

# CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du 27 Mars 2009

---

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Commission n° 7 - Finances

DIRECTION DES TRANSPORTS

## RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL N° 3/06

OBJET : Etude relative au projet de quartier de la gare SNCF et d'extension de la gare routière place Gallieni à Melun - Convention de financement.

- Canton : Melun – Sud.

**RÉSUMÉ** : Ce rapport vous présente le projet de convention définissant les modalités de la participation au titre de l'étude relative au projet de quartier de la gare SNCF et d'extension de la gare routière Place Gallieni à Melun, portée par la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine. Celle-ci pourrait permettre de définir, dans le cadre d'un projet urbain, les espaces nécessaires pour la réalisation d'une nouvelle gare routière mais aussi pour accueillir le TCSP Sénart-Melun dont le Département porte actuellement les études préliminaires.

Le projet qui vous est présenté dans ce rapport relève du programme « Plan de Déplacement Urbain ».

### Contexte

Depuis plusieurs années, le constat est dressé de la totale saturation de l'espace autour de la gare SNCF de Melun. Trois lieux sont principalement identifiés :

- la place Gallieni située du côté Melun : gare routière pour les bus du réseau urbain de la CAMVS (TRAM), dépose minute, stationnement de régulation des bus, stationnement des véhicules légers, station de taxis.
- la rue de l'Industrie : située du côté La Rochette, le long du parking couvert : gare routière pour les bus interurbains du réseau de la CAMVS (TRAM), zone de dépose des usagers et temps de régulation des lignes Seine-et-Marne Express et autres lignes interurbaines.
- la place de l'Ermitage située du côté La Rochette : gare routière aménagée avec 4 quais, elle sert à la reprise (montée) des usagers des lignes Seine-et-Marne Express et autres lignes interurbaines, ainsi qu'au stationnement des véhicules légers,

Si les deux derniers espaces cités ci-dessus présentent des difficultés importantes de stationnement pour les autocars (utilisation de la chaussée en double file), l'espace le plus préoccupant reste néanmoins celui de la place Galliéni.

En effet, la gare routière ne dispose (en tenant compte des emplacements situés rue Barchou et avenue Galliéni) que de 13 quais de montée et descente des voyageurs; pour les 15 lignes du TRAM et ses 30 000 voyageurs/jour, ce nombre d'emplacements est totalement insuffisant.

Avec l'augmentation importante du trafic bus (+ 5% en 2008), la place dans sa conception actuelle n'est plus en mesure de répondre aux nombreux échanges qui s'y développent, et devient de plus en plus dangereuse, notamment pour les piétons.

Par ailleurs, l'accès des poids lourds pour les activités de fret entrant et sortant de l'emprise « Sernam », notamment aux heures de pointe, est peu compatible avec le fonctionnement d'une gare routière située sur le parvis même de la gare SNCF de Melun.

### **La convergence de projets sur le pôle**

La gare de Melun fait aujourd'hui l'objet d'une convergence de projets dont la potentielle libération d'emprises sur le domaine ferroviaire pourrait constituer une véritable issue aux dysfonctionnements actuellement observés et pour lesquels aucune solution pérenne et optimale n'a pu être trouvée jusqu'à présent.

À la suite de la validation du contrat de pôle multigare (Melun/Le Mée/Livry) en 2003, des scénarios d'aménagement de la gare de Melun avaient été proposés en 2005, sans toutefois répondre complètement aux objectifs du contrat, en raison des contraintes du site (surface restreinte, ZPPAUP, etc...). Concrètement aucune suite n'a pu être donnée à cette partie melunaise du contrat de pôle.

Par ailleurs, le cadencement des trains Transilien sur l'axe Paris-Melun qui a été mis en place depuis le 14 décembre dernier qui augmente encore l'attractivité de la gare, rend encore plus que jamais urgente la problématique d'une amélioration des accès aux quais.

La CAMVS a défini comme une de ses priorités majeures son développement économique, et a établi un projet de quartier de gare dans le cadre d'une densification urbaine modérée regroupant transports en commun – habitat – emplois – tourisme, ceci s'inscrivant dans le cadre des directives du SDRIF.

La réalisation de ce quartier est totalement dépendante de la suppression des installations de la SERNAM et des activités d'atelier de maintenance et de granulats sur cette zone. En particulier, l'utilisation des emprises de la SERNAM pourrait libérer un espace permettant de créer une nouvelle sortie au droit de l'actuel entrepôt et donner un accès direct à une nouvelle gare routière créée à cet endroit. Cela pourrait être aussi l'occasion de réfléchir à la création d'un nouveau passage souterrain permettant d'améliorer les flux de passagers actuels très contraints.

