savigny, sa fonction de promenade et d'aire de jeux sera maintenue. La plateforme du T Zen est un espace ouvert et un cheminement piéton sera créé le long du T Zen. Un travail sera réalisé sur l'intégration paysagère du projet pour maintenir la qualité de cet espace vert, minimiser la coupure induite et embellir cet espace.

« Coulée verte » de Cesson

Le projet restitue le cheminement piéton existant ainsi que l'alignement d'arbres. La plateforme du T Zen est un espace ouvert et la fonction de promenades est maintenue. Un travail d'intégration paysagère sera réalisé pour garantir la qualité de cet espace vert. Il s'attachera en particulier à assurer la sécurité des traversées piétonnes et des cheminements d'un lotissement à l'autre.

Plaine du Moulin à vent, bassin des haies fleuries à Vert-Saint-Denis

Dans la plaine, l'insertion de la plateforme est suffisamment éloignée des habitations pour limiter les nuisances visuelles et sonores. Cet espace sera réaménagé afin de créer un nouveau lieu de vie autour du T Zen avec un cheminement piéton et un espace paysager. Par ailleurs, le projet s'attachera à valoriser l'espace de transition situé entre le T Zen et les habitations, à travers un traitement paysager de qualité de l'actuelle digue. Le passage du T Zen dans la Plaine du Moulin à Vent aura, du fait du tracé empruntant la digue, un faible impact sur les arbres existants, actuellement peu nombreux.

Voies piétons cycles

L'objectif est d'offrir depuis et vers le T Zen la possibilité de circuler de manière confortable et sûre. Dans les rues empruntées par le T Zen, chaque fois que cela est possible, les trottoirs seront élargis et des aménagements cyclables seront créés en tenant compte du réseau cyclable des deux agglomérations. A ce titre, le projet prévoit plusieurs configurations d'aménagements cyclables :

- des espaces mixtes piétons cycles bien séparés de la voirie, principalement à Sénart, lorsque la faible densité de l'habitat et des flux de piétons et cycles le justifie,
- des plateaux mixtes piétons, cycles, type zone de rencontre,
- des pistes et des bandes cyclables,
- des cycles dans la circulation générale lorsque les trafics le permettent ou que la configuration de la voie ne permet pas la création d'espaces dédiés.

Concernant la rue Dajot à Melun, une piste cyclable est créée dans le sens nord-sud ; dans le sens sud-nord, il est proposé que les cyclistes s'insèrent dans la circulation générale. Cette rue,

plus calme et confortable pour la circulation des cyclistes, a été préférée à des aménagements dans l'avenue Thiers de Melun pour effectuer à vélo la liaison gare – centre-ville.

Il convient de préciser qu'il n'est pas possible d'assurer une continuité complète des aménagements cyclables tout au long du tracé du T Zen. Ainsi, dans le cas où la configuration des lieux ne le permettrait pas (rues étroites de Melun par exemple), une recherche d'itinéraire alternatif par d'autres voies sera étudiée au stade de l'avant-projet. De plus, un travail partenarial sera mené avec les collectivités compétentes (communes, CAMVS et SAN de Sénart) afin de définir des itinéraires permettant de connecter les stations T Zen aux quartiers voisins.

De façon générale, les aménagements proposés seront conformes à la réglementation, notamment en termes de largeur de trottoirs ou d'aménagements cyclables.

Par ailleurs, il n'est pas prévu de prise en charge des vélos dans les bus, compte tenu de la fréquentation attendue en heures de pointe. Cependant des places de stationnement sont prévues aux abords des stations (voir thème n° 11).

Enfin, il est à noter que le site propre du T Zen sera interdit à la circulation des cyclistes afin d'assurer la sécurité de ces derniers ainsi que de préserver la régularité du T Zen. De plus, le système accordant la priorité au T Zen aux carrefours n'est pas adapté aux cyclistes qui prendraient alors des risques importants en traversant le carrefour ou en sortant du site propre pour rejoindre la circulation générale.

