



RÉAMÉNAGEMENT
Pôle gare de Melun

Le réaménagement du pôle gare de Melun



Participation du public par voie électronique
Bilan de la concertation - Juillet 2025



Sommaire

I.	Rappel du projet.....	3
A.	Pourquoi réaménager le pôle gare ?.....	3
•	Une fréquentation en hausse.....	3
•	Des infrastructures vieillissantes et mal adaptées	3
•	Vers des transports plus durables.....	3
B.	Les principaux aménagements et objectifs	3
•	Accessibilité	3
•	Intermodalité	4
•	Cadre de vie	4
C.	Les partenaires et maîtres d’ouvrage du projet	4
D.	Le calendrier général du projet.....	5
II.	La Participation du Public par Voie Electronique (PPVE).....	5
A.	Présentation et objectifs de la démarche	5
B.	Contexte spécifique au projet de réaménagement du pôle gare de Melun	5
C.	Les outils d’annonce et d’information.....	6
D.	Les modalités de participation à la démarche	7
E.	Recueil des contributions	7
F.	La concertation en chiffres	7
III.	Synthèse des contributions et réponses du maître d’ouvrage	7
A.	Remarques générales :.....	7
B.	Principales thématiques évoquées.....	7
C.	Analyse détaillée des contributions.....	8
D.	Conclusion et enseignements du porteur de projet	14
IV.	Détail des contributions déposées	15
V.	Documents attachés à la contribution n°5	17

I. Rappel du projet

Situé dans le département de la Seine-et-Marne, le pôle gare de Melun fait partie des infrastructures de transports les plus fréquentées d'Île-de-France. Aujourd'hui confronté à des enjeux de capacité et d'accessibilité, il fait l'objet d'un projet de réaménagement.

A. Pourquoi réaménager le pôle gare ?

• Une fréquentation en hausse

Chaque jour, près de 50 000 voyageurs empruntent la gare de Melun. Desservie par la ligne R du Transilien, qui permet de rejoindre Paris - Gare de Lyon en 25 minutes, elle constitue une infrastructure essentielle des déplacements quotidiens entre le sud de la Seine-et-Marne et la capitale. Les études de trafic anticipent une progression de cette fréquentation dans les prochaines années. Sans aménagements supplémentaires, cette évolution risque de provoquer des situations de saturation, en particulier aux heures de pointe. Dans cette perspective, le réaménagement du pôle gare devient nécessaire afin d'améliorer la répartition et l'absorption des flux.

• Des infrastructures vieillissantes et mal adaptées

Les infrastructures du pôle gare, qu'il s'agisse des bâtiments voyageurs, de la gare routière ou des équipements, présentent aujourd'hui des signes d'usure et répondent de moins en moins aux standards en la matière. Cette obsolescence se double d'un défaut d'accessibilité : la gare ne dispose pas d'aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite, ce qui limite l'usage autonome de l'ensemble du site par ce public. Le réaménagement du pôle gare doit également traiter les dysfonctionnements existants : la circulation dans le tunnel actuel traversant la gare est par exemple identifiée comme un point critique, la cohabitation entre cyclistes et piétons y créant un risque de collisions.

• Vers des transports plus durables

La demande croissante de mobilités respectueuses de l'environnement constitue un autre facteur structurant du projet. Celui-ci prévoit donc de repenser l'organisation des déplacements et de favoriser les alternatives à la voiture individuelle. L'objectif est triple : améliorer l'intermodalité pour fluidifier les correspondances entre train, bus, taxis/voiture ; sécuriser et rendre continus les cheminements dédiés aux modes actifs (marche, vélo) ; mettre en place une offre de stationnement calibrée sur les usages, pour les vélos comme pour les voitures.

B. Les principaux aménagements et objectifs

• Accessibilité

L'ensemble du pôle gare sera mis aux normes et rendu entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite, conformément au Schéma directeur d'accessibilité d'Île-de-France. Les aménagements prévus incluent le rehaussement des quais pour faciliter la montée/descente des trains, l'installation d'ascenseurs et de portiques adaptés, la création de rampes, l'installation

d'escaliers mécaniques, la révision de la signalétique assortie de balises sonores et de bandes de guidage, l'adaptation des guichets, ainsi que le marquage des surfaces vitrées pour les personnes malvoyantes.