Pour sa part, le Département, sous l'égide du STIF, assure désormais la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires jusqu'à la réalisation du dossier d'enquête publique de la liaison globale de TCSP entre Sénart et Melun. Dans ce cadre, il devient indispensable de créer les conditions d'une arrivée optimale d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en gare de Melun en compatibilité avec le fonctionnement du réseau urbain existant.

De même, l'aménagement de la gare de Melun s'inscrit complètement dans la démarche de Plan de Déplacements Durable de la Région Melunaise (PDDRM) menée actuellement par le Conseil général et qui vise à adopter une vision globale et partagée d'aménagement à l'échelle du territoire sud seine-et-marnais portant sur l'ensemble des modes de déplacements.

Aussi, la CAMVS, avec l'appui du Conseil général, a-t-elle demandé à la SNCF d'entreprendre une étude visant à déterminer les conditions dans lesquelles les emprises de la cour fret de la gare de Melun pourraient être libérées et délocalisées, dans la perspective d'une part, d'élargir la gare routière Place Gallieni, et d'autre part de construire un nouveau quartier de gare.

L'étude sera menée sous maîtrise d'ouvrage de la CAMVS.

La répartition des financements qui a été retenue est la suivante :

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| - Financement du Département | <b>50%</b> |
| - Financement de la CAMVS    | <b>50%</b> |

L'objet du présent rapport est de vous proposer un projet de convention, définissant les modalités de la participation du Département, d'un montant de 17 450 € HT.

Ces crédits seront prélevés sur l'opération 2009 "études aménagement zone ferroviaire gare de Melun" du programme "Plan de Déplacement Urbain".

Ainsi, je vous remercie de bien vouloir vous prononcer sur cette proposition et si elle recueille votre accord, d'adopter le projet de délibération joint en annexe au présent rapport.

Le Président du Conseil général,

Vincent ÉBLÉ



Dossier n° 3/06 des rapports soumis à la commission  
n° 3 – Transports, Déplacements et Voirie

Rapporteurs : M. AGISSON  
Commission n° 3 – Transports, Déplacements et Voirie

M. BALLOT  
Commission n° 7 - Finances

---

Séance du 30 Mars 2009

OBJET : Etude relative au projet de quartier de gare et d'extension de la gare routière place Gallieni à Melun - Convention de financement.

**LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE,**

Vu le rapport du Président du Conseil général,

Vu l'avis de la Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Vu l'avis de la Commission n° 7 – Finances,

**DECIDE**

Article 1<sup>er</sup> : d'approuver le projet de convention entre le Département et la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine, relative au financement de l'étude relative au projet de quartier de gare et d'extension de la gare routière place Gallieni à Melun.

Article 2 : d'autoriser le Président du Conseil général à signer ce projet, au nom du Département.

LE PRÉSIDENT,

V. ÉBLÉ



Annexe n°1  
**CONVENTION**  
**RELATIVE AU FINANCEMENT DE L'ETUDE**  
**RELATIVE AU PROJET DE QUARTIER DE GARE ET**  
**D'EXTENSION DE LA GARE ROUTIERE PLACE GALLIENI**  
**A MELUN**

---

**ENTRE :**

- **LE DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE**, situé en l'Hôtel du Département – 77010 Melun cedex, représenté par le Président du Conseil Général, agissant en application de la délibération du Conseil Général du 27 mars 2009, ci-après dénommé "Le Département",

D'UNE PART

**ET**

- **LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MELUN VAL DE SEINE**, située au 297, rue Rousseau Vaudran à Dammarié-les-Lys, représentée par son Président, en vertu de la décision du Bureau Communautaire du ..... 2009, ci-après dénommée "la CAMVS".

D'AUTRE PART

**IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :****ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de déterminer les modalités et conditions du soutien financier apporté par le Département à la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine au titre de l'étude relative au projet de quartier de gare et d'extension de la gare routière Place Gallieni à Melun, qui consiste en la réalisation d'un diagnostic des activités de la SNCF sur les terrains limitrophes de la gare et dont l'hypothèse de la faisabilité d'une relocalisation doit être confirmée. Cette étude est confiée à la SNCF pour le compte de la CAMVS.

**ARTICLE 2 – ENGAGEMENTS DE la COMMUNAUTÉ**

## 2-1 : Nature et déroulement de l'étude

La CAMVS a besoin d'évaluer la faisabilité d'une première esquisse réalisée précédemment pour son compte en vue de l'aménagement d'un nouveau quartier économique et tertiaire, comportant un équipement public prioritaire en première phase : l'extension de la gare routière.

