

PLAN LOCAL D'URBANISME PROJET DE MODIFICATION 6	
RAPPORT INITIAL DU 12 MAI 2022 RAPPORT CORRIGE DU 08 AOÛT 2022	
Rapport de Présentation Exposé des motifs et justifications des adaptations projetés	
Délibération prescrivant la modification du PLU adoptée en date du 31 mars 2022	
Approuvé le	
Applicable le	
CONTACT	
Pôle Cadre de Vie et Aménagement Service Urbanisme Réglementaire	Tel : 01.78.49.10.68 Mail : amichaud@ville-melun.fr Hôtel de Ville 16 rue Paul Doumer 77000 MELUN
<p>Le présent dossier tient compte des retours et des observations des Personnes Publiques Associées (PPA) suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Direction Départementale des Territoires de Seine et Marne du 31 mai 2022. ➤ Direction des Infrastructures d'Ile de France Mobilités : Note du 29 juin 2022 du Cabinet Goutal, Alibert et Associés. ➤ Direction du Département de Seine et Marne du 12 juillet 2022. <p>Les remarques des PPA ci-avant consignées ont justifié d'une évolution rédactionnelle du présent rapport. Les parties amendées sont mis en avant sur fond vert pour faciliter la comparaison.</p>	
Enquête Publique Arrêté d'ouverture n°2022-498 du 20 mai 2022	Du lundi 05 septembre au jeudi 06 octobre 2022.

GLOSSAIRE

AFTRP : Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne devenue Grand Paris Aménagement
CCH : code de la construction et de l'habitation
CAMVS : Communauté d'Agglomération Melun – Val de Seine
CESU : Centre d'Enseignement des Soins d'Urgences
CM : Conseil Municipal
CRC : Centre de Recherche Clinique
GRT GAZ : Groupement Réseau Transport Gaz
DDT 77 : Direction Départementale des Territoires de la Préfecture de Seine et Marne
DRIEE : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie
EBC : Espace Boisé Classé
EHPAD : Etablissement Hospitalier pour les Personnes Agées Dépendantes
HAD : Hospitalisation à Domicile
Loi ALUR : Loi d'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové
MRAe : Mission Régionale d'Autorité Environnementale
OAP : Orientations d'Aménagement et de Programmation
PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PAZ : Plan d'Aménagement de Zone
PDU : Plan de Déplacement
PDUIF : Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PPA : Personnes Publiques Associées
RLP : Règlement Local de Publicité
Rte : Réseau de Transport d'Electricité
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie
SDRIF : Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France
USLD : Unité de Soins Longue Durée
ZA : Zone Agricole
ZAC : Zone d'Aménagement Concertée
ZN : Zone Naturelle

SOMMAIRE

1. CONTEXTE GENERAL	p.6
1.1 Contexte supra communal	p.7
1.2 Contexte local	p.7
1.3 Cadre Réglementaire	p.8
1.4 Déroulement de la procédure	p.9
2. EXPOSE DE LA MODIFICATION	p.10
2.1 Les éléments de la modification	p.10
2.2 Le secteur affecté par la modification	p.11
2.3 Adaptations des dispositions règlementaires	p.15
2.4 En synthèse	p.41
3. INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT	p.42
3.1 Eléments de saisine de l'Autorité Environnementale	p.42
3.2 Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale	p.43
4. BILAN DU PROJET DE MODIFICATION	p.49
5. ANNEXES	p.50

PREAMBULE

En parallèle de la procédure de révision du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Melun prescrite par délibération du conseil municipal en date du 17 décembre 2020, et à la suite de la procédure de mise en compatibilité de ce même Plan Local d'Urbanisme dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagement du Pôle d'échange multimodal de la gare de Melun (articles L. 153-54 à L. 153-59, R. 153-14 du Code de l'urbanisme), le Maire de Melun a décidé de procéder à une nouvelle modification de celui-ci.

S'inscrivent dans la même dynamique de mise en cohérence des questions foncières, réglementaires, juridiques et administratives les mesures suivantes en cours :

- La clôture conjointe de la convention et du périmètre de la zone d'aménagement concertée « Grüber » qui lie les collectivités (Ville de Melun, Ville de Dammarie-les-Lys) et l'opérateur privé, la SAS Les Nouveaux Constructeurs » ;
- L'enquête publique parcellaire visant la régularisation, la normalisation du foncier prenant les caractéristiques d'espaces de voiries, chaussées, trottoirs et paysagers publics au niveau de la place de l'Ermitage et de ses abords.

Le présent rapport a pour objet d'exposer les motifs du projet de modification de droit commun n°6 du PLU de Melun.

En effet, l'application stricte des règles du document d'urbanisme en vigueur, particulièrement de la zone UG, ne sont pas suffisamment adaptées à la mise en œuvre d'un Quartier Centre Gare – Quartier d'Affaires, dont les études effectuées entre 1994 et ce jour ont permis d'affiner les contraintes comme les perspectives.

Le Schéma de Principe de reconfiguration du secteur Gare de Melun dénommé « Pôle d'Echanges Multimodales – Gare de Melun (PEM) » adopté le 14 avril 2021 par les différents partenaires dont en première ligne la Région Ile de France et Ile-de-France Mobilités, a permis d'acter de la dynamique multifonctionnelle de ce site.

La pertinence d'un projet visant à participer à l'attractivité économique, au pied d'un secteur qui capte les flux des actifs, fait écho aux objectifs majeurs identifiés dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de Melun en vigueur.

Néanmoins le bilan des études préalables techniques et d'opportunités soulignent la nécessité d'ajuster :

- Les emprises présentées en annexe du plan de zonage actuel (document cartographique 5.2.1 du PLU en vigueur) pour donner les moyens d'un aménagement d'ensemble cohérent et compatible avec les options validées par les partenaires institutionnels et financiers ;
- La reprise des dispositions de la partie réglementaire concernant la zone UG et ses sous-secteurs (partie 3 du PLU).



Le PLU dans sa rédaction actuelle freine le développement d'un secteur économique d'intérêt communautaire sur le périmètre Gare de Melun.

L'inadaptation du règlement communal n'a pu être soulevée qu'au regard d'un temps de maturation du porteur et pilote du projet à savoir, la Communauté d'Agglomération Melun-Val de Seine, au titre des compétences qu'elle exerce.

Cette démarche veille à ne porter préjudice ni aux caractéristiques patrimoniales, paysagères, ni encore aux souhaits de reconstruire un cadre de vie plus favorable à la prise en compte de l'environnement urbain et la diversité des usages qui s'y dessinent.

Le présent dossier, ajusté en date du 08 août 2022 pour tenir compte des observations des Personnes Publiques Associées (saisies conformément à l'article R104-28 du Code de l'Urbanisme) sert de guide à la consultation du dossier. Il est mis à disposition du public lors de l'enquête publique du 05 septembre 2022 au 06 octobre 2022 inclus en Mairie de Melun et sur le site internet www.ville-melun.fr.

Seules les propositions de modification des dispositions présentées dans ce document peuvent faire l'objet d'observations à l'issue de la date du 12 août 2022, première instance de saisie des Personnes Publiques Associées.

A l'issue de cette mise à disposition dont les modalités ont été précisées par délibération du conseil municipal du 31 mars 2022, le Maire présentera le bilan devant le conseil municipal qui sera appelée à adopter la modification.

1. CONTEXTE GENERAL

Le PLU est un document accessible et opposable à tous. Il couvre l'ensemble du territoire communal, y compris les secteurs inclus dans les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) existantes dont les Plans d'Aménagement de Zone (PAZ) sont intégrés au règlement du PLU.

En application des articles L.151-1 et suivants du code de l'urbanisme, le PLU de Melun et ses évolutions successives doivent rendre compte d'une compatibilité avec les documents énumérés à l'article L131-4 du code de l'urbanisme, à savoir :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) ;
- Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF).
- Le Plan Local de l'Habitat Intercommunal de la Communauté d'Agglomération Melun – Val de Seine (PLHi).
- Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUiF).
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE).

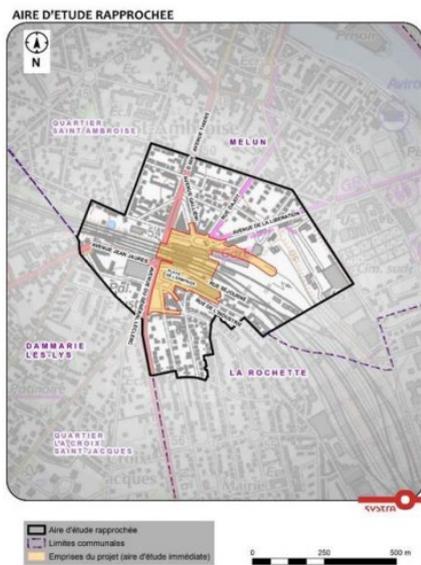
Il est de la responsabilité des services en charge desdits documents de faire savoir aux collectivités les mesures adoptées nécessitant des amendements à leur document d'urbanisme local.

Parallèlement, la présente procédure de modification de droit commun veille au respect des servitudes d'utilité publique (SUP). Elle prend en considération, aux besoins, les prescriptions émises à cet effet par les PPA interrogées dans le temps de la concertation conformément à l'article L153-40 du code de l'urbanisme.

1.1 Contexte « Supra-Communal »

Le présent projet de modification, initié et assuré par la Ville, s'inscrit à la suite de la procédure de déclaration d'utilité publique du Pôle d'échange multimodal autour de la gare de Melun.

Celle-ci, conformément aux dispositions des articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme, emporte la mise en compatibilité du PLU.



Pour parfaite information, la mise en compatibilité doit permettre la réalisation :

- Des espaces ferroviaires (bâtiment voyageurs, accès aux quais) ;
- Des gares routières nord et sud ;
- Du parc relais ;
- De l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- Des aménagements cyclables et piétonniers ;
- Des aménagements extérieurs de voirie.

Cette mise en compatibilité du PLU avec de l'opération portée par Île-de-France Mobilités (IDFM) relève de la compétence de l'État, le maître d'ouvrage, n'étant pas compétent en matière de document d'urbanisme. Aussi, il appartient au Préfet de déclarer l'opération d'utilité publique, laquelle remporte mise en compatibilité du PLU. (Articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-13 à R.153-17 du code de l'urbanisme).

Pour autant, le projet d'immeuble tertiaire qui vise à conforter le secteur gare dans sa vocation de quartier d'affaires, porté par la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS), ne relève pas de compétences supra-communales. Son intérêt communautaire partagé sur un territoire d'agglomération qui n'a pas adoptée le transfert de la compétence « urbanisme » suppose de donner pouvoir à la commune de porter la procédure administrative adaptée.

Le projet immobilier, prévu sur les emprises de l'ancienne halle SERNAM, constitue la première phase du projet de « Quartier Centre Gare ». Le calendrier justifie la nécessité d'adapter le PLU de Melun par voie de modification de droit commun parallèlement à la procédure de révision en cours.

1.2 Contexte Local

Le PLU en vigueur, et dans sa dernière version issue de la procédure d'adaptation n°5 approuvée le 30 juin 2021, tient compte des législations suivantes :

- La loi n° 2000-1208 Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) adoptée le 13 décembre 2000, modifiée notamment par la loi n° 2003-590 Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 ;
- La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement, dite Grenelle 2 ;
- La loi n°2014-366 du 24 mars 2014 d'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové).

Il ne tient pas lieu de Règlement de Publicité (RLP). De la même façon, il ne tient pas lieu de Plan Local de l'Habitat (PLH) ou encore de Plan de Déplacement Urbain (PDU), compétences dans les statuts de la CAMVS.

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

- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°1 » en date du 16 octobre 2014 rendue exécutoire en date du 1^{er} octobre 2018 ;
- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°2 » prescrite en date du 07 décembre 2017 et abrogée en date du 21 juin 2018 ;
- Une procédure de modification simplifiée dite « modification n°3 » approuvée en date du 27 septembre 2018 ;
- Une procédure de mise à jour arrêtée en date du 19 décembre 2018 ;
- Une procédure de modification de droit commun n°4 approuvée en date du 15 juillet 2020 ;
- Une procédure de modification de droit commun n°5 approuvée en date du 30 juin 2021 ;
- Une procédure de DUP emportant mise en compatibilité est en cours. Celle-ci a fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint le 20 septembre 2021, l'enquête publique s'est tenue du 1^{er} février au 2 mars 2022 et le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ont été rendus le 30 mars 2022. Le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités s'est prononcé sur la déclaration de projet lors de sa séance du 12 juillet 2022. A ce jour, la demande de déclaration d'utilité publique est pendante auprès du Préfet de Seine-et-Marne.

Le PLU en vigueur n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale. Le projet d'adaptation du PLU ne s'inscrit pas dans une procédure de déclaration de projet.

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) n'est pas compétent concernant la gestion des autorisations d'urbanisme. Il n'est pas couvert par un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi).

Le conseil Municipal a prescrit la révision du Plan Local d'Urbanisme par délibération en date du 17 décembre 2020, notamment en raison de sa difficulté à répondre aux enjeux prioritaires découlant des directives européennes et des législations en matière d'urbanisme, d'aménagement, d'environnement, de déplacements et de normes constructives.