- **Intermodalité**

Pour absorber la fréquentation attendue, le pôle d'échanges multimodal de Melun sera entièrement réorganisé. Un nouveau passage souterrain reliera les parvis nord et sud tout en desservant chaque quai, tandis que le tunnel actuel sera réservé aux cyclistes afin de supprimer les conflits d'usage avec les piétons. En surface, les deux gares routières feront l'objet d'une requalification avec l'intégration, côté nord, de la future ligne de bus à haut niveau de service Tzen 2. La continuité des parcours vélo sera assurée par de nouvelles liaisons et des stationnements sécurisés. La voiture ne sera toutefois pas oubliée : le parc-relais de la rue de l'Industrie sera reconstruit et porté à 950 places. Enfin, tous les espaces voyageurs de la gare seront modernisés afin de garantir des correspondances fluides entre les différents modes de transport.

- **Cadre de vie**

Le projet ne se limite pas aux améliorations d'ordre fonctionnel. Il vise également à créer une véritable continuité urbaine entre le quartier de la gare et le reste de la ville. Cette reconnexion passe par une reconfiguration complète des espaces publics afin d'offrir un cadre de vie plus agréable et propice aux usages de proximité. Les parvis nord (place Gallieni) et sud (place de l'Ermitage) seront réaménagés pour devenir des lieux ouverts, mieux structurés et agréables à traverser grâce à des cheminements piétons clarifiés et la création de zones de détente. Par ailleurs, l'accès aux commerces sera facilité et le mobilier urbain entièrement renouvelé.

Parallèlement, la construction du programme immobilier « Prélude », porté par le groupement HOMA - SEDELKA à proximité immédiate de la gare, doit contribuer au dynamisme économique du secteur en apportant de nouveaux services et en renforçant l'attractivité du quartier.

C. Les partenaires et maîtres d'ouvrage du projet

Le réaménagement du pôle gare de Melun est un projet multi-partenarial. Il est porté par deux maîtres d'ouvrage principaux :

- SNCF Gares & Connexions qui intervient sur le domaine ferroviaire,
- La Société Publique Locale Melun Val de Seine Aménagement (SPL MVSA) pour le compte de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) qui intervient sur le périmètre intermodal (espaces publics).

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités réalise les études et finance une partie du projet, de même que l'État, la Région Île-de-France et le Département de la Seine-et-Marne.

Ces acteurs travaillent en collaboration avec les collectivités territoriales des villes de Melun, Dammarie-les-Lys et La Rochette, ainsi qu'avec le Département de Seine-et-Marne.

D. Le calendrier général du projet

Sur la base des premières lignes d'orientation adoptées par Île-de-France Mobilités, une concertation préalable s'est tenue du 29 janvier au 2 mars 2018. Son bilan a été approuvé en juillet 2018.

Dès lors, les étapes préliminaires aux travaux ont pu débuter :

- 2018 à 2021 : réalisation des études préliminaires, aboutissant à l'approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête d'utilité publique en mars 2021.
- 2021 : signature du traité de concession en décembre et réalisation d'études d'avant-projet pour le périmètre ferroviaire par SNCF Gares & Connexions,
- 2022 - 2023 : poursuite des études de conception du périmètre ferroviaire par SNCF Gares & Connexions et réalisation des études d'avant-projet par la SPL Melun Val de Seine Aménagement pour le périmètre intermodal.
- 2024 : réalisation des études de conception du périmètre intermodal par la SPL et début des travaux sur le domaine ferroviaire.
- 2025 : poursuite des travaux sur le domaine ferroviaire ; premier diagnostic archéologique au sud de la gare.

La livraison du projet est prévue en 2030.

II. La Participation du Public par Voie Électronique (PPVE)

A. Présentation et objectifs de la démarche

La Participation du public par Voie Electronique (PPVE) est un dispositif de concertation du public dématérialisé. Elle relève de l'article L123-19-1 du code de l'environnement qui s'applique aux projets dont les décisions des autorités publiques « *ont une incidence sur l'environnement* » et qui « *ne sont pas soumises à une procédure particulière organisant la participation du public à leur élaboration* ».

Ainsi, elle permet à toute personne qui le souhaite de :

- Prendre connaissance d'un projet,
- Formuler des observations,
- Déposer des contributions afin d'améliorer la prise de décision publique avant le lancement des travaux.

B. Contexte spécifique au projet de réaménagement du pôle gare de Melun

Dans le cadre du projet de réaménagement du pôle gare de Melun, une participation du public par voie électronique portant sur l'aménagement du parvis sud et de sa gare routière a été organisée suite à l'actualisation de l'étude d'impact environnemental du projet par les maîtres d'ouvrage.

Le dossier soumis à l'avis du public était composé des pièces suivantes :

- Une note d'information expliquant le principe et les modalités du dispositif de Participation du Public par Voie Electronique (PPVE)
- Le dossier de demande de permis d'aménager,
- L'étude d'impact actualisée, accompagnée d'un résumé non-technique,
- L'avis de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) sur le projet,
- La réponse écrite du maître d'ouvrage à cet avis,
- Les avis des services consultés préalablement à l'ouverture de la procédure de participation du public par voie électronique.