Pour permettre d'apprécier, notamment en termes de coût et de délai de réalisation, les modalités techniques de cette opération d'aménagement qui ne peut se réaliser que sur les emprises propriétés de la SNCF et de RFF, la CAMVS demande à la SNCF de procéder à l'élaboration d'une étude préliminaire (dossier d'initialisation), objet de la présente convention.

Celle-ci déterminera les modalités de libération des emprises ferroviaires sur un périmètre défini.

L'étude comportera les éléments suivants :

- **un diagnostic** : à partir d'un état parcellaire, la première étape consiste en un diagnostic des équipements et de leur emprise présents sur le périmètre d'étude, et pour chaque équipement ferroviaire ou autre la description de sa nature, son état, sa localisation, son propriétaire, son usage actuel,...

- **les conditions de libération du site** : la SNCF devra indiquer les conditions de désaffectation des équipements pour une remise des terrains prêts à l'emploi, notamment la relocalisation des activités et équipements qu'il serait nécessaire de déplacer avec repérage des sites potentiels.

Les principaux éléments du cahier des charges sont détaillés dans l'annexe jointe à la présente convention.

## 2-2 : Information du Département

La CAMVS s'engage à associer le Département aux différentes étapes de l'étude et à lui transmettre une copie du rapport final.

## 2-3 : Utilisation de la subvention

La CAMVS s'engage à utiliser la subvention conformément à l'objet de la présente convention.

## 2-4 : Contrôle de l'utilisation de la subvention

La CAMVS s'engage à accepter et faciliter tout contrôle de l'emploi de l'aide départementale par les agents du Département mandatés à cet effet.

## 2-5 : Communication

La CAMVS s'engage à apposer le logo du Conseil général sur les supports de communication liés à l'objet de la présente convention et/ou à mentionner « étude cofinancée par le Conseil Général de Seine-et-Marne ».

### **ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS FINANCIERS DU DEPARTEMENT**

#### 3-1 : Montant de la subvention du Département

Le montant forfaitaire et définitif de la subvention du Département s'élève à 17 450 € HT, soit 50 % du montant total HT de l'étude, d'un montant de 34 900 € HT. Si le coût final de l'étude dépasse le coût prévisionnel mentionné ci-avant, le montant de la subvention départementale faisant l'objet de la présente convention ne sera en aucun cas majoré ou augmenté. Si le coût final de cette étude s'avère inférieur au montant prévisionnel indiqué plus haut, la moitié de la différence entre coût prévisionnel et coût réel viendra diminuer le montant de la subvention départementale.

#### 3-2 : Modalités de versement

Le Département versera sa participation à la CAMVS en un versement à la remise du document final de l'étude.

Le mandatement correspondant interviendra dans un délai de 45 jours à compter de la réception par le Département de la facture correspondante certifiée par la CAMVS, accompagnée d'un RIB.

### **ARTICLE 4 – RÉSILIATION**

La présente convention pourra être résiliée sans préavis par le Département, dans les cas suivants :

- si la participation n'est pas utilisée conformément à l'objet de la présente convention défini à l'article 1,
- en cas d'inexécution de la part de la CAMVS de ses obligations contractuelles.

La présente convention pourra également être résiliée par l'une ou l'autre des parties à tout moment par lettre recommandée avec avis de réception moyennant un préavis de 2 mois.

En aucun cas, la résiliation de la présente convention à l'initiative du Département ne pourra donner lieu à indemnité au profit de la CAMVS.

### **ARTICLE 5 - RESTITUTION**

En cas de résiliation de la présente convention, le Département pourra demander à la CAMVS de restituer tout ou partie de la participation versée.

### **ARTICLE 6 – DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION**

La présente convention prendra effet à compter de sa signature par les parties.

Elle prendra fin à l'issue de l'étude, et en tout état de cause après versement par le Département de la somme due au titre de la présente convention.

### **ARTICLE 7 – MODIFICATION**

Toute modification de la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

### **ARTICLE 8 – LITIGES**

Les parties à la présente convention s'engagent à rechercher une issue amiable à tout litige avant la saisine de la juridiction compétente.