Cette précision est utile à la compréhension des adaptations présentées dans le cadre de la procédure de modification n°6. L'objectif est bien de veiller à ne pas compromettre le projet, plus ambitieux, de la révision du PLU de Melun, dont le débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) a été acté par délibération du Conseil Municipal du 07 juillet 2022.

1.3 Cadre réglementaire

Après examen des conditions posées aux articles L153-31 et L153 -36, la Ville de Melun a retenu la procédure de modification de droit commun telle que définie par l'article L.153-36 du Code de l'Urbanisme : « *Sous réserve des cas où une révision s'impose en application de l'article L.153-31, le plan local d'urbanisme est modifié lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide de modifier le règlement, les orientations d'aménagement et de programmation ou le programme d'orientations et d'actions.* »

Selon l'article L.153-31 du Code de l'Urbanisme, une procédure de révision du document d'urbanisme est engagée en cas de :

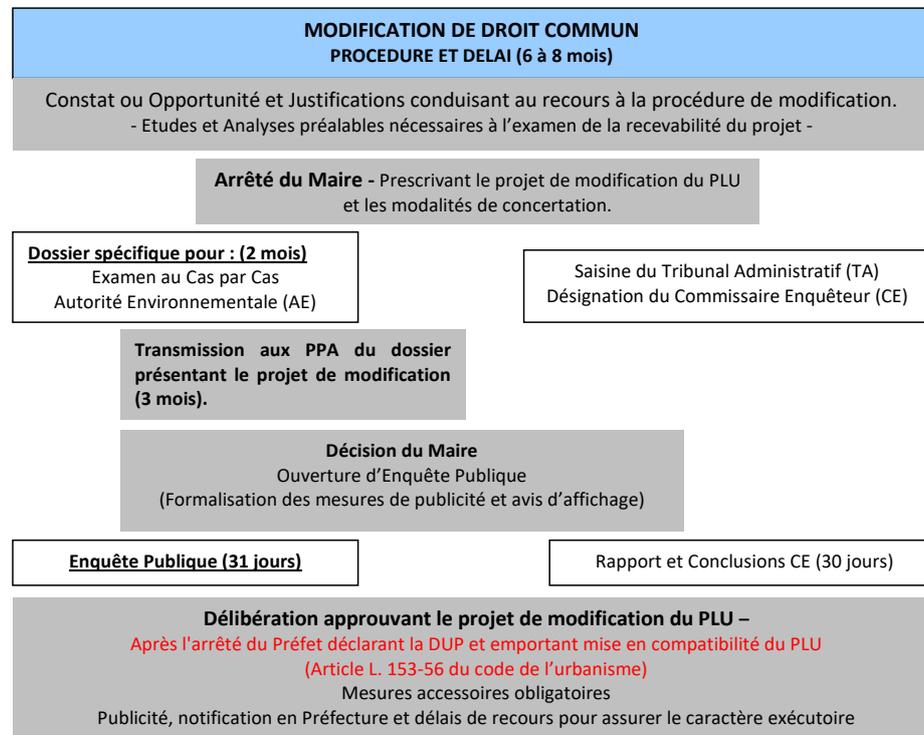
- Remise en cause des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- Réduction d'un espace boisé classé, d'une zone agricole ou d'une zone naturelle et forestière ;
- Réduction d'une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisances.

L'objet des évolutions proposées ne s'inscrivant pas dans les conditions ci-dessus exposées, une procédure de révision n'est donc pas nécessaire. La Ville de Melun décide donc d'enclencher une procédure de modification de droit commun.

1.4 Déroulement de la procédure

La procédure de modification de droit commun a donc été engagée en respectant les modalités de l'article L153-37 du code de l'urbanisme à travers la **délibération du Conseil Municipal n°2022.03.16.56 du 31 mars 2022**.

Ladite délibération prescrivant le lancement de la procédure précise les objectifs poursuivis en sus des modalités relatives à la concertation comme le stipule l'article L103-3 du code de l'urbanisme. Le déroulement de la procédure est le suivant :



2. EXPOSE DE LA MODIFICATION

2.1 Les enjeux de la modification

Le projet de modification vise donc à servir l'aménagement, la desserte, l'accès et le fonctionnement du programme immobilier destiné exclusivement à l'accueil d'activités économiques indispensables à l'atteinte de l'objectif inscrit au PLU en vigueur (et conforté dans le PADD débattu le 07.07.2022) à savoir : « *créer un quartier d'affaires au pied de la nouvelle Gare de Melun* ».

Ce projet s'intègre dans un tissu urbain constitué, sur une ancienne friche ferroviaire et au cœur d'activités administratives, du tribunal, des commerces et des services. On y observe un flux de transit d'actifs important.

Sur 2 773 m² de foncier, à cheval sur les zones UGc2 et UGc3, situés entre les voies ferrées et la future gare routière nord, le projet immobilier se substitue à l'emprise de l'ancienne halle Sernam dont la déconstruction a été réalisée partiellement en 2020 et doit s'achever courant 2022 (conformément au permis de démolir accordé en date du 24 mai 2019). La conception de cet ensemble immobilier tertiaire, d'intérêt communautaire, a été finalisé après un débat rassemblant les collectivités de l'agglomération de Melun Val de Seine pour ajuster notamment des éléments de programmation équilibrés financièrement et cohérents avec la restructuration parallèle du pôle Gare de Melun.

Portant un linéaire de façade de près de 170 m en rez-de-chaussée et développé sur 6 niveaux plus un attique, le futur bâtiment rend compte des principales caractéristiques suivantes :

- L'accueil d'un hôtel 4 étoiles de 3 000 m² de surface de plancher (SDP) répondant notamment au déficit d'une offre d'hébergement en lien avec l'expansion de l'attractivité touristique de l'agglomération ;
- 7 760 m² de SDP au tertiaire dont 3 000 m² dédiés à l'accueil d'une pépinière accueillant des espaces adaptés au co-working ;
- Quelques cellules commerciales dont un espace de restauration animant l'espace de parvis nord de la future Gare ;
- Un ou des lieux d'accueil aux services dédiés à la petite enfance et/ou à la santé (les résidents du sud de Melun étant peu doté de telles structures) ;
- Un niveau de parking souterrain « privé » de 90 places, couvrant les besoins du programme, et accessible depuis l'avenue de la Libération au moyen d'une trémie qui passera sous la future gare routière.

Le bâtiment vise le label HQE « très performant » sur la base d'objectifs de performances en matière de consommation énergétique, de qualité de l'air, du choix des matériaux et du confort des usagers.

L'acceptabilité de la présente modification a été examiné au regard des critères énumérés dans les orientations du PLU en vigueur à savoir :

- Sa vocation d'accueil à de nouvelles structures « employeuses » ;
- Sa capacité à renforcer les besoins en services des actifs et résidents du quartier ;
- La preuve de son fonctionnement efficient (prise en compte des croisements de flux, d'implantations des infrastructures...) avec le nouveau Pôle d'Echanges Multimodales ;
- Sa cohérence programmatique en matière d'accompagnement aux modes de déplacements doux et alternatifs à la voiture individuelle ;

- Sa propreté sur le volet tant architectural qu'énergétique pour proposer un bâtiment performant et soucieux du confort des usagers comme de son impact dans un tissu urbain à requalifier.

Le programme immobilier dit « Prélude » de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine retenu est un bâtiment à haute technicité (soit labélisation équivalente E+C-) et avec une faible empreinte environnementale (bâtiment « Bas Carbone »). Le niveau visé « Très Performant » découle de l'observation des conditions de certification Haute Qualité Environnementale validées par un audit tierce

En annexes figurent les pièces techniques servant à une meilleure compréhension du projet qui vient s'implanter sur le secteur, objet de la présente modification.

2.2. Le secteur affecté par la modification

2.2.1. Le secteur géographique

Le site à l'étude se trouve à proximité immédiate de la Gare SNCF Melun. Il est bordé, dans un rayon de 100 m :

- Au nord : par l'avenue de la libération puis par des immeubles d'habitations, des bureaux ainsi que des commerces et un parking pour véhicule léger ;
- À l'est : par une Gare de triage SNCF ;
- À l'ouest : par la Place de Gallieni et la Gare SNCF de Melun ;
- Au sud : par le quai de la Gare SNCF de Melun et une zone de stationnement de véhicule léger des travailleurs de SNCF.



Les contraintes techniques particulières, le secteur géographique et la recherche d'une compacité des modalités de fonctionnement du projet immobilier pour l'intégrer dans un Pôle d'Echanges Multimodales de large envergure, constituent une opportunité pour assurer le réemploi d'une friche ferroviaire inexploitée.

Ainsi, les études capacitaires menées depuis 2016 ont permis de répondre d'un projet soutenable de 12 577 m² de surfaces de plancher nette, sur une emprise foncière de 8 881 m² acquise par la CAMVS. Le programme immobilier ne représente que 31 % du foncier maîtrisé, le reste servant en majorité à l'aménagement de la Gare routière.

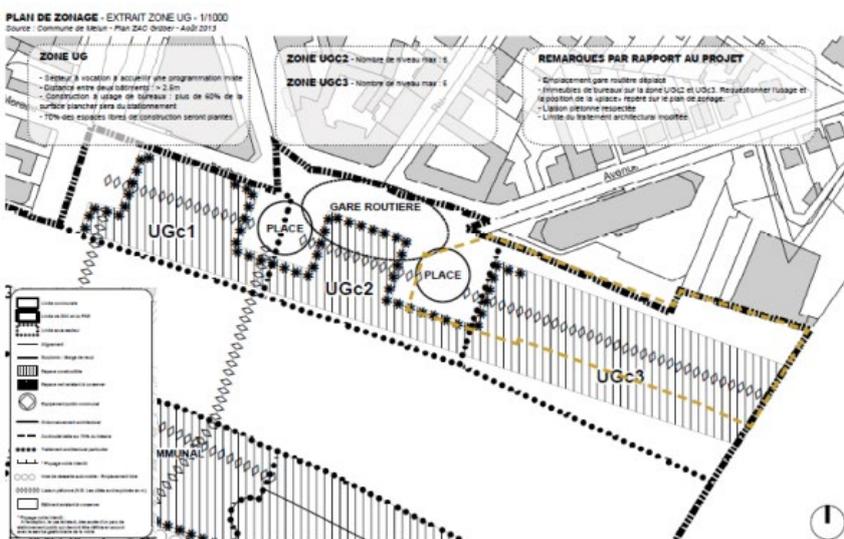


Extrait des limites d'implantation du projet (Vues aérienne et cadastrale)

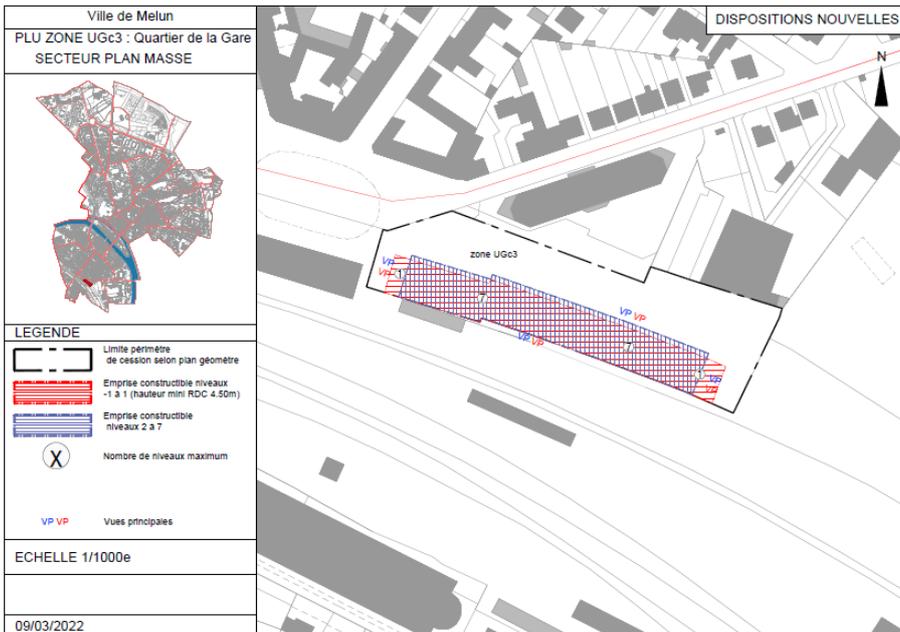
2.2.2. L'emprise et la superposition au document de zonage du PLU de Melun

Le site occupe la parcelle n°282 et 283, secteur AY, pour une superficie d'environ 7 604 m².

Il s'agit d'illustrer l'implantation du futur immeuble afin de motiver du choix de certaines mutualisations d'espaces assurant l'efficience de l'accessibilité du futur bâtiment à tous les publics, garantissant la cohabitation sécurée avec la future gare routière mais aussi tenant compte des contraintes spécifiques d'un secteur ferroviaire sur les techniques de conception, y compris en sous-sol.