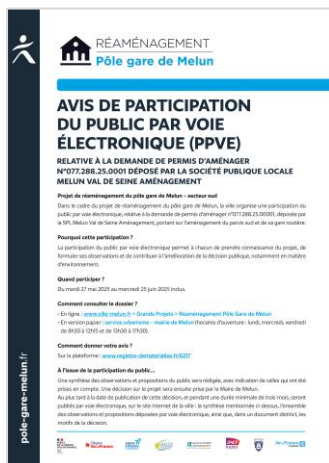
La participation a eu lieu du 27 mai 2025 au mercredi 25 juin 2025 inclus.

C. Les outils d'annonce et d'information

La Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) a été annoncée au public par le biais des moyens suivants :

- La presse, avec deux publications dans des quotidiens régionaux : *Le Parisien* et *La République de Seine-et-Marne*.
- Le site internet du projet www.pole-gare-melun.fr et de la Ville de Melun,
- Un avis de participation sous forme d'affiche, qui a fait l'objet d'un affichage en mairie, sur les panneaux d'affichage administratif et sur les lieux prévus du réaménagement (parvis et gare routière sud), pendant 15 jours,
- 3 publications sur la page Facebook du projet : avant l'ouverture de la participation pendant et à la fin. Toutes ont été relayées par les partenaires locaux du projet.

Une version numérique du dossier soumis était également en ligne pendant toute la durée de la consultation sur le site de la Ville de Melun et en version papier auprès du service urbanisme de la mairie selon les horaires d'ouverture au public.



Visuel de l'affiche informant le public de l'ouverture de la PPVE

D. Les modalités de participation à la démarche

La participation a été organisée en ligne, à partir d'un registre dématérialisé. Par l'intermédiaire d'un formulaire de contact, toute personne qui le souhaitait a pu poser ses questions ou soumettre son avis.

E. Recueil des contributions

Les contributions ont été recueillies à partir d'un espace du registre prévu à cet effet et accessible uniquement par les porteurs de projet. Elles ont ensuite fait l'objet de la présente synthèse rendue publique.

F. La concertation en chiffres

Nb de visites sur le registre électronique	2 470
Nb de visiteurs ayant téléchargé au moins un document	1 573
Nb de documents téléchargés	1 993
Nb de visiteurs ayant déposé une contribution	8
Nb de visiteurs ayant déposé une contribution de manière anonyme	5

Sur l'ensemble de la période de concertation, **8 contributions ont été déposées**.

Les documents relatifs au projet et à l'actualisation de l'étude d'impact, quant à eux, ont été massivement téléchargés sans pour autant déboucher sur un dépôt de contribution. **1 573 visiteurs** ont téléchargé au moins un des documents de présentation.

Il est à préciser qu'aucune autre contribution n'est parvenue ni par e-mail, ni par courrier, ni par voie orale (par téléphone ou directement auprès du service urbanisme). Une seule contribution a été jointe de documents (la contribution n°5, avec des photos).

III. Synthèse des contributions et réponses du maître d'ouvrage

A. Remarques générales :

À l'issue de la consultation, il est constaté que les contributions portent essentiellement sur la mise en œuvre du projet. L'étude d'impact actualisée, son résumé technique, l'avis de l'IGEDD ou la réponse du maître d'ouvrage n'ont fait l'objet d'aucune observation ou proposition. Par ailleurs, les participants se sont principalement prononcés sur les aménagements extérieurs et peu sur le domaine ferroviaire.

Les participants ne remettent pas en cause l'opportunité du projet, bien que certains émettent des réserves et souhaitent la mise en place d'aménagements complémentaires sur certains points.

B. Principales thématiques évoquées

Quatre thématiques principales ressortent de l'analyse des contributions :

- L'hygiène et la propreté
- La sécurité



- La végétalisation
- La répartition des flux et l'intermodalité

D'autres thématiques, sans lien direct avec le projet, sont aussi mentionnées de manière plus marginale :

- La signalétique et l'identification des lignes de bus
- La modernisation du bâti et de la voirie aux abords du périmètre du projet

C. Analyse détaillée des contributions

• Un manque d'hygiène et de propreté

Plusieurs participants évoquent une problématique d'hygiène et de propreté aux abords de la gare, notamment en ce qui concerne les sanitaires.