Préservation du patrimoine

Les études du T Zen ont été réalisées en associant le Service Territorial d'Architecture et du Patrimoine avec l'objectif de préserver et même au-delà, de mettre en valeur le patrimoine jouxtant l'itinéraire du T Zen. Les phases ultérieures d'études s'attacheront à travailler sur la mise en scène des monuments (les Eglises de Melun en particulier) au travers d'un choix particulier de matériaux pour la plateforme et les trottoirs (nature, texture et couleur des matériaux), la disposition du mobilier urbain, ou l'utilisation du végétal. Le projet vise, lors de la traversées des places, à favoriser les piétons, tant dans son cheminement, que dans sa perception de l'identité du lieu et du paysage urbain.

Ainsi, une attention particulière sera portée à la mise en valeur du parvis de l'église Notre Dame, du chevet de l'église Saint-Aspais, ainsi qu'à l'aménagement des places Chapu, Saint-Jean, etc.

A l'occasion du projet T Zen, la Commune de Melun étudie le réaménagement de plusieurs places situées sur son tracé (place Chapu, place Notre Dame, place Saint Jean, place des Trois Horloges) avec l'appui du Département. Cette étude prévoit que le réaménagement de chaque place urbaine, impulsé et rendu nécessaire par l'arrivée du site propre, devra s'adapter à la spécificité de chacune en fonction de la situation et de l'environnement pour un résultat adapté à chaque lieu. Elle s'attachera particulièrement à certains critères tels que l'intégration urbaine, le respect des usages, le respect de l'identité et de l'image de ces places.

2- Matériel roulant : motorisation, tarification, sécurité

Matériel roulant

L'étude d'impact du dossier d'enquête publique décrit les principes d'exploitation et les caractéristiques du matériel roulant du T Zen. A ce stade, il est prévu une exploitation de la ligne au moyen de 24 bus articulés de 18 mètres avec une motorisation diesel.

Compte tenu de la date de mise en service en 2020, les caractéristiques techniques du matériel roulant, notamment sa motorisation, ne sont pas arrêtées. Cependant, il devra a minima répondre aux dernières normes européennes en vigueur: la norme EURO 6 qui diminue les émissions autorisées d'oxydes d'azote de -80%, d'hydrocarbures de - 72 % et de particules de - 50%.

En fonction des avancées technologiques en cours en terme de motorisation, des choix pourront être fait le moment venu en faveur d'une motorisation de type hybride, électrique, GNV, etc. Actuellement, toutes ces technologies ne sont pas totalement éprouvées.

De plus, le Conseil du STIF a mis en place en 2013 une démarche visant à confirmer et accélérer la sortie de la motorisation diesel du parc de matériel roulant des bus en Ile-de-France. Le STIF va donc, sur la base d'un état précis du parc francilien et de l'état des différentes technologies des matériels roulants bus se prononcer dans les mois à venir sur un scénario technique et financier d'accélération du renouvellement du parc pour tendre vers les meilleures performances environnementales possibles.

Postérieurement à la remise de ce document au commissaire enquêteur, le STIF a délibéré le 11 décembre 2013 sur les perspectives pour le renouvellement du parc de matériel roulant bus et a en particulier décidé d'engager les actions permettant la transition du parc d'Ile-de France vers des matériels tout électrique et des matériels de la filière GNV Bio Gaz.

Vidéosurveillance

Les véhicules seront équipés en géolocalisation et en vidéoprotection embarquée. La géolocalisation permet de localiser en permanence l'ensemble de la flotte pour une meilleure régulation du trafic et pour une éventuelle intervention de sûreté. La vidéoprotection installée sera conforme à la réglementation en vigueur et permettra, dans les conditions prévues par la loi, le visionnage de séquences par l'exploitant ou les forces de l'ordre. Des affichettes signaleront la présence de caméras dans les espaces concernés.

Tarification

La tarification du T Zen sera identique à celle mise en place pour les bus et les tramways de l'ensemble de l'Ile-de-France. Les Tickets T+ (1,70 €), permettant de circuler sur le réseau de bus pendant 1h30 avec possibilité de correspondance, ou les abonnements Navigo pourront pas exemple être utilisés.

La définition de la tarification applicable aux transports collectifs en Ile-de-France relève du STIF. Pour plus d'informations sur la tarification et les titres de transports existants, le guide tarifaire du STIF est disponible à l'adresse suivante : ([http://www.stif.org/IMG/pdf/ Guide tarifaire 2013 HD.pdf](http://www.stif.org/IMG/pdf/Guide_tarifaire_2013_HD.pdf)).