Extrait du document graphique 5.2.1 annexé au PLU consécutif à la MECDU et limite du foncier accueillant le futur programme tertiaire

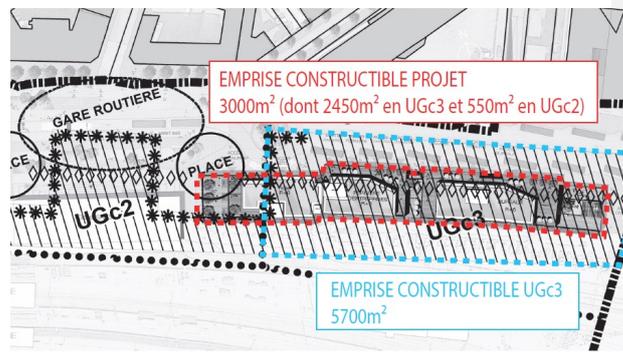


Addendum au document 5.2.1

Pour autant, et afin de lever le doute sur un objectif de densification dépassant les emprises affectées à du bâti dans le cadre de l'ancien plan d'aménagement de zone (réintégré au PLU en vigueur conformément à la législation), le projet immobilier proposé s'appuie sur une emprise au sol permettant d'afficher une logique de compensation des m² utilisés sur le sous-secteur UGc2 (dans une portion du sous-secteur initialement laissé vierge de toute construction) en contrepartie d'une sous-exploitation de l'enveloppe foncière identifiée sur le secteur UGc3.

C'est donc en réalité 2 770 m² d'emprise au sol qui servent au bâti contre une enveloppe théorique de 5 700 m².

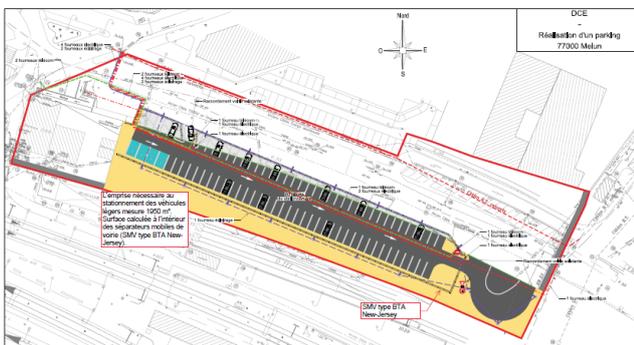
Ainsi, il est fait la preuve d'une implantation contrainte par des enjeux territoriaux supra communaux en lien direct avec l'aménagement d'un Pôle d'Echanges Multimodales porté par Ile de France Mobilités.



Ainsi, la nouvelle emprise consacrée tient compte des logiques de flux, des dynamiques impulsées par un Pôle Gare de Melun reconfiguré. Pour autant, la démarche de compensation/réduction a été suivie afin de ne pas nuire aux souhaits initiaux d'un réemploi d'emprise déjà bâtie.

2.2.3. Le site

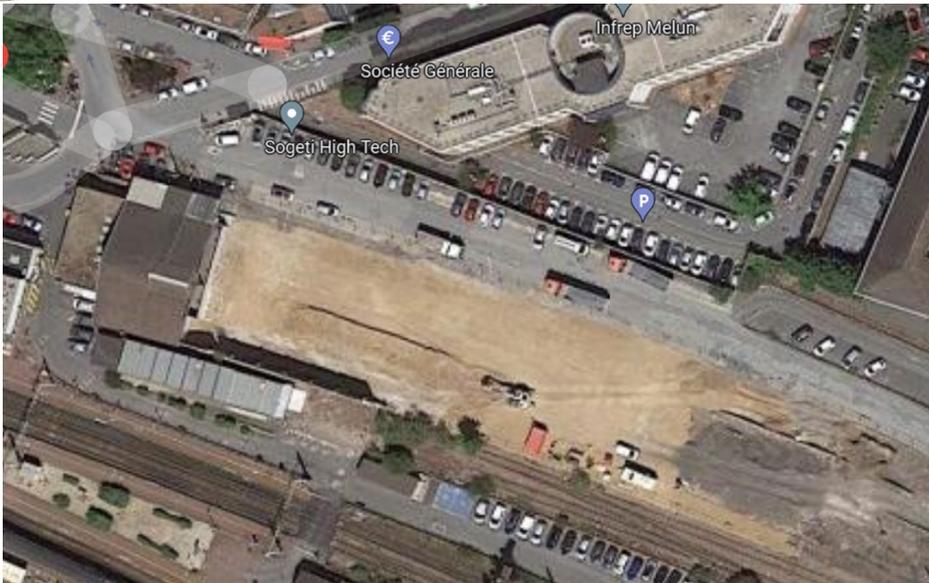
L'ancienne halle Sernam abritait, avant sa déconstruction partielle, un quai de marchandises inutilisé, un local encore affecté à la Police ferroviaire (en cours de relocalisation), deux voies ferrées et une benne à déchets.



Dans l'esprit d'un urbanisme transitoire, une convention encadre l'utilisation temporaire de cette friche à des fins de parking mais aussi sert d'aire de manœuvre aux bus.

Une étude historique a servi l'analyse des effets du réemploi de ce site qui n'a pas subi de transformation majeure de 1957 à 2013 outre un léger agrandissement entre 1933 et 1958.

Seule spécificité qui n'a pas été éludé dans la faisabilité de réaffecter à un usage tertiaire l'emprise foncière : l'entrepôt SERNAM soumis à déclaration au titre de la législation des ICPE sous la rubrique 183 ter (nouvellement 1510-3).



Photographie aérienne récente – déconstruction partielle de la Halle Sernam 2020

2.3. Adoptions des dispositions réglementaires

2.3.1. Le rapport de présentation du PLU de Melun

Le rapport de présentation du PLU de Melun dans sa partie diagnostic prévoit pour le « Quartier Centre Gare » la réalisation, sous l'égide de la CAMVS, d'un quartier d'affaires connecté à un pôle d'échange multimodal.

Ce projet communautaire doit notamment se traduire par des constructions renforçant l'attractivité économique et des projets pourvoyeurs d'emplois

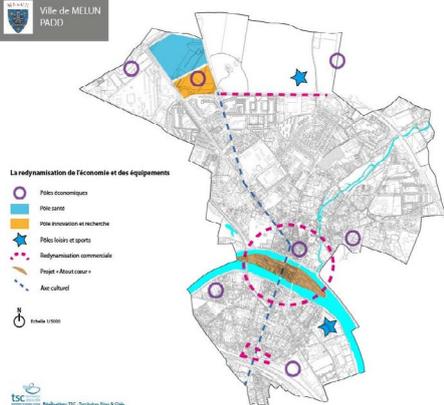
Le programme immobilier tertiaire piloté par la CAMVS s'inscrit en conformité avec les objectifs du rapport de présentation du PLU de la ville de Melun.

2.3.2. Les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) de Melun

Le PADD du PLU de la ville de Melun, qui traduit le projet de ville comporte quatre orientations :

- La préservation d'un patrimoine naturel et bâti de qualité ;
- **Le développement et la régénération urbaine de la ville ;**
- Le renforcement des transports multimodaux ;
- **La redynamisation de l'économie et des équipements.**

L'opération d'immeuble tertiaire accompagne l'ambition d'une politique de régénération de la Ville sur elle-même en optimisant d'anciennes emprises impropres à l'usage historiquement défini et sous utilisées.



Le PADD de Melun affirme une volonté de « créer des pôles économiques rayonnants » et le projet « Quartier Centre Gare » (situé sur l'ancien site de la SERNAM) y est clairement signalé.

Le programme immobilier tertiaire piloté par la CAMVS répond des priorités des orientations ci-dessus extraites du PADD du PLU de Melun.

2.3.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU de Melun

Le PLU de Melun décline trois OAP :

- Flux et continuité ;
- Culture et attractivité ;
- **Rééquilibrage du territoire.**

Melun est une ville préfecture. A ce titre, elle accueille un grand nombre d'institutions et d'administrations. C'est pourquoi la vitalité de Melun repose largement sur son économie tertiaire.

La création de nouveaux pôles économiques vise à assurer un rééquilibrage et une complémentarité avec les deux autres grands secteurs, bassins d'emplois comme de consommation, que sont le centre-ville et la zone d'activités du Champ de Foire.

La reconversion d'un foncier déjà artificialisé, devenu « friche ferroviaire », en sus de la requalification du bâtiment « Gare » (dans lequel est indexé quelques locaux de commerces en lien avec l'accueil des usagers) contribue à conforter l'identité tertiaire du territoire.

En parallèle, et au-delà des limites du quartier Gare – Melun, on observe une croissance d'une offre résidentielle sur les communes les plus proches du nouveau pôle et/ou directement desservies par les lignes ferroviaires et de transports en commun.

C'est donc un potentiel d'actifs comme d'entreprises qui sans cette opération ne peut être satisfait, l'agglomération faisant face à un défaut de réponses en matière de relocalisation d'entreprises en

recherche de bureaux plus récents, moins couteux en charges d'entretien comme en énergie et conformes aux normes d'accessibilité pour leurs salariés.

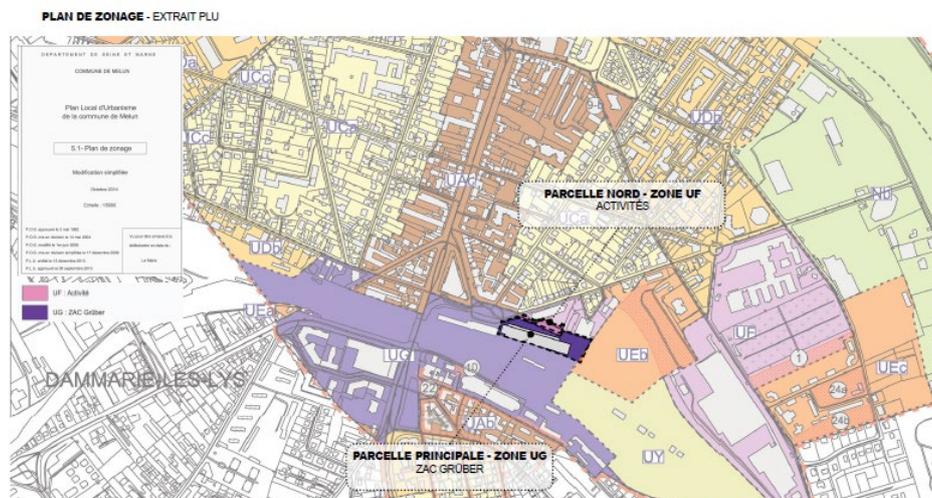
La construction de ce type de m² de bureaux à travers de nouvelles constructions et/ou la réhabilitation de certaines structures a été très faible sur ces 20 dernières années.

Le projet immobilier est donc un élément moteur au maintien de certaines entreprises en attente de locaux neufs, adaptés aux nouveaux parcours des entreprises qui deviennent de plus en plus mobiles et soumises elles aussi à des modes de développement résilient quant à la consommation de superficie et l'adaptabilité des modes de « travail ».

Une étude de stratégie en développement économique a été menée en amont par les services de la CAMVS, compétents en la matière, afin d'identifier la réalité du marché et d'asseoir la soutenabilité du programme proposé.

Ce cadre posé, le programme immobilier tertiaire piloté par la CAMVS est donc un attendu fort pour satisfaire à l'OAP « rééquilibrage du territoire » visé au PLU de la Ville de Melun.

2.3.4. Le règlement

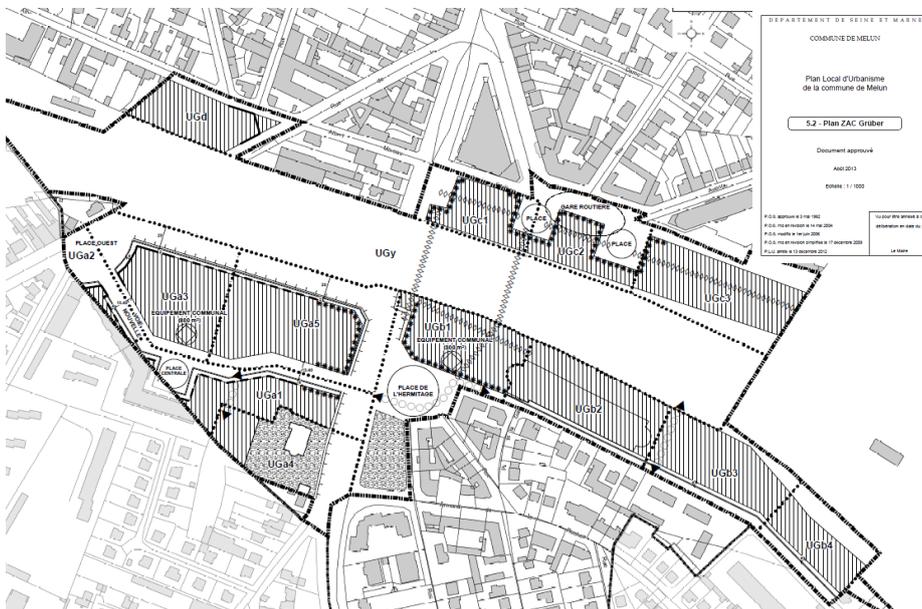


Les emprises du programme tertiaire se situent dans les zones :

- Zone UEb (à la marge) : cette zone correspond dans le PLU en vigueur « aux espaces qui sont définis comme des zones de projets sur lesquels il est important d'anticiper de futurs aménagements d'ensemble ; amenés à être densifiés leur programme précis n'est pas encore connu. Leur aménagement devra faire l'objet d'études spécifiques. Actuellement la ville de Melun mène des études sur la reconversion de ces secteurs en vue d'y intégrer une plus grande diversité fonctionnelle et d'habitat ».