- « Et enfin, mettre des pissotières gratuites, bien visibles et bien indiquées pour que ces messieurs arrêtent d'uriner dans les buissons et dans le parking ! »¹
- « Il faudrait prévoir plus de toilettes publiques (gros problème actuellement) »²
- « Je n'ai pas vu dans le projet l'installation de toilettes publiques. Cela me semble incontournable dans un lieu brassant autant de personne ; devant celle qui a été installée récemment (et c'est déjà très bien !) vers le tunnel, il y a toujours la queue. »³

Par ailleurs, un autre participant s'interroge sur l'efficacité de certains équipements vis-à-vis du maintien de la propreté des espaces de la gare : « La présence en permanence de poubelles devant les immeubles est étrange et pas très hygiénique. Cela favorise les dépôts sauvages autour. »⁴

Réponse du maître d'ouvrage

Actuellement, la gare de Melun dispose de sanitaires automatiques installés dans le bâtiment voyageurs, financés par Île-de-France Mobilités et réservés aux détenteurs d'un Pass Navigo. En complément, une sanisette publique automatique est accessible rue Séjourné, à la sortie du tunnel vélo-piéton. Lors de l'enquête publique, plusieurs avis ont souligné le manque de toilettes à bord des trains et en gare. En conséquence, SNCF Gares & Connexions a ajouté un nouvel équipement à la sortie nord du nouveau passage souterrain et deux toilettes publiques ont été ajoutés sur les parvis nord et sud. Au total, le pôle gare totalisera donc quatre sanitaires : deux dans l'espace public et deux au sein de la gare.

• Un sentiment d'insécurité

La sécurité est également un thème récurrent dans les contributions, qui est parfois associé à l'enjeu de propreté évoqué ci-dessus.

¹ Contribution n°1

² Contribution n°4

³ Contribution n°8

⁴ Contribution n°8



- « Merci de mettre le paquet sur la sécurité et la propreté. »⁵
- « Il serait bien de travailler en amont avec le commissariat pour éviter des erreurs. »⁶
- « [...] au pied de l'immeuble Gallieni, à droite de la pharmacie rue Gallieni subsiste un recoin avec sentiment d'insécurité et urine... »⁷

Dans la contribution n° 3, un usager propose plusieurs solutions pour limiter l'insécurité autour de la gare :

- Repenser les abris de bus (« Des abris de bus minimalistes, pas de port usb en gare. »)
- Créer des espaces d'accueil en gare et autour (« Pourquoi pas prévoir des animations en gare pour éviter le squat et que les commerces soient labellisés refuge en cas d'agressions par exemple. »)
- Mieux éclairer les passages souterrains et installer des caméras (« Il serait bien également de prévoir un bon éclairage des sous terrains et des caméras. »)

Réponse du maître d'ouvrage

La sécurité autour de la gare repose sur une organisation coordonnée entre plusieurs services. A 500 mètres (moins de cinq minutes en voiture ou dix minutes à pied), un service de Police Intercommunale composé de seize agents, dont une brigade cynophile, a été créé. Ces policiers intercommunaux, épaulés par les effectifs de la police municipale de Melun, patrouillent quotidiennement dans le quartier de la gare. Par ailleurs, la Sûreté ferroviaire (SUGE) dispose de locaux jouxtant le bâtiment voyageurs. Elle sera prochainement relocalisée à l'extrémité est des quais, au cœur même des circulations, pour renforcer la vigilance sur les quais et les entrevoies. À cette présence humaine s'ajoute un dispositif de vidéoprotection : des caméras reliées au Centre de Supervision Urbain permettent de surveiller l'espace public 24 h/24 et 7 j/7. Le projet de réaménagement du pôle gare vient consolider ce dispositif en appliquant les principes de prévention : suppression des recoins sombres, visibilité accrue des cheminements, éclairage renforcé et installation de caméras supplémentaires. Le nouveau passage souterrain sera ainsi vidéo-surveillé par SNCF Gares & Connexions pour la partie ferroviaire et par la Ville de Melun pour la liaison ville-ville. Les gares routières seront, elles aussi, équipées de caméras de vidéoprotection.

- **Une végétalisation souhaitée, à condition qu'elle reste cohérente avec le projet et les enjeux environnementaux actuels**

Les participants mentionnent la végétalisation des espaces comme un point à améliorer, à condition que celle-ci soit intégrée dans une perspective de :

- Lutte contre le changement climatique :

⁵ Contribution n°2

⁶ Contribution n°2

⁷ Contribution n°5



- « En ce qui concerne les arbres, j'espère qu'ils sont résistants aux changements climatiques, que les mêmes espèces seront proches et que le sol sera poreux à leur pied afin qu'ils bénéficient de l'eau de pluie ». ⁸
 - « Végétaliser pour rendre l'endroit moins chaud, plus joli aussi. » ⁹
 - « Enfin, ce serait bien que les murs du futur parking soient végétalisés extérieurement : on pourrait par exemple faire courir des plantes grimpantes sur des tiges de bambous disposés devant les ouvertures comme en ville ? » ¹⁰
- Lutte contre les incivilités :
- « [...] à droite de la pharmacie rue Gallieni subsiste un recoin avec sentiment d'insécurité et urine... il faudrait traiter ce sujet de manière paysagère ou autre » ¹¹