3- Pollutions, nuisances

Les conséquences environnementales ont fait l'objet d'une étude d'impact détaillée. L'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact est joint au dossier d'enquête et a été rendu conformément à la réglementation.

Les simulations acoustiques le long du tracé ont permis de comparer les niveaux de bruits à l'horizon 2035 avec et sans T Zen, en tenant compte de l'évolution du trafic à cet horizon. Les résultats mettent en évidence une différence de bruit avec et sans T Zen inférieure à 2 décibels sur l'ensemble de l'itinéraire lorsque le T Zen vient s'insérer en plus de la circulation générale, une diminution du bruit sur les tronçons où une partie des circulations est supprimée et des niveaux de bruits qui restent inférieurs au seuil réglementaire de 60 décibels sur les portions de tronçons neufs. Il convient de rappeler que la fréquence de passage maximale du T Zen est d'un véhicule toutes les 6 minutes dans chaque sens en heure de pointe les jours de semaine (toutes les 20 minutes les dimanches).

Concernant la qualité de l'air, l'impact du projet a été quantifié par une estimation des émissions de polluant sur les principaux axes empruntés par le T Zen à l'horizon 2020, en tenant compte des évolutions de trafic. Pour l'ensemble des polluants pris en compte, les résultats montrent une amélioration de la qualité de l'air en partie due au report modal généré par le T Zen, mais également au renouvellement du parc automobile par un parc progressivement plus moderne et moins polluant. De plus, les simulations ont été réalisées sur la base d'un parc de véhicules T Zen avec une motorisation diesel et ne tiennent donc pas compte des évolutions possible sur ce point détaillées dans le thème n° 2 ci-dessus.

4- Autres tracés dans Melun, voirie T Zen, stations

a) Positionnement des stations

Plusieurs observations portent sur des demandes de déplacements de certaines stations. Voir à ce sujet le thème n° 16.

b) T Zen et pôle gare de Melun

Le projet de T Zen est compatible avec le projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare de Melun, récemment soumis à la concertation par la CAMVS. Le projet soumis à l'enquête publique prévoit un passage du T Zen avenue Gallieni. Toutefois, en fonction de l'évolution et de l'aboutissement du projet de pôle, il est également compatible avec un passage du T Zen rue Barchou.

Le projet de T Zen soumis à l'enquête publique est compatible avec la configuration actuelle des différentes circulations aux abords de la place de la gare :

La station terminus est située avenue Gallieni par laquelle le T Zen accède depuis l'avenue Thiers puis se dirige ensuite vers le nord via la rue Dajot.

Les bus accèdent comme actuellement à la gare routière via la rue Barchou et se dirigent vers l'avenue Thiers via l'avenue Gallieni. Le croisement des bus et des T Zen ne sera pas problématique dans la mesure où deux voies de largeurs suffisantes seront créées. Là où le T Zen tourne pour s'engager rue Dajot, la priorité lui sera donnée par rapport à la voie d'en face.

L'accès des voitures à la gare en venant de l'avenue Thiers se fait également comme aujourd'hui, en provenance du nord, en tournant à gauche dans la rue Barchou puis retour par la rue Gallieni et en provenance du sud, via la rue Damonville. Seul l'accès par la rue Dajot est interdit ou limité aux riverains.

Le projet T Zen seul, ne nécessite, hormis pour la rue Dajot, aucune modification des sens de circulation, des stationnements, des accès riverains, des voies adjacentes (rues Damonville, Barbazan, Gonon, Libération, de la Rochette etc.).

Projet de pôle gare de Melun

Le projet de pôle gare menée par la CAMVS ne relève pas de ce projet. Les deux sont toutefois menés en étroite concertation.

Le projet de pôle gare vise à dissocier l'ensemble des flux sur deux niveaux. Un niveau de surface dédiés aux piétons, cycles et aux transports collectifs et un niveau souterrain, dédié au stationnement et à la dépose-minute. Ce projet viendrait contribuer à soulager la rue Dajot et les rues adjacentes de la gare de la circulation et du stationnement en dépose-minute en proposant un accès souterrain via la rue Barchou et plusieurs sorties dont une rue Gallieni.