- Zone UG : cette zone correspond à la ZAC Grüber qui s’appuie donc sur l’ancien Plan d’Aménagement de Zone.

Plus finement au sein de la zone UG, l’opération s’implante sur le secteur UGc (sous sectorisé en UGc3) correspondant « au périmètre de la gare SNCF » et comprenant « en quasi-totalité des propriétés de la SNCF ». « Il englobe ainsi la gare SNCF, la gare routière située place Gallieni et les terrains SERNAM qui ont vocation à accueillir une programmation mixte. »,



PLU de Melun, plan 5.2.1 de la ZAC Grüber (extrait)

Comme rappelé plus haut, l’aménagement du PEM Gare de Melun répond d’un intérêt supra communal et fait l’objet de plusieurs procédures administratives (MECDU, clôture du périmètre de ZAC et de la convention d’aménagement avec l’aménageur Les Nouveaux Constructeurs).

C’est en toute logique que s’impose la simplification, la clarification des plans annexés au PLU en vigueur. Ces corrections ne remettent nullement en cause la nature constructible des emprises initialement identifiées mais servent une nouvelle répartition de l’implantation bâtie, au profit d’espaces dédiés aux usages des actifs, des cyclistes, des piétons et des transports.

La finalité est bien de redonner du sens à certaines dispositions de l’extrait de la zone UG du PLU pour engager l’opérationnalité d’un secteur d’intérêt communautaire.

Selon les règles d'application de l'article 12 du décret du 28 décembre 2015 et de l'arrêté du 31 janvier 2020 permettant d'identifier dorénavant 5 destinations et 20 sous-destinations en matière d'utilisations couvertes par le droit de l'urbanisme, il est proposé de préserver la nomenclature actuelle en apportant des précisions utiles. La révision initiée en 2020 prendra soin d'intégrer le nouveau régime sur l'ensemble du territoire pour mieux servir le développement des projets dans les secteurs stratégiques. *(En référence : avis de la Direction Départementale des Territoires de Seine et Marne du 31 mai 2022 en annexe).*

En parallèle, afin d'aider à la compréhension des évolutions en cours du document d'urbanisme sur la zone UG au regard de la procédure en cours de finalisation de mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) découlant de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) du pôle d'échanges multimodal de Melun :

- Les évolutions apportées dans le cadre de la procédure de MECDU sont identifiées en bleu ; *Elles sont rappelées pour la bonne compréhension du dossier mais ne font pas l'objet de la procédure de modification n°6 ;*
- Les évolutions proposées dans le cadre de la présente modification n°6 sont écrites en rouge.

Le même code couleur est adopté dans la pièce du règlement modifié et figurant en annexe.

Article UG1 –

Pour mieux appréhender les enjeux et autoriser les occupations venant créer de la valeur ajoutée à un secteur dédié aux mobilités et à l'économie comme à l'implantation de nouveaux services de proximité essentiels aux résidents comme aux usagers, il est nécessaire de corriger l'article 1 en lien avec l'article R.151-27 du Code de l'urbanisme*.

**Arrêté du 10 novembre 2016 définissant les destinations et sous-destinations et arrêté du 31 janvier 2020 modifiant la liste des constructions pouvant être réglementées par les plans locaux d'urbanisme.*

Extrait Zone UG du PLU en vigueur	Evolutions apportées par la MECDU (DUP PEM)	Projet de Modification n°6 (intégrant la MECDU)
<p>Sont interdites :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions destinées à l'industrie. - Les entrepôts et constructions à usage de stockage. - Les constructions destinées à l'exploitation agricole. - L'implantation ou extension d'activités incompatibles avec l'habitat. - Les constructions annexes détachées de la construction principale de plus de 20 m² d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur et l'implantation de plus d'un abri de jardin par unité 	<p>Sont interdites :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions destinées à l'industrie. - Les entrepôts et constructions à usage de stockage. - Les constructions destinées à l'exploitation agricole. - L'implantation ou extension d'activités incompatibles avec l'habitat. - Les constructions annexes détachées de la construction principale de plus de 20 m² d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur et l'implantation de plus d'un abri de jardin par unité 	<p>Sont interdites :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions destinées à l'industrie, les entrepôts et constructions à usage de stockage. - Les constructions destinées à l'exploitation agricole et forestière. - L'implantation ou extension d'activités incompatibles avec l'habitat. - Les constructions annexes détachées de la construction principale de plus de 20 m² d'emprise au sol et de plus de 5 mètres de hauteur et l'implantation de plus d'un abri de jardin par unité

<p>foncière.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves, ainsi que celles qui pourraient entraîner, pour le voisinage, une insalubrité ou un sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et/ou aux biens. - Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles R.111-38 et R.111-39 du code de l'urbanisme. - Les habitations légères de loisirs, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisirs. - Les affouillements et exhaussements de sol, s'ils ne sont pas liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure. - Les carrières. <p>Sont en outre autorisé en secteur UGd et UGa4 exclusivement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions à usage de commerces. <p>Sont en outre autorisé en secteur UGb2 exclusivement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions à usage de commerce, - Les constructions à usage d'habitation, - Les constructions à usage de service. 	<p>foncière à l'exception de celles liées à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves, ainsi que celles qui pourraient entraîner, pour le voisinage, une insalubrité ou un sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et/ou aux biens. - Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles R.111-38 et R.111-39 du code de l'urbanisme. - Les habitations légères de loisirs, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisirs. - Les affouillements et exhaussements de sol, s'ils ne sont pas liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure. - Les carrières. <p>Sont en outre autorisé en secteur UGd et UGa4 exclusivement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions à usage de commerces. <p>Sont en outre autorisé en secteur UGb2 exclusivement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions à usage de commerce, - Les constructions à usage d'habitation, <p>Les constructions à usage de service.</p>	<p>foncière à l'exception de celles liées à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les installations classées soumises à la directive SEVESO, ou présentant des risques technologiques graves, ainsi que celles qui pourraient entraîner, pour le voisinage, une insalubrité ou un sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et/ou aux biens. - Le stationnement des caravanes isolées au titre des articles R.111-38 et R.111-39 du code de l'urbanisme. - Les habitations légères de loisirs, groupées ou isolées, les résidences mobiles, les terrains de camping et parcs résidentiels de loisirs. - Les affouillements et exhaussements de sol, s'ils ne sont pas liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure. - Les carrières. <p>Sont en outre autorisé en secteurs UGa4, UGc1, UGc2, UGc3 comme UGb2 et UGd exclusivement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions à usage de commerces, activités de services et tertiaires. - Les équipements d'intérêt collectif et services public. - Les autres activités du secteur secondaire compatibles avec les usages et contraintes du secteur.
---	--	---

Article UG2 –

Pareillement, les études techniques ont révélé certaines difficultés à inscrire l’emprise de la future construction dans l’implantation autorisée par le document graphique 5.2 annexé au PLU en vigueur (traduction de l’ancien Plan d’Aménagement de Zone de la ZAC Grüber).

Cette difficulté tient dans l’évolution des usages répondant de cette polarité ferroviaire dont le schéma de principe a été arrêté récemment alors que le plan d’emprise imaginé historiquement s’inscrivait dans un projet local n’intégrant ni la composante « intermodale » (concept relativement récent et initialement familier aux activités de fret) ni la complexité de la gouvernance d’une reconfiguration de gare identifiée comme « polarité prioritaire » par les services déconcentrés de l’Etat.

Extrait Zone UG du PLU en vigueur	Evolutions apportées par la MECDU (DUP PEM)	Projet de Modification n°6 (intégrant la MECDU)
<p>[...] Sont autorisées sous conditions sur l’ensemble de la zone UG</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les installations classées pour la protection de l’environnement soumises à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l’ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l’assainissement. - Les chaufferies à condition qu’elles soient liées à des constructions autorisées dans la zone. - Les constructions neuves, le long des voies indiquées au plan des servitudes d’isolement acoustique des bâtiments d’habitation contre les bruits de l’espace extérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu’elles bénéficient d’un isolement suffisant en fonction : Du type de voie ; Du nombre de files de circulation ; Du type d’urbanisme ; De la distance à la voie ; De la hauteur de construction. <p>Les prescriptions d’isolement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les ouvrages techniques d’infrastructure (poste transformateur, poste de détente 	<p>[...] Sont autorisées sous conditions sur l’ensemble de la zone UG</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les installations classées pour la protection de l’environnement soumises à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l’ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l’assainissement. - Les chaufferies à condition qu’elles soient liées à des constructions autorisées dans la zone. - Les constructions neuves, le long des voies indiquées au plan des servitudes d’isolement acoustique des bâtiments d’habitation contre les bruits de l’espace extérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu’elles bénéficient d’un isolement suffisant en fonction : Du type de voie ; Du nombre de files de circulation ; Du type d’urbanisme ; De la distance à la voie ; De la hauteur de construction. <p>Les prescriptions d’isolement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les ouvrages techniques d’infrastructure (poste transformateur, poste de détente 	<p>[...] Sont autorisées sous conditions sur l’ensemble de la zone UG</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les installations classées pour la protection de l’environnement soumises à déclaration sous réserve que leurs exigences de fonctionnement, lors de l’ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l’assainissement. - Les chaufferies à condition qu’elles soient liées à des constructions autorisées dans la zone. - Les constructions neuves, le long des voies indiquées au plan des servitudes d’isolement acoustique de tous types de bâtiments contre les bruits de l’espace extérieur et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à la condition qu’elles justifient d’un isolement suffisant prenant en compte : la typologie des voies, la densité du trafic, le tissu urbain, les distances d’implantations, la hauteur des constructions, les normes acoustiques ainsi que les phénomènes de vibrations et/ou rebonds acoustiques. - Les ouvrages techniques d’infrastructure (poste

gaz...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures.

- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport **en commun en site propre Tzen2**.

- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.

- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques. Les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages électriques à haute et très haute tension faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGa4 exclusivement

- Les constructions à usage administratif, destinées à l'enseignement et l'habitation à condition qu'elles soient liées aux activités de la Chambre des Métiers de Seine et Marne.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGA5 exclusivement

- Toutes occupations du sol à conditions qu'elles soient affectées

gaz...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures.

- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport **en commun en site propre Tzen2, et ceux liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun**.

- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.

- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques. Les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages électriques à haute et très haute tension faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGa4 exclusivement

- Les constructions à usage administratif, destinées à l'enseignement et l'habitation à condition qu'elles soient liées aux activités de la Chambre des Métiers de Seine et Marne.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGA5 exclusivement

- Toutes occupations du sol à conditions qu'elles soient affectées

transformateur, poste de détente gaz...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans le site, en lien avec les caractéristiques architecturales du site d'implantation et dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures.

- Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre Tzen2 **et ceux liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun**.

- Les affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone, ou à des équipements d'infrastructure.

- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques. Les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages électriques à haute et très haute tension faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGa4 exclusivement

- Les constructions à usage administratif, destinées à l'enseignement et l'habitation à condition qu'elles soient liées aux activités de la Chambre des Métiers de Seine et Marne.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGA5 exclusivement

- Toutes occupations du sol à conditions qu'elles soient affectées

<p>à la Cité Judiciaire et à ses annexes, y compris les logements de fonction et de gardiennage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les ouvrages d'utilité publique de faible emprise tels que transformateurs, etc... - Les parcs de stationnement public de surface. <p>Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGb2 exclusivement</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'extension du Parc de Stationnement Régional existant (PSR) ; <ul style="list-style-type: none"> - Les installations classées soumises à autorisation préalable ou à déclaration à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants (tels que les parcs de stationnement, transformateurs...) <p>Sont en outre autorisé sous conditions dans les secteurs UGb3 et UGc exclusivement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les commerces de proximité à condition que leur surface ne soit pas supérieure à 150 m² utiles par unité de vente. Ces restrictions ne concernent pas la bâtiment SNCF et les implantations commerciales pouvant s'y réaliser - Les constructions neuves le long des voies indiquées au plan « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace intérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction : Du type de voie ; Du nombre de files de circulation ; Du type d'urbanisme ; De la distance de la voie ; De la hauteur de la construction. - Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les 	<p>à la Cité Judiciaire et à ses annexes, y compris les logements de fonction et de gardiennage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les ouvrages d'utilité publique de faible emprise tels que transformateurs, etc... - Les parcs de stationnement public de surface. <p>Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGb2 exclusivement</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'extension et/ou la reconstruction du Parc de Stationnement Régional existant (PSR) ; <ul style="list-style-type: none"> - Les installations classées soumises à autorisation préalable ou à déclaration à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants (tels que les parcs de stationnement, transformateurs...) <p>Sont en outre autorisé sous conditions dans les secteurs UGb3 et UGc exclusivement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les commerces de proximité à condition que leur surface ne soit pas supérieure à 150 m² utiles par unité de vente. Ces restrictions ne concernent pas la bâtiment SNCF et les implantations commerciales pouvant s'y réaliser - Les constructions neuves le long des voies indiquées au plan « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace intérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction : Du type de voie ; Du nombre de files de circulation ; Du type d'urbanisme ; De la distance de la voie ; De la hauteur de la construction. - Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les 	<p>à la Cité Judiciaire et à ses annexes, y compris les logements de fonction et de gardiennage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les ouvrages d'utilité publique de faible emprise tels que transformateurs, etc... - Les parcs de stationnement public de surface. <p>Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGb2 exclusivement</p> <ul style="list-style-type: none"> - La reconstruction/démolition et/ou l'extension du Parc de Stationnement Régional existant (PSR) ; - Les installations classées soumises à autorisation préalable ou à déclaration à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants (tels que les parcs de stationnement, transformateurs...) <p>Sont en outre autorisé sous conditions dans les secteurs UGb3 et sous-secteurs UGc1, UGc2 et UGc3 exclusivement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les infrastructures routières ainsi que les équipements publics et d'intérêts collectifs liés au fonctionnement du projet de transport en commun en site propre Tzen2 et ceux liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun. - Les commerces, activités de services y compris les activités tertiaires et « bureaux ». Les constructions neuves le long des voies indiquées au plan « servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace intérieur » et dont les façades sont exposées aux bruits directs de la voie, à condition qu'elles bénéficient d'un isolement suffisant en fonction :
--	---	--