À noter toutefois que, sur ce dernier point, la végétalisation ne fait pas l'unanimité et est perçue par un participant comme un facteur aggravant de phénomènes déjà existants : « La végétalisation me semble une fausse bonne idée, il ne faudrait pas que ça serve de cachette pour les vendeurs de contrebande, ou bien de dépotoir. » ¹²

Réponse du maître d'ouvrage

La création d'un cadre apaisé et fonctionnel est au cœur du réaménagement du pôle gare de Melun. La végétalisation n'est donc pas un verdissement d'agrément : elle constitue un levier majeur pour répondre aux enjeux du secteur, qu'il s'agisse de confort climatique, de lutte contre les incivilités ou de qualité paysagère. Ainsi, la palette visée privilégie des essences locales et rustiques capables de résister aux sécheresses répétées : chênes sessiles, charmes, érables champêtres, amélanchiers ou prunus, auxquels s'ajoutent une strate basse de vivaces méditerranéennes sobres en eau telles que lavandes, santolines ou stipes ; l'ensemble forme trois niveaux de végétation destinés à maximiser l'ombre et l'évaporation tout en supportant le milieu urbain. Des sols poreux et des joints enherbés faciliteront l'infiltration directe de l'eau de pluie au pied des arbres dans le but de réduire le ruissellement et de lutter contre les îlots de chaleur.

En réponse aux questionnements sur la sécurité, la stratégie végétale prévoit des houppiers dégagés et une strate basse limitée à soixante centimètres de hauteur. Les vues sont ainsi libres sous les arbres et au-dessus des massifs, ce qui élimine les zones de dissimulation susceptibles de favoriser tout dépôt sauvage ou trafic.

Enfin, si la végétalisation des murs du futur parking-relais n'est pas prévue dans le plan de végétalisation de la gare, elle reste toutefois envisageable. Sa mise en œuvre dépendra des propositions soumises par les candidats dans le cadre du concours de conception-réalisation lancé pour la reconstruction du parking.

⁸ Contribution n°8

⁹ Contribution n°1

¹⁰ Contribution n°8

¹¹ Contribution n°5

¹² Contribution n°2

- **Des attentes concernant l'intermodalité**

Les usagers relèvent des manquements en matière d'aménagements leurs permettant de passer d'un mode de transport à un autre. En effet, s'ils saluent la présence d'infrastructures cyclables autour de la gare, ils regrettent que l'offre ne soit pas déployée de manière uniforme sur l'ensemble du périmètre de la gare et des communes voisines.

- « Pas mal d'emplacements vélos c'est top, mais côté Dammarie-les-Lys pas de piste cyclables sécurisées pour y accéder... »¹³
- « Dans le projet, il manque des pistes cyclables permettant de rejoindre directement La Rochette. »¹⁴

Réponse du maître d'ouvrage

Le réaménagement du pôle gare vise précisément à rendre les correspondances entre modes de transport fluides et lisibles. Les cheminements voyageurs seront redessinés pour qu'il soit facile de passer du train au Tzen 2, du taxi au bus ou du vélo au Transilien R, avec une signalétique continue et des distances de marche réduites. Pour améliorer la performance du réseau de bus, les voiries autour de la gare seront reconfigurées : les itinéraires des lignes seront rationalisés afin de limiter les conflits de circulation et de réduire les temps de parcours. Par ailleurs, le parking-relais de la rue de l'Industrie sera reconstruit avec 950 places et offrira une solution de report modal aux automobilistes. La continuité cyclable bénéficiera également d'aménagements dédiés : 420 mètres de pistes supplémentaires viendront densifier le maillage existant. Au sud de la gare, une nouvelle voie prolongera le tunnel actuel vers Dammarie-les-Lys, permettant de rejoindre le quartier de la Croix Saint-Jacques en moins de quinze minutes. Le stationnement vélo sera décliné sous plusieurs formes : arceaux en libre accès, abris couverts et parkings vélos sécurisés, pour atteindre à terme près de 620 emplacements. Enfin, un jalonnement spécifique guidera les cyclistes sur les axes structurants, notamment les avenues Gallieni et Thiers, afin d'orienter naturellement les flux vers le pôle gare.