Dans le cadre de ce projet, des réflexions sont effectivement en cours sur la modification du sens de circulation de certaines voies adjacentes à la rue Dajot.

Modification de la station terminus du T Zen

Dans le cadre de ce projet, la CAMVS demande le déplacement de la station terminus du T Zen, de la rue Gallieni à la rue Barchou, sur le parvis de la gare.

Cette demande apparaît pertinente et sa faisabilité avérée si le projet de pôle gare est réalisé. Le maître d'ouvrage pourra étudier sa prise en compte dans les études ultérieures. En effet, cette localisation permettra de rapprocher le T Zen de la gare SNCF et de la future gare routière pour faciliter l'accès des piétons et des personnes à mobilité réduites, renforcera l'attractivité du T Zen et améliorera la lisibilité de ce nouveau parvis.

Une coordination étroite des deux projets sera alors nécessaire, notamment dans l'organisation et la gestion des différentes phases des deux chantiers.

c) Circulation dans l'avenue Thiers et rue Dajot, circulation en sens dissociés

Une voie de T Zen, dans le sens nord – sud, sera insérée au centre de l'avenue Thiers avec deux voies de circulation de part et d'autre, maintien du stationnement bilatéral et des alignements d'arbres.

Pour accéder à la station avenue Thiers, la création du site propre au centre permettra aux piétons d'effectuer des traversées en trois temps avec un îlot refuge de part et d'autre du site propre, ce qui divisera les distances à traverser. Les études à venir définiront quelles dispositions précises de sécurité pourront être mises en place pour sécuriser ces traversées.

Les études de trafic réalisées avenue Thiers montrent que le projet est viable avec le trafic actuel et à l'horizon 2020. Cela s'explique notamment par la largeur insuffisante des 3 voies actuelles, incompatibles avec un gabarit poids-lourds, qui pénalise fortement la circulation. La réduction de fait à 2x2 voies, par les poids-lourds, ne permet donc pas l'écoulement du trafic dans des conditions satisfaisantes. L'aménagement projeté améliore la lisibilité du parcours et propose des largeurs de voies constantes et règlementaires qui n'engendreront pas de diminution significative du trafic écoulé.

De plus, dans le cadre de la coordination du projet de T Zen 2 avec le projet de pôle gare de Melun, qui prévoit une reconfiguration des accès à la gare SNCF, des études de trafic ont été menées conjointement sur les voies adjacentes (y compris avenue Thiers, rue Dajot) afin de prévoir les itinéraires de report induits par les modifications de sens de circulation. L'arrivée du T Zen et la mise à sens unique de la rue Dajot font partie des hypothèses de cette étude. Les résultats montrent que malgré les baisses et les reports des trafics sur certains itinéraires, les carrefours du secteur d'étude ne seront pas saturés.

De plus, ce projet doit contribuer à réduire la circulation automobile à destination de la gare de Melun par du report modal.

Plusieurs observations proposent une circulation du T Zen dans les deux sens de circulation avenue Thiers. A l'issue de la concertation préalable, ce tracé n'a pas été retenu. Il a en effet été convenu avec la Ville de Melun de maintenir l'ensemble des fonctionnalités urbaines actuelles de l'avenue Thiers, en particulier le stationnement et les plantations d'arbres, rendant impossible l'implantation des deux sens de circulation du T Zen sur cette voie. Cette solution entraîne la requalification de la rue Dajot comme suit.

Dans la rue Dajot, une voie sera réservée au T Zen dans le sens sud – nord entre la place de la gare et la Rue Damonville. Sur cette même section, les véhicules particuliers circuleront uniquement dans le sens nord-sud (mise en sens unique descendant avec accès via la rue Damonville). Au-delà et jusqu'à la rue de la Rochette, le T Zen circulera en mixité au sein de la circulation générale. Sur cette section, la rue sera mise en sens unique dans le sens sud – nord. Cela permettra d'élargir le trottoir, d'implanter une piste cyclable, un alignement d'arbre et du stationnement.