<p>façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie.</p> <p>Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGy exclusivement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions à usage d'activité économique ou d'entrepôt même si elles ne sont pas utiles ou nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et à condition que les nuisances et dangers peuvent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement actuel ou prévue de la zone où elles s'implantent. - Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme - Les constructions à usage d'habitation si elles sont destinées à des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage. - Les constructions à usage d'habitation aux bruits de la RN 372, de la rue des frères Thibault, et de la voie ferrée de Paris à Lyon et Paris /Melun via Corbeil, classées comme axes nuisant de type I et II à moins de quatre files seront soumises à isolement acoustique, conformément aux 	<p>façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie.</p> <p>Sont autorisées sous conditions dans le secteur UGc1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les constructions à usage de services et de bureaux liés au projet d'aménagement et à l'exploitation du pôle de la Gare de Melun <p>Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGy exclusivement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions à usage d'activité économique ou d'entrepôt même si elles ne sont pas utiles ou nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et à condition que les nuisances et dangers peuvent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement actuel ou prévue de la zone où elles s'implantent. - Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme - Les constructions à usage d'habitation si elles sont destinées à des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage. - Les constructions à usage d'habitation aux bruits de la RN 372, de la rue des frères Thibault, et de la voie ferrée de Paris à Lyon et Paris /Melun via Corbeil, classées comme axes nuisant de type I et II à moins de quatre files seront soumises à isolement acoustique, conformément aux 	<p>Du type de voie ; Du nombre de files de circulation ; Du type d'urbanisme ; De la distance de la voie ; De la hauteur de la construction.</p> <p>- Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie.</p> <p>Sont autorisées sous conditions dans le secteur UGc1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les constructions à usage de services et de bureaux liés au projet d'aménagement et à l'exploitation du pôle de la Gare de Melun. <p>Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGy exclusivement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions à usage d'activité économique ou d'entrepôt même si elles ne sont pas utiles ou nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et à condition que les nuisances et dangers peuvent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement actuel ou prévue de la zone où elles s'implantent. - Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme - Les constructions destinées à l'« hébergement » permanent ou temporaire des personnes assurant le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage. - Les constructions à usage d'habitation aux bruits de la RN 372, de la rue des frères Thibault, et de la voie ferrée de Paris à Lyon et Paris /Melun via Corbeil, classées comme axes nuisant de type I et II à moins de quatre files seront soumises à isolement
--	---	--

dispositions de l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978 modifié le 23 février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.	dispositions de l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978 modifié le 23 février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.	acoustique, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978 modifié le 23 février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.
---	---	--

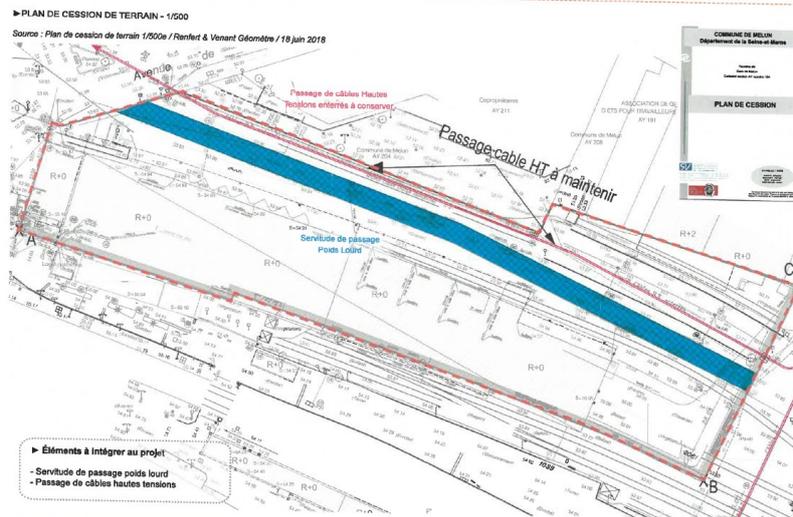
Les articles qui encadrent la gestion des accès, des voiries comme la desserte des réseaux ont été caractérisés comme des « invariants ». Il a été tenu compte du déséquilibre qui pourrait naître de leurs adaptations sur l'ensemble du secteur.

En revanche, les adaptations des articles UG6 et UG7 sont essentiels à l'effort de réemploi maximum de l'emprise de l'ancienne friche ferroviaire. Les adaptations des règles d'implantations et de hauteur s'attachent à tenir compte du nouveau contexte urbain défini par le futur Pôle d'Echange Multimodal.

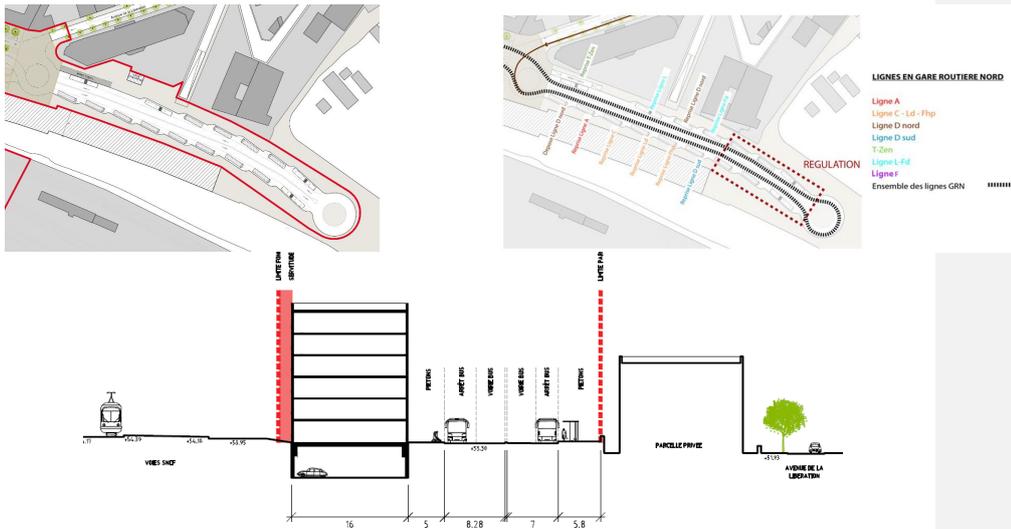
Les exigences architecturales, environnementales imposées par les législations modernes ont servi à justifier de l'efficacité des nouvelles règles adoptées pour autoriser le programme immobilier à atteindre les niveaux de performance attendus.

Afin de proposer des adaptations raisonnables et maîtrisées, il a été étudié la nature des contraintes qui affecte l'ensemble foncier (situé sur les secteurs UGc2 et UGc3 du PLU en vigueur). Elles sont listées et illustrées ci-après :

1. **La contrainte technique**, liée à la localisation particulière et à la présence de câbles hautes tensions (cf. *Plan précisant la localisation des servitudes de droit privé existante*), nécessite de prendre une mesure conservatoire à savoir « ajuster l'implantation du bâti ».



2. La contrainte du dimensionnement et de fonctionnement de la future gare routière.



3. La contrainte de la sécurisation des circulations de différentes natures ainsi que des accès aux différents services servant la nouvelle gare tout comme les accès propres aux différentes activités du programme répartis sur le linéaire de façade.

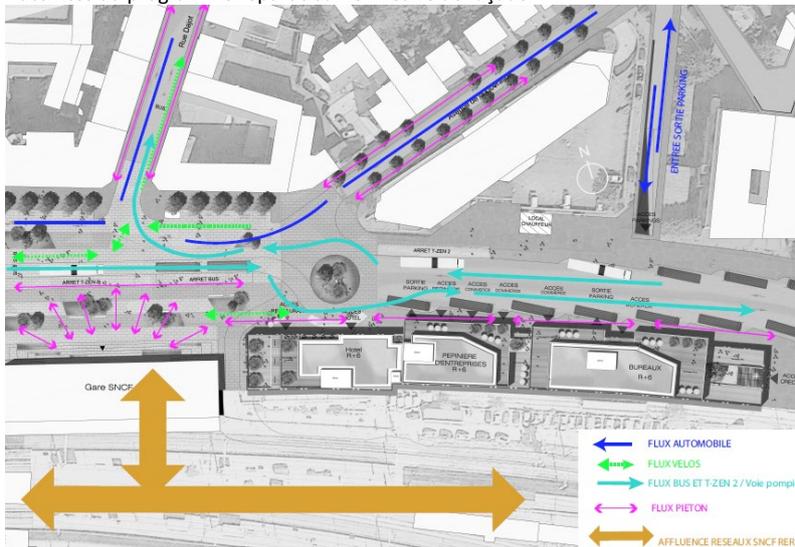


Schéma de cohabitations des différents flux et des circulations (cf. annexes du présent rapport)

Avec l'accueil de 12 emplacements de bus au-devant du projet tertiaire, le PLU doit ajuster ses dispositions :

- Au croisement des flux piétons et bus ;
- A l'aménagement d'un parvis piétons isolé des bus ;
- A la lisibilité de cheminements confortables aux piétons et modes doux ;
- A la faible distanciation entre la gare routière et le bâtiment voyageur ;
- Aux épaisseurs dédiées et modalités de conception d'immeubles tertiaires encadrées par le Code de la Construction et de l'Habitation et signaux de l'acceptation des codes d'une architecture contemporaine dans un tissu urbain qui l'autorise.

Comme précisé dans l'avis de la Direction Départementale du 12 juillet 2022 le traitement des flux nécessitera de clarifier le sens de certaines natures de circulations pour assurer la cohabitation efficiente des usages. Ces aménagements doivent se faire de façon concertés avec les autorités compétentes dans le cadre de la mise en œuvre, le PLU n'étant pas l'outil adéquat pour réglementer ces aspects.

Article UG6 –

L'adaptation de l'article 6 est pertinente pour assurer les objectifs suivants : confort des usagers de la gare routière et voyageurs SNCF, compacité architecturale et limitation de la consommation de l'emprise « bâtie » au profit d'une meilleure fonctionnalité des stations routières, des cheminements piétons ...

Extrait Zone UG du PLU en vigueur	Evolutions apportées par la MECDU (DUP PEM)	Projet de Modification n°6 (intégrant la MECDU)
<p>6.1. Principe général d'implantation</p> <p>Les constructions devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document graphique n° 5.2.</p> <p>Toute construction est interdite dans les marges de reculement à l'exception des constructions en sous-sol et des rampes d'accès aux parkings.</p> <p>Le long de rue de la brasserie Grüber, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point le plus proche de l'alignement opposé devra être au moins égal à la différence d'altitude entre les deux points (h=l). Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n°5.2.</p>	<p>6.1. Principe général d'implantation</p> <p>Les constructions devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document graphique n° 5.2.</p> <p>Toute construction est interdite dans les marges de reculement à l'exception des constructions en sous-sol et des rampes d'accès aux parkings.</p> <p>Le long de rue de la brasserie Grüber, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point le plus proche de l'alignement opposé devra être au moins égal à la différence d'altitude entre les deux points (h=l). Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n°5.2.</p>	<p>6.1. Principe général d'implantation</p> <p>Les constructions devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document graphique n° 5.2 <i>et de son addendum pour le sous-secteur UGc2 et UGc3.</i></p> <p>Toute construction est interdite dans les marges de reculement à l'exception des constructions en sous-sol et des rampes d'accès aux parkings.</p> <p>Le long de rue de la brasserie Grüber, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point le plus proche de l'alignement opposé devra être au moins égal à la différence d'altitude entre les deux points (h=l). Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n°5.2.</p>