Le même constat est fait concernant le stationnement. Celui-ci est parfois jugé insuffisant, en particulier lors de situations exceptionnelles (chantier) ou pour répondre à des usages spécifiques (stationnement de longue durée) :

- « En effet, sous les espaces végétalisés et/ou de parkings/arrêts, il aurait pu être aménagé divers espaces de stationnement longue durée »¹⁵
- [...] avant de condamner les espaces d'échange multimodaux, il serait bien de compenser en aménageant d'autres pour compenser comme avec la création de parkings provisoires autre que ceux prévus sans navette et à près de 1000m de la gare!¹⁶

¹³ Contribution n°3

¹⁴ Contribution n°8

¹⁵ Contribution n°6

¹⁶ Contribution n°6



Réponse du maître d'ouvrage

Pour répondre à l'enjeu du stationnement, le futur pôle d'échanges multimodal intègre la reconstruction du parking-relais situé au sud des voies, porté à 950 places. Cette nouvelle capacité est calibrée pour absorber le stationnement longue durée et limiter la pression sur les rues voisines. Durant les phases de chantier, des solutions temporaires seront déployées afin d'assurer la continuité du service et d'éviter tout report intempestif. Le projet traite aussi les autres besoins de stationnement essentiels. Les taxis seront regroupés rue Barchou, sur la voie d'accès bus, où cinq véhicules pourront se placer simultanément tout en restant au plus près de la gare. Des places réservées aux personnes à mobilité réduite (7 places) seront implantées en bordure du parvis nord et à l'intérieur du nouveau parking-relais, afin de garantir un accès direct conforme à la réglementation. Enfin, 17 emplacements de dépose-minute seront positionnés rue Gallieni, côté nord, et au pied du parking-relais, côté sud.

Le nouveau parking sera labellisé « Parc-relais », ce qui ouvrira droit à une tarification préférentielle pour les usagers du pôle gare et permettra l'introduction de services complémentaires tels que l'autopartage ou le covoiturage. Cette incitation à son utilisation concentrera les manœuvres de rabattement dans l'ouvrage, libérant ainsi la voirie pour les riverains et les commerces. Parallèlement, l'immeuble tertiaire Prélude disposera d'un parking souterrain de 90 places, accessible aux clients de l'hôtel et usagers des bureaux depuis l'avenue de la Libération grâce à une trémie passant sous la future gare routière. Cette capacité supplémentaire prendra le relais des stationnements supprimés sur l'espace public au nord du pôle.

- **Une modernisation du bâti et de la voirie souhaitée**

Bien que mentionnés de manière plus anecdotique, les espaces autour de la gare et la voirie font l'objet de suggestions.

- « Je pense que la suppression de l'Îlot Rondelle aurait été une bonne idée. »¹⁷
- « Il faudrait envisager de refaire les enrobés en les insonorisant, comme sur le tronçon de la N6 à la sortie de La Rochette ; il y a de nombreux trous dans les chaussées qui, même rebouchés, se reforment régulièrement »¹⁸
- « Il faudrait revoir les commerces autorisés autour de la gare. Moderniser l'habitat car les immeubles sont vieux et que ces derniers soient en harmonie avec le nouveau quartier. »¹⁹

Réponse du maître d'ouvrage

Le réaménagement côté sud de la gare s'appuie sur une approche qui combine maintien des activités existantes et requalification des espaces publics. L'îlot

¹⁷ Contribution n°

¹⁸ Contribution n°8

¹⁹ Contribution n°7



Rotonde joue aujourd'hui un rôle commercial indispensable et sa démolition n'a donc pas été envisagée. Concernant l'état de la chaussée, la Ville de Melun engage une enveloppe de deux millions d'euros pour reprendre les chaussées et trottoirs là où des besoins sont identifiés, notamment avenue Armand de la Rochette.

Par ailleurs, sur les commerces, le projet répond à un objectif plus large à l'échelle de l'agglomération : requalifier les abords de la gare afin de renforcer l'attractivité résidentielle et commerciale. Cette dynamique sera soutenue par le programme « Prélude », qui accueillera notamment une brasserie et une enseigne de proximité et permettra une offre renouvelée et cohérente avec l'image du nouveau quartier.

- **Bus : la question de la signalétique et du mobilier**

Si l'exploitation des lignes de bus autour du pôle gare ne relève pas de la maîtrise d'ouvrage du projet de réaménagement du pôle gare de Melun, la question de leur identification par les usagers est mentionnée. Un contributeur recommande l'installation d'une signalétique lisible, tandis qu'un autre suggère une conception plus minimaliste des abris de bus pour limiter les incivilités.