Cette rue, ainsi mise à sens unique verra son trafic diminuer de moitié et réduira de façon importante sa fonction actuelle de « délestage » de l'avenue Thiers, la réservant ainsi de fait à l'usage des riverains, au T Zen, mais également aux piétons et cyclistes. Il n'est pas prévu à ce stade des études, de ralentisseur ni de limitation particulière de vitesse en deçà des 50km/heures réglementaire ; ceci relevant des études d'avant-projet.

d) Rue de la Rochette et Place Chapu

Le T Zen emprunte la rue de la Rochette pour accéder à la place Chapu. Cet itinéraire a été privilégié à celui, du boulevard Chapu afin de répondre aux contraintes techniques nécessaires pour garantir l'accessibilité des stations de T Zen. En effet, les T Zen doivent aborder la station par une ligne droite d'au moins 20 mètres pour accoster au plus près des quais. Cela n'était pas possible via l'avenue Chapu, sauf à réaliser des acquisitions foncières sur des parcelles privées.

La place Chapu fera l'objet d'une étude complète de requalification sous l'égide de la ville de Melun à l'occasion de l'arrivée du T Zen. Celle-ci s'attachera à permettre la circulation du T Zen et l'implantation d'une station, à prendre en compte tous les usages locaux et tous les modes de déplacement, à rendre plus lisible l'identité de place urbaine de ce lieu, à travailler sur les espaces verts tel que décrit dans le thème n°1. Le cheminement des piétons liés au fonctionnement des écoles primaires et maternelles sera pris en compte. A cette occasion, un léger déplacement de la station pourra être proposé (voir thème n° 16).

e) Rue Saint Aspais, passage dans le centre historique de Melun, variantes de passage dans le centre-ville et hors centre-ville.

Desserte du centre ville et passage par la rue Saint-Aspais

Le passage du T Zen dans le centre historique de Melun et de ses rues commerçantes prévoit de réaménager les espaces traversés en tenant compte des besoins et usages locaux et de tous les modes de déplacement. Il permettra d'offrir aux Melunais et aux Sénartais un accès en transport en commun à des emplois, des commerces, des administrations, des lieux d'enseignement, des services, des loisirs. Il favorisera ainsi l'attractivité de Melun et facilitera son accès, sans contrainte de circulation ou de stationnement, à ses propres habitants, comme aux Sénartais. Sur l'opportunité du projet, voir le thème n°9.

Les contraintes liées à l'étroitesse des rues ont été traitées. Des sens dissociés de circulation du T Zen dans le centre ville permettent l'implantation dans les rues d'un seul sens de site propre. Enfin, sur certains tronçons la circulation du T Zen s'effectuera sans site dédié au sein de la circulation générale, notamment rue Dajot, rue Saint-Aspais et rue Général-de-Gaulle

La rue Saint-Aspais sera réservée au T Zen, piétons et cycles en heures de pointes et ouverte à la circulation automobile en heures creuses. Quelles que soient les heures, l'accès des riverains sera maintenu. Un travail précis sur le positionnement et le fonctionnement des espaces de livraison sera réalisé lors de la phase opérationnelle à venir de ce projet. Le stationnement handicapé et les espaces de stationnement liés au transport de fonds seront traités conformément à la réglementation en vigueur.

Les études de trafic montrent une amélioration des conditions de circulation sur les quais et les carrefours liées à l'interdiction de la circulation automobile de la rue Saint-Aspais en heures de pointes.

L'insertion du T Zen avec des sens dissociés entre la gare et le centre-ville de Melun fait l'objet de quelques observations. Elle induit effectivement une moins bonne lisibilité du service de transport proposé. Toutefois, elle est rendue nécessaire par l'é étroitesse des voiries et par la contrainte des franchissements de Seine par l'ensemble des modes de déplacement avec seulement deux ponts urbains, limitant ainsi fortement les variantes possibles d'itinéraires.

Variante de tracé dans le centre-ville

Trois variantes de tracé avaient été étudiées lors de la concertation préalable dans le centre-ville de Melun et ont donné lieu à de nombreux échanges avec la Commune. Il s'agit des variantes via la rue Saint-Aspais(n°1), via le boulevard Victor Hugo puis le quai Pasteur (n°2) et via la boulevard Victor Hugo, un nouveau franchissement de Seine puis le Cours de la Reine Blanche (n°3).