<p>6.2. Saillies et oriels sur les marges de reculement Elles sont autorisées à condition d'être situées à au moins 2,40 mètres du niveau du sol. Sur les marges de retrait indiquées sur le document graphique n°5.2, la saillie pourra avoir une profondeur maximale de 1,50 mètre. Sur le domaine public, les saillies devront respecter les règles de voirie en vigueur.</p> <p>6.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa4 et à la zone UGy Il n'est pas fixé de règles.</p> <p>6.4. Dispositions spécifiques au secteur UGa5 En façade sur rue, les constructions doivent être édifiées à l'alignement. Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n° 5.5 « dispositions réglementaires applicables à la zone UG ».</p> <p>6.5. Dispositions spécifiques aux zones UGb, UGc, UGd Dans tous les cas, les constructions seront implantées de telle manière que la distance horizontale mesurée perpendiculairement de tout point de la construction et le point de l'alignement opposé ou de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points</p>	<p>6.2. Saillies et oriels sur les marges de reculement Elles sont autorisées à condition d'être situées à au moins 2,40 mètres du niveau du sol. Sur les marges de retrait indiquées sur le document graphique n°5.2, la saillie pourra avoir une profondeur maximale de 1,50 mètre. Sur le domaine public, les saillies devront respecter les règles de voirie en vigueur.</p> <p>6.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa4 et à la zone UGy Il n'est pas fixé de règles.</p> <p>6.4. Dispositions spécifiques au secteur UGa5 En façade sur rue, les constructions doivent être édifiées à l'alignement. Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n° 5.5 « dispositions réglementaires applicables à la zone UG ».</p> <p>6.5. Dispositions spécifiques aux zones UGb, UGc, UGd Dans tous les cas, les constructions seront implantées de telle manière que la distance horizontale mesurée perpendiculairement de tout point de la construction et le point de l'alignement opposé ou de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points</p> <p>6.6 Disposition spécifique en secteur UGb2 L'extension et/ou la reconstruction du PSR devra être édifiée soit à l'alignement soit en recul par rapport à l'alignement des voies.</p>	<p>6.2. Saillies et oriels sur les marges de reculement Elles sont autorisées à condition d'être situées à au moins 2,40 mètres du niveau du sol. Sur les marges de retrait indiquées sur le document graphique n°5.2, la saillie pourra avoir une profondeur maximale de 1,50 mètre. Sur le domaine public, les saillies devront respecter les règles de voirie en vigueur. Les saillies et encorbellements sur le domaine public ou privé des voies de desserte sont autorisés dans la limite des empiètements fixée dans le règlement de voirie de la commune de Melun.</p> <p>6.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa4 et à la zone UGy Il n'est pas fixé de règles.</p> <p>6.4. Dispositions spécifiques au secteur UGa5 En façade sur rue, les constructions doivent être édifiées à l'alignement. Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n° 5.5 « dispositions réglementaires applicables à la zone UG ».</p> <p>6.5. Dispositions spécifiques aux zones UGb et UGd Dans tous les cas, les constructions seront implantées de telle manière que la distance horizontale mesurée perpendiculairement de tout point de la construction et le point de l'alignement opposé ou de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points</p> <p>6.6 Disposition spécifique en secteur UGb2 L'extension et/ou la reconstruction du PSR devra être édifiée soit à l'alignement soit en recul par rapport à l'alignement des voies.</p>
--	---	--

Article UG7 –

Le repositionnement du bâtiment dans une emprise satisfaisant aux contraintes précitées se justifie par les grandes orientations souhaitées pour l'aménagement de ce nouveau quartier d'affaires :

- Respecter les contraintes techniques (présences de réseaux en sous-sol, limites avec le domaine ferroviaire et la vigilance accrue aux conséquences vibratoires du trafic sur la structure bâtie) ;
- Respecter les normes architecturales des immeubles de bureaux comme l'épaisseur du bâti ;
- Optimiser les objectifs de haute performance énergétique ;
- Intégrer un site gouverné par sa fonction d'accueil à la multiplicité des mobilités en lien avec le développement du nouveau pôle Gare de Melun.

Extrait Zone UG du PLU en vigueur	Evolutions apportées par la MECDU (DUP PEM)	Projet de Modification n°6
<p>En cas d'implantation sur les limites séparatives, conformément au code civil, aucune ouverture autre que les jours de souffrance ne seront autorisée sur le terrain voisin.</p> <p>7.1. Dispositions générales Les constructions, hors saillies et encorbellements, devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document graphique n° 5.2. En cas d'implantation en retrait, le calcul des marges de retraits par rapport aux limites séparatives est telle que la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché soit au moins égale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A la moitié de la hauteur de la construction si celle-ci ne dispose que de jours avec un minimum de 3 mètres, - A la hauteur de tout point de la construction si celles-ci dispose des baies ou des vues avec un minimum de 8 mètres. <p>7.2. Dispositions spécifiques au secteur UGa4 Dans le secteur UGa4, en limite de ZAC, les constructions devront être implantées en retrait des limites séparatives.</p> <p>7.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa5 Les constructions pourront être</p>	<p>Article non concerné par la MECDU</p>	<p>En cas d'implantation sur les limites séparatives, conformément au code civil, aucune ouverture autre que les jours de souffrance ne seront autorisées sur le terrain voisin.</p> <p>7.1. Dispositions générales Les constructions, hors saillies et encorbellements, devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document graphique n° 5.2. En cas d'implantation en retrait, le calcul des marges de retraits par rapport aux limites séparatives est telle que la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché soit au moins égale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A la moitié de la hauteur de la construction si celle-ci ne dispose que de jours avec un minimum de 3 mètres, - A la hauteur de tout point de la construction si celles-ci dispose des baies ou des vues avec un minimum de 8 mètres. <p>7.2. Dispositions spécifiques au secteur UGa4 Dans le secteur UGa4, en limite de ZAC, les constructions devront être implantées en retrait des limites séparatives.</p> <p>7.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa5 Les constructions pourront être</p>

édifiées en limite séparative latérale dans une bande de 25 mètres de profondeur mesurée à partir de l'alignement des voies. En cas d'implantation en retrait, et au-delà de la bande de 25 mètres de profondeur mesuré à partir de l'alignement des voies, le calcul des marges de retraits par rapport aux limites séparatives est telle que défini au 7.1.

7.4. Dispositions spécifiques aux secteurs UGb1, UGb2

Il n'est imposé aucunes règles de limitation de vues en limite d'îlot, outre celles imposées en limite du domaine S.N.C.F.

7.5. Dispositions spécifiques à la zone UGy

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives, soit en observant une marge de reculement qui ne pourra pas être inférieure à 2,50 mètres.

Des marges particulières pourront être demandées par les services compétents en vue de la protection contre l'incendie des bâtiments.

Toutefois, cette distance pourra ne pas être respectée dans le cas d'aménagement ou d'extension d'une construction existante et à condition qu'ils se fassent en continuité, en harmonie et sans modification de la marge de reculement de la construction existante.

édifiées en limite séparative latérale dans une bande de 25 mètres de profondeur mesurée à partir de l'alignement des voies. En cas d'implantation en retrait, et au-delà de la bande de 25 mètres de profondeur mesuré à partir de l'alignement des voies, le calcul des marges de retraits par rapport aux limites séparatives est telle que défini au 7.1.

7.4. Dispositions spécifiques aux secteurs UGb1, UGb2

Il n'est imposé aucunes règles de limitation de vues en limite d'îlot, outre celles imposées en limite du domaine S.N.C.F.

7.5. Dispositions spécifiques aux secteurs UGc3

Les constructions, hors saillies et encorbellements (article UG6.2), devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document ci-après annexé et constitutif d'un addendum au document graphique n° 5.2.

7.6. Dispositions spécifiques à la zone UGy

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives, soit en observant une marge de reculement qui ne pourra pas être inférieure à 2,50 mètres.

Des marges particulières pourront être demandées par les services compétents en vue de la protection contre l'incendie des bâtiments.

Toutefois, cette distance pourra ne pas être respectée dans le cas d'aménagement ou d'extension d'une construction existante et à condition qu'ils se fassent en continuité, en harmonie et sans modification de la marge de reculement de la construction existante.

Les enjeux de sobriété énergétique trouvent des réponses en matière de performance dans des écritures architecturales contemporaines qui allient compacité, optimisation et mutualisation des espaces en sus d'une recherche en matière de confort, d'ergonomie et d'utilisation des ressources naturelles.

Luminosité, végétalisation, ventilation des espaces, et la problématique de l'acoustique dans ce programme sont autant de facteurs qui participent au choix d'un concept de bâti contemporain compte tenu de la marge de manœuvre réduite sur l'implantation.

Le positionnement contraint en limite de voie ferrée et sur un foncier répondant d'une logique de linéarité a été largement dépositaire de la forme architecturale.

Le quartier Gare de Melun se voulant un quartier d'actifs, tourné vers la modernité et de nouveaux usages, le projet tertiaire s'installe comme une nouvelle façade urbaine et un nouveau marqueur moteur d'une requalification d'un tissu urbain largement fréquenté.

Le cadre et la présence d'objets urbains existants modernes à proximité (ci-après quelques illustrations), comme de projets en devenir telle la reconstruction du parking relais Sud Gare justifient d'un choix particulier de matériaux et de procédés constructifs innovants.



Article UG10 –

Dans le contexte urbain déjà largement exposé ci avant, la position et la hauteur de l'immeuble à vocation de commerces, de services et tertiaire servent l'intérêt des fonctions du nouveau PEM Gare de Melun.

Parallèlement, le niveau de hauteur de la construction et les choix de conception permettent de respecter les exigences législatives en matière de nuisances sonores, la gare appartenant sans surprise à la classification 1 soit le secteur le plus bruyant.



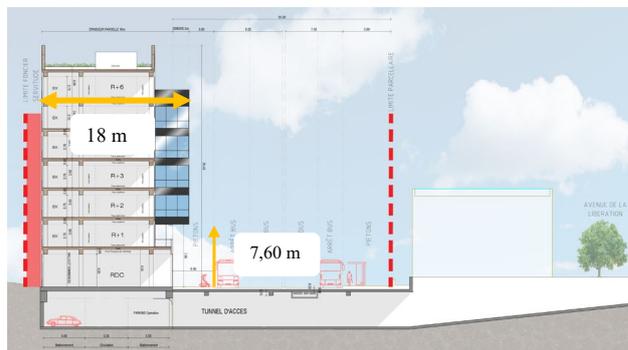
Extrait plan de prévention des zones d'expositions aux bruits en cours de révision annexé au PLU

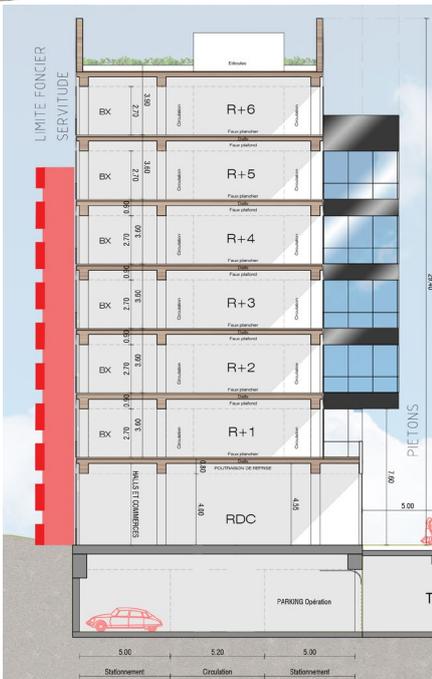
L'ajustement des hauteurs de bâtiment satisfait à plusieurs caractéristiques :

- La position géographique de l'assiette foncière du futur projet à la croisée de différents pôles générateurs de nuisances sonores significatifs. La voie ferrée, les bus, la forte fréquentation impliquant des flux, des bruits quotidiens dans l'espace public, les commerces et le trafic de livraison notamment par la présence d'activités de restauration rapide...etc. ;
- Le paysage ferroviaire peu qualifiant dans un secteur gare qui cohabite avec un tissu d'habitat qualitatif.
- Les hauteurs des bâtis existants invitant à créer un épannelage réfléchi pour redonner une logique de composition urbaine (exemple : la Tour Gallieni conçu sur 10 niveaux).

Les standards internationaux pour les bâtiments tertiaires exigent une épaisseur de 18 mètres, plus fonctionnelle et permettant de créer des espaces communs, des dessertes, des volumétries intérieures confortables. C'est pourquoi dans la conception architecturale, il est prévu de créer un débord de 2 m à partir du niveau R+2, soit à plus de 7,60 m de hauteur.

Afin de donner une réponse positive aux habitations et constructions plus éloignées, la sélection du programme a servi le souhait d'un bâtiment qui par sa conception et ses nombreux niveaux joue un rôle de protection sonore.





Le futur bâtiment conçu sur un sous-sol, un rez-de-chaussée et 6 niveaux supplémentaires se conçoit comme une barrière acoustique.

Les choix de conception, les exigences en matière de revêtement, d'aménagements des espaces intérieurs sont des éléments centraux.

Les études et la démonstration de la pollution sonore sur la santé des utilisateurs de locaux insuffisamment pensés pour absorber la gêne liée au niveau comme la multiplicité de bruits ont été examinés.