- « J'espère que les bus urbains et les cars Seine et Marne Express seront bien mieux identifiés qu'actuellement et avec un écran indiquant les temps d'attente réels. »²⁰
- « Des abris de bus minimalistes, pas de port usb en gare. Tout ce qui permet d'éviter que des gens squattent et nuisent aux usagers quotidiens. »²¹

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre du réaménagement du pôle gare, les deux gares routières, nord et sud, seront entièrement repensées, notamment pour préparer l'arrivée du Tzen 2. La nouvelle organisation s'accompagnera d'un rééquilibrage de l'offre : les lignes Seine-et-Marne Express seront désormais regroupées sur la gare routière sud, rendant les flux plus lisibles et les correspondances plus fluides. En parallèle, les points d'arrêt seront modernisés : mobilier renouvelé, signalétique clarifiée et écrans d'information voyageurs viendront améliorer le confort et la qualité du service.

Les abris bus seront vitrés, ouverts et transparents, ce qui facilitera le contrôle visuel. En revanche, à l'intérieur même de la gare des prises électriques et ports USB seront mis à disposition dans le nouveau bâtiment voyageurs et dans les espaces d'attente. Cette offre répond à l'évolution des usages : nombre de voyageurs utilisent leur téléphone ou leur ordinateur pour le télétravail, l'achat/la recharge de leur titre de transports ou la consultation des informations voyageurs en ligne.

- **Autres sujets**

Un participant reste sceptique sur la viabilité du projet:

- « Je pense que le projet manque d'ambition et d'aménagements. »²²

²⁰ Contribution n°3

²¹ Contribution n°2

²² Contribution n°6



- « Sachant que le secteur de Melun est amené à fortement croître sur le plan démographique, les aménagements de la gare seront rapidement dépassés. Combien de temps faudra-t-il alors pour rattraper le retard d'équipement ainsi généré ? »²³

Réponse du maître d'ouvrage

Le pôle gare a été dimensionné sur la base des projections de fréquentation établies avec Île-de-France Mobilités intégrant la croissance démographique prévue sur le secteur de Melun. L'opération, près de 200 millions d'euros d'investissements multi-partenariaux, dépasse la simple remise à niveau. Elle ajoute un nouveau passage souterrain de neuf mètres de large, porte le stationnement relais à 950 places, ainsi qu'à 620 le nombre de places vélos, réorganise deux gares routières et réserve plus de 4 000 m² aux espaces verts.

D. Conclusion et enseignements du porteur de projet

La Société Publique Locale Melun Val de Seine Aménagement, agissant pour la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine, tient à remercier l'ensemble des participants pour l'expression de leurs attentes vis-à-vis du futur pôle gare de Melun. La qualité des observations enrichit la compréhension des enjeux et conforte les orientations retenues pour le projet.

Les avis reçus soulignent avant tout l'importance d'un accueil sûr et salubre : la présence humaine, la vidéoprotection continue et la conception d'espaces ouverts restent ainsi des priorités. Ils insistent également sur la valeur d'une végétalisation résiliente, capable d'atténuer les îlots de chaleur tout en préservant la lisibilité des cheminements. Les essences locales sobres en eau et les sols infiltrants répondront à cette attente. Les remarques convergent enfin vers la nécessité d'une intermodalité fluide : un parking-relais de 950 places, des gares routières modernes et équipées ainsi qu'une signalétique harmonisée garantiront une transition aisée entre tous les modes de déplacement.

Les participants invitent toutefois à une vigilance sur l'entretien des aménagements et la gestion des phases de chantier. Ces points seront traités dans les prescriptions techniques adressées aux entreprises et feront l'objet d'un suivi.

Conformément à l'engagement de transparence du maître d'ouvrage, la présente synthèse sera publiée sur le site du projet et sur celui de la Ville de Melun. Les principales avancées du projet feront l'objet d'une communication régulière afin que chacun puisse suivre, étape après étape, la concrétisation du nouveau pôle gare.