Fait en cinq exemplaires originaux à Melun, le

Le Président  
du Conseil Général de Seine et Marne

Le Président  
de la Communauté  
d'Agglomération Melun  
Val de Seine



ANNEXE A LA CONVENTION

**PROJET DE QUARTIER DE GARE  
ET EXTENSION DE LA GARE ROUTIÈRE  
PLACE GALLIENI A MELUN**

|  |
|--|
| <b>ÉTUDE PRÉLIMINAIRE<br/>CAHIER DES CHARGES</b> |
|--|

## **1. - ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET**

### **1.1. - La situation actuelle**

Depuis plusieurs années, le constat est dressé de la totale saturation de l'espace autour de la gare SNCF de Melun. Trois lieux sont principalement identifiés :

- la place Galliéni située du côté Melun : gare routière pour les bus du réseau urbain de la CAMVS (TRAM), dépose minute, stationnement de régulation des bus, stationnement des véhicules légers, station de taxis.
- la rue de l'Industrie : située du côté La Rochette, le long du parking couvert : gare routière pour les bus interurbains du réseau de la CAMVS (TRAM), zone de dépose des usagers et temps de régulation des lignes Seine-et-Marne Express et autres lignes interurbaines.
- la place de l'Ermitage située du côté La Rochette : gare routière aménagée en 4 quais, elle sert à la reprise (montée) des usagers des lignes Seine-et-Marne Express et autres lignes interurbaines, ainsi qu'au stationnement des véhicules légers.

Si les deux derniers espaces cités ci-dessus présentent des difficultés de stationnement pour les autocars (utilisation de la chaussée en double file), l'espace le plus préoccupant est celui de la place Galliéni.

La gare routière ne dispose (en tenant compte des emplacements situés rue Barchou et avenue Galliéni) que de 13 quais de montée et descente des voyageurs. Pour les 15 lignes du TRAM et ses 30 000 voyageurs/jour, ce nombre d'emplacements est totalement insuffisant.

Ce manque de places à quai ne permet pas aux bus d'attendre les passagers SNCF en cas de retard des trains et génère une situation incompréhensible pour les usagers du TRAM : les bus partent à vide, les passagers doivent attendre le bus suivant !

On constate une saturation de la place due à sa conception et à l'encombrement par la circulation, créant des conflits entre les bus, les véhicules légers, les camions et les piétons, d'où il résulte une situation particulièrement accidentogène.

On constate également une augmentation constante de la fréquentation du réseau TRAM depuis plusieurs années (+ 5 % en 2008) et la CAMVS ne peut plus s'adapter ni se développer. Cette situation incite les voyageurs à venir à la gare de Melun en voiture plutôt qu'en bus.

Par ailleurs, l'accès des poids lourds pour les activités de fret entrant et sortant de l'emprise « Sernam », notamment aux heures de pointe, est totalement incompatible avec le fonctionnement d'une gare routière située sur le parvis même de la gare SNCF de Melun, espace multimodal principal du Sud Seine et Marne.

### **1.2. - La convergence de projets sur le pôle**

La gare de Melun fait aujourd'hui l'objet d'une convergence de projets (cf. plan en annexe 1) dont la potentielle libération d'emprises sur le domaine ferroviaire pourrait constituer une véritable issue aux dysfonctionnements actuels observés et pour lesquels aucunes solutions pérenne et optimale n'ont pu être trouvées jusqu'à présent.

#### *Un projet de pôle PDU*

A la suite de la validation du contrat de pôle multigare (Melun/Le Mée/Livry) en 2003, des scénarios d'aménagement de la gare de Melun ont été proposés en 2005, sans toutefois répondre complètement aux objectifs du contrat, en raison des contraintes du site (surface restreinte, ZPPAUP, etc...). Concrètement aucune suite n'a été donnée à cette partie melunaise du contrat de pôle.

**La conclusion d'un contrat de pôle a donc été repoussée à la possibilité d'utiliser tout ou partie des emprises ferroviaires existantes pour trouver une solution fonctionnelle d'aménagement de la gare.**

Par ailleurs, le cadencement des trains Transilien sur l'axe Paris-Melun qui va être mis en place à partir du 14 décembre prochain va augmenter encore l'attractivité de la gare et rendre plus que jamais urgente la problématique d'une amélioration des accès aux quais.

**En particulier, l'utilisation des emprises de la SERNAM pourrait libérer un espace permettant de créer une nouvelle sortie au droit de l'actuel entrepôt et donner un accès direct à une nouvelle gare routière créée à cet endroit. Cela pourrait être l'occasion de réfléchir à la création d'un nouveau passage souterrain à cet endroit permettant d'améliorer les flux de passagers actuels très contraints.**

#### *Un projet de quartier de gare*

La CAMVS a défini comme une de ses priorités majeures son développement économique, et a établi un projet de quartier de gare dans le cadre d'une densification urbaine modérée regroupant transports en commun - habitat - emplois - tourisme, ceci s'inscrivant dans le cadre des directives du SDRIF.