La démonstration d'un bâtiment à la verticalité affirmée pour apporter des réponses efficaces comme le choix de la végétalisation en sus d'autres procédés justifie l'adaptation de la règle 10 relative aux hauteurs pour ce secteur Gare Nord. (Cf. annexe notice acoustique)

Extrait Zone UG du PLU en vigueur	Evolutions apportées par la MECDU (DUP PEM)	Projet de Modification n°6 (intégrant la MECDU)
<p>-10.1. Définition et mode de calcul de la hauteur</p> <p>La hauteur maximum des constructions est définie cumulativement par les critères suivants, lorsqu'ils sont précisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la hauteur maximum au faitage de la toiture ou à l'acrotère en cas de toiture terrasse, - le nombre de niveaux tel qu'indiqué dans le tableau au paragraphe 10.2. <p>La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel au moment du dépôt de l'autorisation d'urbanisme.</p> <p>Toutefois, dans les secteurs de risque d'inondation délimités par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), les hauteurs</p>	<p>Cf. paragraphe après le tableau</p>	<p>10.1. Définition et mode de calcul de la hauteur</p> <p>La hauteur maximum des constructions est définie cumulativement par les critères suivants, lorsqu'ils sont précisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la hauteur maximum au faitage de la toiture ou à l'acrotère en cas de toiture terrasse, - le nombre de niveaux tel qu'indiqué dans le tableau au paragraphe 10.2. <p>La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel au moment du dépôt de l'autorisation d'urbanisme.</p> <p>Toutefois, dans les secteurs de risque d'inondation délimités par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), les hauteurs</p>

admises sont calculées non par référence au terrain naturel mais par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m.

Dans le cas de remblais, le point de référence est constitué par le sol naturel existant à la date d'approbation de la présente révision.

Dans le cas d'un terrain en pente, celui-ci est partagé en sections nivelées de 20 mètres maximum, la hauteur retenue est alors la hauteur moyenne entre le point le plus haut et le point le plus bas de la section nivelée dans le sens de la plus grande pente (voir schéma annexé au règlement),

Les ouvrages techniques, cheminées, dispositifs de production d'énergie renouvelable et autres superstructures ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale sauf indication contraire. Ils devront être reculés par rapport à la façade d'une distance d'au moins 2 mètres et faire l'objet d'un traitement architectural. [...]

admises sont calculées non par référence au terrain naturel mais par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m.

Dans le cas de remblais, le point de référence est constitué par le sol naturel existant à la date d'approbation de la présente révision.

Dans le cas d'un terrain en pente, celui-ci est partagé en sections nivelées de 20 mètres maximum, la hauteur retenue est alors la hauteur moyenne entre le point le plus haut et le point le plus bas de la section nivelée dans le sens de la plus grande pente (voir schéma annexé au règlement),

Les ouvrages techniques, **antennes**, cheminées, dispositifs de production d'énergie renouvelable et autres superstructures ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale sauf indication contraire.

Ils devront être reculés par rapport à la façade d'une distance d'au moins 2 mètres par rapport à l'emprise constructible maximale ou être intégrés dans le volume de l'attique. Dans tous les cas, une attention toute particulière au traitement architectural de ces éléments est attendue. [...]

Il est rappelé que la procédure de DUP sur le pôle d'échanges multimodal, emportant mise en compatibilité du PLU, a modifié la hauteur maximale autorisée au sein de la zone UGb (zone dans laquelle se trouve notamment le Parc de Stationnement Régional), comme suit :

Dispositions générales applicables à la zone UGb		
Disposition générale applicable au secteur UGb1		8
Disposition générale applicable au secteur UGb2		6
Disposition générale applicable au secteur UGb3 et UGb4		5

La zone UGb n'est pas modifiée par la présente procédure de modification n°6.

Dans un souci de cohérence et de conservation de la logique de traitement des problématiques de hauteur sur l'ensemble du document règlementaire communal, mais pour ne pas nuire au parti pris architectural d'un projet structurant, il est proposé d'autoriser à l'augmentation d'un niveau sur le sous-secteur UGc1 et de deux niveaux les constructions admises en secteur UGc2 et UGc3.

Extrait Zone UG du PLU en vigueur	Hauteur maximum	Nombre de niveaux
-----------------------------------	-----------------	-------------------

Dispositions générales applicables à la zone UGc

Disposition générale applicable au secteur UGc1		6
Disposition générale applicable au secteur UGc2. UGc3		5

La simplification du nouvel épannelage sur l'ensemble des sous-secteurs UGc1, UGc2 et UGc3 tant à satisfaire aux opérations de requalification du bâtiment voyageurs SNCF comme de l'opération Emergence Nord Gare et Connexion complétant l'aménagement du nouveau pôle Gare de Melun.

En contrepartie et pour ne pas surajouter à cette élévation la visibilité d'objets en sur hauteur type antennes, cheminées, etc, il est proposé d'obliger à l'intégration de ces ouvrages inesthétiques dans le corps du bâti.

	Hauteur maximum	Nombre de niveaux
Dispositions Générales applicables à la zone UGc et ses sous-secteurs		7

Cette adaptation, compte tenu de la situation en mitoyenneté de l'emprise ferroviaire emporte les avantages suivants :

- Créer un front bâti depuis le quai Gare absorbant plus encore les bruits du trafic ferroviaire ;
- Ne pas nuire aux résidences, logements individuels éloignés ;
- Habiller les éléments de superstructures qualitativement ;
- Faire écho à la Tour Gallieni et ainsi redonner une cohérence d'ensemble au quartier d'affaires.

Article UG11 –

Le futur bâtiment s'engage fortement sur les aspects suivants (cf. notices environnementales et architecturales annexées) :

- Toiture végétalisée dont certaines accessibles depuis les espaces de bureaux en plus de terrasses extérieures plantées participant aux services écosystémiques (rétention des eaux pluviales, biodiversité...);
- Modularité et flexibilité des plateaux de bureaux ;
- Utilisation de matériaux de construction résilients et durables (bois, béton...) mais également respectueux dans l'emploi des revêtements intérieurs à la santé des occupants ;

Commenté [SDR1]: Concernant l'article 11, la MECDU a modifié les dispositions relatives à la zone UGb2 que la modification n°6 ne vient pas modifier. La note de présentation ne mentionne les modifications qui ne sont en l'occurrence apportées que dans les dispositions générales. Aussi, afin d'éviter de créer des confusions, je vous propose de ne pas mentionner l'évolution apportée par la MECDU dans la note de présentation et de se cantonner à l'insertion, pour mémoire, des dispositions modifiées par la MECDU en bleu dans le projet de règlement modifié.

- Une démarche « bas carbone » visant le label E+C- soit le label HQE 2019 très performant ;
- Des principes constructifs assurant l'apport de lumière naturelle, l'isolement acoustique et thermique ;
- Des procédés garantissant l'optimisation de l'enveloppe bâtie, l'optimisation de la production énergétique et la contribution des énergies renouvelables à la réduction des charges d'exploitation comme au confort.

L'obtention de la certification HQE est conditionnée par l'orchestration de toutes les exigences ci-dessus brièvement reprises. Pour autant, cette ambition de bâtiment innovant et exemplaire sur la question environnementale ne doit pas amoindrir le soin apporté à l'écriture architecturale proposée et ci-après imagée :



Extrait Zone UG du PLU en vigueur	Evolutions apportées par la MECDU (DUP PEM)	Projet de Modification n°6 (intégrant la MECDU)
<p>Rappel : Il est recommandé que les constructions soient édictées conformément au Cahier des Recommandations Architecturales. Il devra être porté une attention particulière aux travaux et aménagements effectués sur des constructions identifiées comme à protéger au titre des articles L151-1, L151-19 et L151-23 inscrits sur le document graphique n° 5.2.</p> <p>11.1. Dispositions générales 11.1.1. Aspect général Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux</p>	<p>Se référer au règlement modifié où les évolutions spécifiques à la zone UG2 sont identifiées en bleu</p>	<p>Rappel : Il est recommandé que les constructions soient édictées conformément au Cahier des Recommandations Architecturales. Il devra être porté une attention particulière aux travaux et aménagements effectués sur des constructions identifiées comme à protéger au titre des articles L151-1, L151-19 et L151-23 inscrits sur le document graphique n° 5.2 et son addendum.</p> <p>11.1. Dispositions générales 11.1.1. Aspect général Les constructions à édifier ou à modifier doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux</p>

avoisinant, du site et des paysages, en particulier en ce qui concerne le volume des immeubles, l'aspect des façades et des toitures.

11.1.2. Volumes et percements

Le volume, la modénature et les rythmes de percement des constructions nouvelles doivent s'harmoniser avec ceux du bâti existant, en s'inscrivant dans la composition générale de l'îlot ou de la rue.

Les caissons des volets roulants sont interdits à moins d'être intégrés dans la baie, masqués et sans débord sur le domaine public.

11.1.3. Parements extérieurs

Chaque projet devra faire l'objet d'un traitement différencié des façades tout en conservant à l'ensemble une cohérence et une unité.

Les façades latérales, postérieures et les pignons des constructions doivent être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les imitations de matériaux telles que faux bois, fausses briques ou fausses pierres sont interdites.

Les couleurs des matériaux de parement et des peintures extérieures devront s'harmoniser entre elles et avec l'environnement de la construction.

avoisinant, du site et des paysages, en particulier en ce qui concerne le volume des immeubles, l'aspect des façades et des toitures.

Les projets, constructions, ouvrages et/ou aménagements d'esprit contemporain doivent s'inscrire dans les mêmes objectifs d'intégration avec les lieux environnants tout en affichant clairement de meilleures atteintes aux obligations en matière de conception bioclimatique, de recours pour tout ou partie aux énergies renouvelables et/ou autres procédés de construction favorisant la démarche de durabilité et « bas carbone ».

11.1.2. Volumes et percements

Le volume, la modénature et les rythmes de percement des constructions nouvelles doivent s'harmoniser avec ceux du bâti existant, en s'inscrivant dans la composition générale de l'îlot ou de la rue.

Les caissons des volets roulants sont interdits à moins d'être intégrés dans la baie, masqués et sans débord sur le domaine public.

11.1.3. Parements extérieurs

Chaque projet devra faire l'objet d'un traitement différencié des façades tout en conservant à l'ensemble une cohérence et une unité.

Les façades latérales, postérieures et les pignons des constructions doivent être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les imitations de matériaux telles que faux bois, fausses briques ou fausses pierres sont interdites.

Les couleurs des matériaux de parement et des peintures extérieures devront s'harmoniser entre elles et avec l'environnement de la construction.

<p>L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.</p> <p><i>11.1.4. Toitures</i> 11.1.4.1. Dispositions générales Les combles et toitures devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception. Les parties de construction édifiées en superstructure telles que cheminée, machineries d'ascenseur, bouches de ventilation, sorties de secours, etc. doivent s'intégrer dans la composition architecturale du bâtiment.</p> <p>[...]</p>		<p>L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.</p> <p><i>11.1.4. Toitures</i> 11.1.4.1. Dispositions générales Les combles et toitures (à pentes comme les toitures terrasses) devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception.</p> <p>Les parties de construction édifiées en superstructure telles que cheminée, antennes, machineries d'ascenseur, bouches de ventilation, sorties de secours, etc. doivent s'intégrer dans la composition architecturale du bâtiment.</p> <p>Les toitures terrasses et/ou toitures végétalisées devront faire l'objet d'une insertion soignée et cohérente au regard de l'environnement et du tissu dans lequel elles sont pensées.</p> <p>[...]</p> <p>11.4 Dispositions spécifiques à la zone UGb2</p> <p>Le traitement architectural et l'aspect extérieur général du PSR, installations, ouvrages, annexes et/ou adjonction, modifications de l'équipement à plus long terme (comme sa réhabilitation) devront être étudiés de manière à assurer leur parfaite intégration au tissu urbain existant.</p> <p>Le traitement des façades, le choix des matériaux, la performance énergétique, le choix des revêtements devront être justifiés sur des considérations servant le cadre bâti et urbain constitué.</p> <p>Le concept architectural et le parti pris devront s'inscrire dans le temps et satisfaire à la durabilité, et s'inscrire dans les possibilités de mutabilités.</p>
---	--	---

		Sur rue, une continuité bâtie devra être assurée et clairement identifiée à travers les choix de traitements différenciés. [...]
--	--	---

Les précisions proposées dans l'article 11 s'appuient et s'accordent avec le cahier des charges de recommandations architecturales annexé au PLU (ci-après joint aux annexes).

Les secteurs impactés par l'instauration du Site Patrimonial Remarquable (SPR) étant strictement encadrés par les observations et la saisie de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine, la validation dans ce secteur des projets devra nécessairement convaincre les services déconcentrés de l'Etat compétents.

Article UG12 –

La Ville de Melun a prescrit la révision de son Plan Local d'Urbanisme notamment en vue de satisfaire à la mise en compatibilité de son document réglementaire aux défis, aux enjeux du Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDUiF).

La modification n°6 qui doit participer à un aménagement d'un pôle d'échange multimodal d'échelle régionale est l'occasion de questionner l'adaptation de la règle 12 relative au stationnement.

Les orientations du nouveau pôle gare vont dans le sens d'une incitation aux déplacements alternatifs aux véhicules motorisés individuels.

Si les modélisations, les études et les données collectées dans le cadre de la concertation autour de l'aménagement de la Gare foisonnent sur le sujet des stationnements, il n'en est pas de même à l'échelle globale de la commune. Les formes et les usages urbains sont par ailleurs trop divers pour adopter un allègement significatif à l'ensemble du périmètre UG qui accueille des terrains d'habitat, des fonciers susceptibles de muter.

La procédure de révision du PLU en vigueur s'attachera à compléter la démarche d'intégration du PDUiF à l'intégralité du territoire grâce à l'examen plus fin corrélé des impacts de nouveaux seuils refondus par zones et secteurs.