L'étude d'impact présente la méthodologie et les raisons du choix de la variante retenue. Elle analyse d'une part les contraintes des différents tracés au regard de l'hydrologie et de la préservation du patrimoine historique et culturel :

- la variante n° 3 est la plus impactante car la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de Seine avec implantation de piles dans le cours d'eau a des impacts en phase chantier ou dans la durée en termes de débit et de qualité de l'eau. Il se situe de plus en zone rouge du Plan de prévention du risque inondation. Ce tracé vient également modifier de façon importante le cadre de vie des riverains et le paysage urbain.
- Les 3 variantes passent dans des périmètres de protection des bâtiments historiques et devront faire l'objet d'une autorisation avec avis de l'architecte des bâtiments de France.
- Les variantes 2 et 3, en franchissant la Seine ou en empruntant les quais, qui sont des sites inscrits, devront être soumises à déclaration avec avis simple de l'architecte des bâtiments de France.

La variante n°1 apparaît la moins contraignante au regard de ces critères et la variante n° 3 la plus impactante.

L'étude d'impact analyse d'autre part l'incidence des 3 variantes au regard des contraintes fonctionnelles : le nombre d'habitants et d'emplois desservis, la longueur de la section, les temps de parcours, la qualité des interfaces avec le réseau de bus, les conditions d'insertion, l'impact sur les riverains, sur la circulation et les carrefours, l'intégration urbaine, la requalification du site traversé, l'impact sur les commerces, le coût :

La variante n° 1 est la meilleure du point de vue de la desserte et du temps de parcours, elle est la plus proche de la place St Jean, lieu important de destination et proximité de la station T Zen permettant d'effectuer le trajet « retour ». Comme évoqué plus haut, elle ne gêne pas la circulation et le fonctionnement du carrefour avec le quai Pasteur ; c'est elle qui supprime le moins de stationnement. C'est également la moins coûteuse. L'impact, sur les commerces et sur l'ensemble des riverains et usagers de cette rue, principalement en phase travaux, a bien été identifié, et fera l'objet d'une attention particulière tout au long du chantier.

Les variantes n° 2 et 3 sont un peu moins performantes du point de vue de la desserte et des temps de parcours. La connexion avec la Place St Jean y est plus éloignée. Elles présentent moins d'impact sur les commerces. La variante n° 2 est la moins pertinente du point de vue de ses conséquences sur la circulation. La réduction d'une voie sur le quai Pasteur, voir sa mise à sens unique ont un fort impact sur la gestion des carrefours Saint-Aspais / quai Pasteur et boulevard Victor Hugo / quai Pasteur avec des remontées de file importantes. Les véhicules ne peuvent s'écouler et gênent la plateforme du T Zen. Par ailleurs, la giration des véhicules de transport en commun est problématique entre le quai Pasteur et le pont et nécessite soit des aménagements coûteux sur l'ouvrage, soit un fonctionnement très dégradé pour la circulation sur le quai Pasteur. La variante n° 3 est elle, sans impact notable sur la circulation ; elle est en revanche la plus coûteuse avec un surcoût de l'ordre de 8 M € par rapport à la variante n° 1.

Au terme de cette analyse dite « multicritère », le maître d'ouvrage a choisi de soumettre au débat public la variante n° 1 via la rue Saint-Aspais, considérée comme la plus pertinente.

Autres propositions de tracé

Plusieurs propositions de tracés sont faites dans le cadre de l'enquête publique. Certaines envisagent un tracé évitant le centre-ville avec un terminus du T Zen à la place des 3 Horloges puis une correspondance bus, ou un passage par la « pénétrante », éventuellement requalifiée en boulevard urbain jusqu'à la rue Chamblain. Ces tracés alternatifs constitueraient une modification majeure du projet, réduisant considérablement le potentiel de fréquentation du T Zen et venant ainsi remettre en cause son intérêt et sa pertinence économique (voir à ce sujet le thème n° 9). En évitant le centre – ville, ces tracés réduiraient la qualité de desserte, notamment pour les habitants et les employés de Melun (desserte nord de Melun – centre-ville et centre-ville – gare).