**La réalisation de ce quartier est totalement dépendante de la suppression des installations de la SERNAM et des activités d'atelier de maintenance et de granulats sur cette zone.**

#### *L'arrivée d'un TCSP en gare*

Une étude réalisée en 2002 pour le compte du STIF a démontré l'opportunité de réaliser une infrastructure en site propre entre Sénart et Melun avec un matériel roulant de type bus.

Celle-ci a été complétée par une étude sectorielle de site propre entre la gare et le centre ville de Melun menée par les services de la Ville et la CAMVS et achevée en 2008. Cette étude a remis en exergue la difficulté de la gare routière à absorber le trafic bus actuel comme décrit avant, mais a également posé la question de l'arrivée d'un TCSP en gare et de son insertion sur la place Galliéni extrêmement contrainte aujourd'hui.

Le Conseil général, sous l'égide du STIF, assure désormais la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires jusqu'à la réalisation du dossier d'enquête publique de la liaison globale entre Sénart et Melun. Les études d'insertion devraient être achevées d'ici l'été 2009.

**Dans ce cadre, il devient indispensable de créer les conditions d'une arrivée optimale d'un bus à haut niveau de service en gare de Melun en compatibilité avec le fonctionnement du réseau urbain existant, ce qui rend urgente la question de l'extension de la gare routière sur une partie des emprises ferroviaires.**

De manière générale, la CAMVS, s'inscrivant dans une démarche globale de développement durable, souhaite vivement favoriser les transports en commun pour offrir une alternative aux déplacements routiers engorgeant l'agglomération.

De même, l'aménagement de la gare de Melun s'inscrit complètement dans la démarche de Plan de Déplacements Durable de la Région Melunaise (PDDRM) menée actuellement par le Conseil général et qui vise à adopter une vision globale et partagée d'aménagement à l'échelle du territoire sud seine-et-marnais portant sur l'ensemble des modes de déplacements.

## **2. - ÉTUDES A RÉALISER**

La CAMVS a besoin d'évaluer la faisabilité de l'esquisse réalisée par le Beture Infrastructures pour l'aménagement de ce nouveau quartier économique tertiaire, comportant un équipement public prioritaire en première phase : l'extension de la gare routière.

Pour permettre d'apprécier, notamment en termes de coût et de délai de réalisation, les modalités techniques de cette opération qui ne peut se réaliser que sur les emprises propriétés de la SNCF et de RFF, la CAMVS demande à la SNCF de procéder à l'élaboration de l'étude préliminaire (dossier d'initialisation).

L'étude déterminera les modalités de libération des emprises ferroviaires sur le périmètre défini en annexe (coûts de mutabilité et de reconstitution).

### **2.1. - Diagnostic**

A partir d'un état parcellaire, la première étape consiste en un diagnostic des équipements et de leur emprise présents sur le périmètre d'étude, et pour chaque équipement ferroviaire :

- Nature – état – vue sur plan
- Propriété : SNCF, RFF

- Usage actuel : identification de l'utilisateur, type d'activité (volumes et périodicités des mouvements...), qualification de l'activité, nature du contrat, bilan économique de l'activité...
- Environnement
- Emprise – dimensionnement

Ce diagnostic prend la forme d'un état descriptif.

## **2.2. - Conditions de libération du site**

La SNCF devra indiquer les conditions de désaffectation des équipements pour une remise des terrains prêts à l'emploi, notamment la relocalisation des activités et équipements qu'il serait nécessaire de déplacer avec repérage des sites potentiels.

Une notice avec un état descriptif estimatif, un chiffrage sommaire et un planning pour chacun des équipements sera élaborée ainsi qu'un état récapitulatif.

## **2.3. - Rendu de l'étude**

A l'issue des études, la SNCF produira un dossier d'initialisation qui comprendra :

- Une présentation détaillée de la situation actuelle,
- Une présentation des travaux connexes envisagés, comprenant :
  - Une notice explicative
  - Un schéma de principe
  - Un détail estimatif récapitulatif
  - Le planning envisagé

Le dossier sera remis en 2 exemplaires papier, dont l'un reproductible, ainsi que sur support informatique (CD-Rom, les formats seront compatibles avec Word, Excel, Powerpoint, (Microsoft-Office version 97 ou version antérieure), Acrobat reader (version 5.0 ou version antérieure), autocad, winzip70, rtf ou txt.

## **2.4. – Durée**

Le délai de réalisation de l'étude est fixé à 4 mois.

L'interlocuteur de la SNCF est :

Geneviève VAROQUI  
Directeur Général Adjoint des Services  
Développement économique et tourisme  
Communauté d'agglomération Melun Val de Seine

Ligne directe : 01.64.79.25.36

Courriel : genevieve.varoqui@camvs.com