²³ Contribution n°6



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle gare de Melun

IV. Détail des contributions déposées

25/06/2025 20:09	<p>Le projet me semble cohérent ; j'apprécie que les sols soient de couleur claire.</p> <p>Je n'ai pas vu dans le projet l'installation de toilettes publiques. Cela me semble incontournable dans un lieu brassant autant de personne ; devant celle qui a été installée récemment (et c'est déjà très bien !) vers le tunnel, il y a toujours la queue.</p> <p>Je trouve qu'il faudrait investir dans des conteneurs souterrains. La présence en permanence de poubelles devant les immeubles est étrange et pas très hygiénique. Cela favorise les dépôts sauvages autour.</p> <p>En ce qui concerne les arbres, j'espère qu'ils sont résistants aux changements climatiques, que les mêmes espèces seront proches et que le sol sera poreux à leur pied afin qu'ils bénéficient de l'eau de pluie.</p> <p>Il faudrait envisager de refaire les enrobés en les insonorisant, comme sur le tronçon de la N6 à la sortie de La Rochette ; il y a de nombreux trous dans les chaussées qui, même rebouchés, se reforment régulièrement</p> <p>Dans le projet, il manque des pistes cyclables permettant de rejoindre directement La Rochette.</p> <p>Enfin, ce serait bien que les murs du futur parking soient végétalisés extérieurement : on pourrait par exemple faire courir des plantes grimpantes sur des tiges de bambous disposés devant les ouvertures comme en ville ?</p>
24/06/2025 15:33	<p>Il faudrait revoir les commerces autorisés autour de la gare. Moderniser l'habitat car les immeubles sont vieux et que ces derniers. soient en harmonie avec le nouveau quartier.</p> <p>Faire en sorte qu'il n'y ait plus de squat dans la rue avec alcool.</p>
24/06/2025 13:16	<p>Je pense que le projet manque d'ambition et d'aménagements</p> <p>En effet, sous les espaces végétalisés et/ou de parkings/arrêts, il aurait pu être aménagé divers espaces de stationnement longue durée</p> <p>Sachant que le secteur de Melun est amené à fortement croître en démographie, les aménagements de la gare vont rapidement se retrouver dépassés, combien de temps sera mit alors pour rattraper le retard d'équipement ainsi généré!? Il faut anticiper!</p> <p>D'ailleurs, parlant d'anticiper, avant de condamner les espaces d'échange multimodaux, il serait bien de compenser en aménageant d'autres pour compenser comme avec la création de parkings provisoires autre que ceux prévus sans navette et à près de 1000m de la gare!</p>

20/06/2025 11:01	<p>remarque 1: Le dernier arrêt de bus, le long de l'av du général leclerc au plus pres du tunnel ne permet pas la conservation du dernier platane. Il faudrait absolument revoir le projet afin de conerver cet arbre remarquable</p> <p>-remarque 2: au pied de l'immeuble Galieni, à droite de la pharmacie rue gallieni subsiste un recoin avec sentiment d'insécurité et urine... il faudrait traiter ce sujet de manière paysagère ou autre</p>
16/06/2025 18:24	<p>Bonjour,</p> <p>Le projet semble plutôt bon. Il faudrait prévoir plus de toilettes publiques (gros problème actuellement) et lutter plus efficacement contre les plantes invasives. Les ailantes pullulent et il faudrait un plan de lutte sur toute la commune et pas seulement sur le périmètre de la gare.</p> <p>Je pense que la suppression de l'Îlot Rotonde aurait été une bonne idée.</p>
03/06/2025 22:03	<p>Favorable au projet, en espérant que les délais seront tenus (2031 pour le pôle gare et le TZEN2).</p> <p>J'espère que les bus urbains et les cars Seine et Marne Express seront bien mieux identifiés qu'actuellement et avec un écran indiquant les temps d'attente réels.</p> <p>Pas mal d'emplacements vélos c'est top, mais côté Dammarie les lys pas de piste cyclables sécurisées pour y accéder...</p>
31/05/2025 16:13	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de mettre le paquet sur la sécurité et la propreté.</p> <p>La végétalisation me semble une fausse bonne idée, il ne faudrait pas que ça serve de cachette pour les vendeurs de contrebande, ou bien de dépotoir.</p> <p>Il serait bien également de prévoir un bon éclairage des sous terrains et des caméras.</p> <p>Des abris de bus minimalistes, pas de port usb en gare. Tout ce qui permet d'éviter que des gens squattent et nuisent aux usagers quotidiens.</p> <p>Pourquoi pas prévoir des animations en gare pour éviter le squat et que les commerces soient labellisés refuge en cas d'agressions par exemple.</p> <p>Il serait bien de travailler en amont avec le commissariat pour éviter des erreurs.</p> <p>Cordialement</p>
31/05/2025 10:49	<p>Bonjour, habitante de Melun et ses environs depuis ma naissance, je voudrais faire part de mon besoin de végétalisation du Pôle de la gare.</p> <p>Végétaliser pour rendre l'endroit moins chaud, plus joli aussi. Interdire les voitures de ce côté Sud et laisser la place aux piétons, vélos et transports en communs pour moins de pollution (sonore et de l'air). Et enfin, mettre des pissotières gratuites, bien visibles et bien indiquées pour que ces messieurs arrêtent d'uriner dans les buissons et dans le parking !</p>



V. Documents attachés à la contribution n°5





RÉAMÉNAGEMENT
Pôle gare de Melun