D'autres propositions de tracés sont évoquées via le boulevard Aristide Briand ou via la rue Saint- Barthélémy pour desservir la Préfecture. Certains d'entre eux avaient été examinés lors des études préalables et écartés. Ils n'offrent pas toujours une faisabilité dans les deux sens de circulation et aboutissent, comme la variante n°2 au boulevard Victor Hugo et au Quai Pasteur, provoquant ainsi les mêmes dysfonctionnements, notamment sur le trafic que cette dernière. Enfin ceux rejoignant la Cité administrative via une double passerelle de part et d'autre de L'île Saint-Etienne, ont ainsi des conséquences similaires à la variante n° 3.

f) Place Saint-Jean

La place Saint-Jean est actuellement caractérisée par une présence importante du stationnement venant gêner la perception de la fontaine, par un carrefour peu lisible entre la rue Saint- Liesnes et la rue Bancel, par des cheminements et des traversées piétons peu aisés. Quelques observations formulent une demande de restructuration de cette place pour laisser plus de place aux piétons, aux terrasses des commerces et souhaitent l'implantation d'une station T Zen. Cette place fera l'objet d'une étude complète de requalification sous l'égide de la ville de Melun à l'occasion de l'arrivée du T Zen. Celle-ci s'attachera à permettre la circulation du T Zen, à résoudre les dysfonctionnements énumérés plus haut, à rendre plus lisible l'identité de place urbaine de ce lieu, tel que décrit dans le thème n°1. Une station place

Saint-Jean aurait des avantages pour la vie locale. Dans le cadre de l'étude de cette place, cette proposition pourra être faite au maître d'ouvrage de l'étude.

g) Rue Bancel, rue Charles de Gaulle, stationnement aux abords des établissements scolaires, avenue de Meaux

Rue Bancel, une voie de circulation automobile sera maintenue pour accueillir la plateforme du T Zen dans le sens sud- nord.

Rue Général de Gaulle, le T Zen circulera dans la circulation générale dans le sens sud-nord depuis l'intersection avec la rue Bancel jusqu'à l'intersection avec la rue Despatys. Dans le sens nord-sud, il se positionnera principalement dans la circulation générale de l'intersection avec la rue Despatys à l'intersection avec la rue Carnot. L'intégralité du stationnement ne pourra être maintenue dans cette rue, en particulier dans les sections où le T Zen bénéficiera d'un site dédié.

Dans le cadre des études opérationnelles à venir, des solutions techniques seront recherchées avec la Commune pour le stationnement des autocars scolaires et la dépose-minute tout en garantissant la sécurité aux abords des établissements scolaires.

Le positionnement de la station Castor est compatible avec les différents accès du bâtiment récemment construit par l'office HLM.

h) Route de Voisenon, rue Edouard Branly, Place des 3 Horloges

La plateforme du T Zen sera insérée à l'ouest de la rue de Voisenon. Cette rue sera mise en sens unique pour la circulation générale entre l'avenue de Meaux et la rue Branly. Les voitures en provenance de la commune de Voisenon devront tourner à droite dans la rue Branly.

Rue Branly, les deux voies du T Zen s'insèrent au nord de la rue avec deux voies de circulation générale au sud. Compte tenu de la largeur insuffisante de la voirie, quelques acquisitions foncières seront probablement nécessaires, n'entraînant toutefois pas de démolitions de bâtiment. A cet effet, le Plan local d'urbanisme de Melun prévoit des emplacements réservés. Les études d'avant-projet viendront confirmer ou non la nécessité et la surface de ces acquisitions foncières et une enquête parcellaire sera réalisée conformément à la réglementation. Concrètement, il pourrait s'agir de bandes de terrain de surface limitée en front de voie, nécessitant un recul des clôtures ou murs existants de quelques mètres. Les travaux du T Zen n'impacteront pas les parcelles ayant récemment fait l'objet de travaux de résidentialisation sous l'égide de la Ville de Melun. Les accès à la Maison du projet devront faire l'objet d'une concertation entre la Ville et le maître d'ouvrage.

Une observation propose la mise en sens unique pour la circulation générale de la rue Branly, permettant de libérer de l'espace pour les cheminements et les traversés piétons, importants aux abords des différents établissements scolaires de cette rue, et les bus. Cette suggestion intéressante pourrait être étudiée en lien avec la Commune dans les phases ultérieures d'études, sous réserve que le futur plan de circulation maintienne la desserte du quartier.