Néanmoins, la création du Pôle d'Echange Multimodale sur les limites administratives de Melun qualifiée d'« agglomération centrale » (*c'est-à-dire répondant à la définition de grande polarité urbaine à conforter entre cœur de Métropole et espace rural*) est l'opportunité d'inscrire progressivement Melun comme « Une ville plus favorable aux modes alternatifs à la voiture » (défi 1 du PDUiF).

Les impacts sur la mobilité et sur le système de transport doivent donc être pris en compte dans les décisions d'urbanisme et la conception des opérations d'aménagement.

Les principes d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux (action 2.5 du PDUiF) intègrent, dans le périmètre immédiat du pôle, l'amélioration des conditions d'intermodalité. Il s'agit donc

d'« *utiliser le levier des projets de transports collectifs* » pour inciter à mettre en œuvre les principes d'aménagement favorables aux modes alternatifs aux modes motorisés.

Aussi, la révision des obligations en matière de stationnement dédiés aux véhicules motorisés individuels, et les plus polluants, est conditionné par la prise en compte :

De l'application de l'article 41 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, et de sa déclinaison via le décret et l'arrêté publiés le 13 juillet 2016 sur les

- Les exigences en termes d'infrastructures de recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stationnement vélo dans les constructions nouvelles.
- Les obligations à satisfaire dans les bâtiments neufs à usage principal de bureaux en matière de vélo notamment la création d'un parc de stationnement destiné exclusivement aux salariés.

Des conditions prévues au nouvel article L.123-1-12 et I de l'article L.111-5-2 du code de la construction et de l'habitation introduisant notamment :

- La possibilité « *lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent* » de fixer « *un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation* ».
- La possibilité de réduire de 15 % au minimum le nombre d'aires de stationnement aux véhicules motorisés en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage.

A travers l'adaptation de la règle 12 du PLU des sous-secteurs UGc1, UGc2 et UGc3, l'enjeu est d'affirmer une politique de stationnement volontariste permettant de renforcer l'effet des mesures mises en œuvre sur les autres modes de déplacement.

Par ailleurs, le PLU tenant compte du plan de déplacement dans l'attente de l'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain Intercommunal, il est gardé la faculté à la commune de fixer « *des obligations minimales en matière de stationnement pour les véhicules non motorisés, en tenant compte notamment de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, de la destination des bâtiments* ». Il est également introduit au nouvel article L.123-1-12 que « *lorsque les conditions de desserte et de transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations minimales en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, notamment pour la construction d'immeubles de bureaux. A l'intérieur de ces secteurs, il fixe un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que l'habitation* ».

Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant du troisième alinéa du présent article, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux deux premiers alinéas du présent article, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

Extrait Zone UG du PLU en vigueur	Evolutions apportées par la MECDU (DUP PEM)	Projet de Modification n°6
<p>12.1. Dispositions générales Il est rappelé que les places de stationnement doivent respecter les prescriptions du décret n°2006-1659 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pris en application de l'article 46 de la loi du 11 février 2005 et de l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application de ce décret.</p> <p>Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions, extensions et installations autorisées dans la zone, doit être assuré en dehors des voies publiques sur des emplacements aménagés.</p> <p>Le nombre de places est arrondi à l'unité inférieure si la décimale n'excède pas 0,5 et à l'unité supérieure dans le cas contraire. Conformément à l'article L 123-1-12 du Code de l'Urbanisme, en cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soit obtenir une concession pour une durée minimale de 15 ans dans un parc public de stationnement situé à proximité de l'opération, - Soit acquérir ou obtenir une concession pour une durée minimale de 15 ans dans un parc privé de stationnement situé à proximité de l'opération. <p>Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement,</p>	<p>Article non concerné par la MECDU</p>	<p>12.1. Dispositions générales Il est rappelé que les places de stationnement doivent respecter les prescriptions du décret n°2006-1659 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pris en application de l'article 46 de la loi du 11 février 2005 et de l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application de ce décret.</p> <p>Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions, extensions et installations autorisées dans la zone, doit être assuré en dehors des voies publiques sur des emplacements aménagés.</p> <p>Le nombre de places est arrondi à l'unité inférieure si la décimale n'excède pas 0,5 et à l'unité supérieure dans le cas contraire. Conformément à l'article L 123-1-12 du Code de l'Urbanisme, en cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soit obtenir une concession pour une durée minimale de 15 ans dans un parc public de stationnement situé à proximité de l'opération, - Soit acquérir ou obtenir une concession pour une durée minimale de 15 ans dans un parc privé de stationnement situé à proximité de l'opération. <p>Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement,</p>

au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable :

- Aux travaux de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface de plancher, dans la limite d'un plafond de 50 % de la surface de plancher existant avant le commencement des travaux (article R.111- 6 du code de l'urbanisme).
- Aux aménagements et aux extensions limitées à 20% de la surface de plancher des constructions existantes, si leur affectation reste inchangée.

Les rampes d'accès aux aires de stationnement en sous-sol ne doivent pas entraîner de modification dans le niveau des trottoirs. Leur pente, dans les 4 premiers mètres à partir de l'alignement, ne devra pas excéder 5%, sauf impossibilité technique notoire.

Le stationnement privé de surface est interdit.

Les normes de stationnement sont différenciées selon les destinations des constructions identifiées au Code de l'urbanisme : habitat,

au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable :

- Aux travaux de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface de plancher, dans la limite d'un plafond de 50 % de la surface de plancher existant avant le commencement des travaux (article R.111- 6 du code de l'urbanisme).
- Aux aménagements et aux extensions limitées à 20% de la surface de plancher des constructions existantes, si leur affectation reste inchangée.

Les rampes d'accès aux aires de stationnement en sous-sol ne doivent pas entraîner de modification dans le niveau des trottoirs. Leur pente, dans les 4 premiers mètres à partir de l'alignement, ne devra pas excéder 5%, sauf impossibilité technique notoire.

Le stationnement privé de surface est interdit.

Les normes de stationnement sont différenciées selon les destinations des constructions identifiées au Code de l'urbanisme.

<p>bureaux, commerces, hébergement hôtelier, artisanat, industrie, entrepôt, exploitation agricoles ou forestière, équipements publics ou d'intérêt collectif. La règle applicable aux constructions non prévues est celle de la destination dont les constructions sont le plus directement assimilables.</p> <p>12.2. Stationnement automobile Chaque place de stationnement automobile doit comporter une aire de dégagement de 5m face à la place. Ce dégagement pourra être mutualisé pour des places se faisant face. Les places « doubles » ou places « commandées » ne sont pas prises en compte dans le calcul des places nécessaires à l'opération. Chaque place doit être facilement et individuellement accessible. Chaque emplacement doit répondre aux caractéristiques minima suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Longueur : 5m - Largeur : 2,30m <p>12.2.1. Pour les constructions à usage d'habitation : Il est exigé une place de stationnement automobile par tranche de 60 m² de surface de plancher de construction, avec un minimum d'une place par logement. En secteur UGy, une partie des emplacements au moins égale à 50% devra être aménagée en sous-sol. Les aires de stationnement nécessaires aux deux roues et aux voitures d'enfant doivent également être prévues.</p> <p>12.2.2. Pour les constructions à usage de commerce ou bureaux : Une surface au moins égale à 60% de la surface de plancher sera consacrée au stationnement à l'exception des commerces de</p>		<p>La règle applicable aux constructions non prévues est celle de la destination dont les constructions sont le plus directement assimilables.</p> <p>12.2. Stationnement automobile Chaque place de stationnement automobile doit comporter une aire de dégagement de 5m face à la place. Ce dégagement pourra être mutualisé pour des places se faisant face. Les places « doubles » ou places « commandées » ne sont pas prises en compte dans le calcul des places nécessaires à l'opération. Chaque place doit être facilement et individuellement accessible.</p> <p>Chaque emplacement doit répondre aux caractéristiques minima suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Longueur : 5m - Largeur : 2,30m <p>12.2.1. Pour les constructions à usage d'habitation : Il est exigé une place de stationnement automobile par tranche de 60 m² de surface de plancher de construction, avec un minimum d'une place par logement. Dispositions spécifiques au secteur UGy pour les constructions à usage d'habitation : une partie des emplacements au moins égale à 50% devra être aménagée en sous-sol. Les aires de stationnement nécessaires aux deux roues et aux voitures d'enfant doivent également être prévues.</p> <p>12.2.2 Pour les constructions à usage autre que l'habitation : <i>Il est fixé une surface au moins égale à 60% de la surface de plancher sera consacrée au stationnement.</i></p>
--	--	---

proximité d'une surface de plancher inférieure à 150 m² qui devront toutefois comporter une place minimum de stationnement.

Conformément aux articles L.151-30 à L.151-37 du Code de l'Urbanisme, lorsque le secteur répond aux termes de l'article R.151-44 et exclusivement lorsque les conditions de desserte et de transports publics réguliers le justifient :

- Commerce et activités de service à l'exclusion des activités répondant à la définition hébergement hôtelier : Il est fixé un seuil minimum de 1 place de stationnement par 150 m² de surface de plancher.

Cas particulier des hébergements hôteliers, il n'est pas fixé de seuil minimal d'aires de stationnement aux conditions suivantes :

- le projet comporte des activités connexes obligeant à la création d'aires de stationnement permettant la mutualisation pour tout ou partie des places de stationnement ;

- Le projet propose des mesures d'accueil alternatives assurant l'accueil des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et un stationnement vélo dédié ;

- Le nombre de places à réaliser devra correspondre aux besoins de l'immeuble.

Equipements d'intérêt collectif et services publics

Il est fixé un seuil minimum de 1 place de stationnement par 150 m² de surface de plancher.

Autres activités « commerces », « services », et particulièrement les activités de « bureaux »

- il n'est pas fixé de seuil minimal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés dès lors que les conditions de transports collectifs l'y autorise sinon une surface au moins égale à 60% de la surface de plancher sera consacrée au stationnement.

<p>12.2.3. Hôtel Il est exigé une place pour 2 chambres.</p> <p>12.2.4. Pour les Constructions et Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif (CINASPIC) Le nombre de places à réaliser devra correspondre aux besoins de l'immeuble à construire, appréciés en fonction de la nature de l'établissement, de son fonctionnement et de sa situation géographique (notamment par rapport aux transports en commun). Dans le secteur UGa4, dans les établissements d'enseignement, il sera créé une place de stationnement par classe.</p> <p>12.3. Dispositions spécifiques à la zone UGa5 Le stationnement de surface est autorisé pour les places destinées aux VIP et véhicules de livraisons.</p> <p>Il sera prévu une surface au moins égale à 40 % de la surface de plancher, pour le stationnement des véhicules des personnes liées à l'activité de la cité judiciaire.</p>		<p><i>En revanche :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - il est rendu obligatoire l'accueil d'une aire de stationnement dédié aux salariés pour le stationnement deux-roues - il est rendu obligatoire la réalisation d'infrastructures de recharges des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stationnement vélo ; - Le nombre de places à réaliser devra correspondre aux besoins de l'immeuble <p>12.2.2. Hôtel Il est exigé une place pour 2 chambres.</p> <p>12.2.3. Pour les Constructions et Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif (CINASPIC) Le nombre de places à réaliser devra correspondre aux besoins de l'immeuble à construire, appréciés en fonction de la nature de l'établissement, de son fonctionnement et de sa situation géographique (notamment par rapport aux transports en commun). Dans le secteur UGa4, dans les établissements d'enseignement, il sera créé une place de stationnement par classe.</p> <p>12.3. Dispositions spécifiques à la zone UGa5 Le stationnement de surface est autorisé pour les places destinées aux VIP et véhicules de livraisons.</p> <p>Il sera prévu une surface au moins égale à 40 % de la surface de plancher, pour le stationnement des véhicules des personnes liées à l'activité de la cité judiciaire.</p>
--	--	--

L'ajustement circonscrit au Nord de la Gare de Melun, dans un premier temps et pour en maîtriser les effets, se veut un levier à l'intégration des dispositifs qui fondent le nouveau cadre législatif en vigueur sur la question de la place de la voiture dans l'espace urbain à savoir :

- Impératifs de la loi ALUR du 24 mars 2014 ;
- Dispositions de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique et renforçant le rôle du stationnement privé comme outil de régulation, voire de diminution de la circulation automobile ;
- La loi du 28 décembre 2015 ouvre également la possibilité aux Plans Locaux d'Urbanisme de minorer les obligations en matière de stationnement quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous destinations permettant d'envisager la mutualisation pour tout ou partie des aires de stationnement (soit des occupations décalées dans la journée selon les logiques de fréquentations) ;

La présente modification introduit les dispositions des articles L151-30 à L151-37 du Code de l'Urbanisme relatif à la réglementation du stationnement privé.

La présente proposition se fait conformément aux dispositions de l'article R151-44 du Code de l'Urbanisme, en considérant « la qualité de desserte en transport collectif, la densité urbaine et les besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement ouverte au public à proximité ».

Le programme d'activités de services, de commerces et surtout tertiaires est une aubaine. Il participe à la création d'un nouveau bassin d'emplois à l'échelle intercommunale. Nouvelle vitrine pour le Sud Seine et Marne, il prend les codes d'un aménagement éco-responsable, c'est-à-dire capable de faire vivre contraintes environnementales, mobilités et dynamiques économiques.

Cette opération cumule objectivement les critères favorables suivants :

- Des incompatibilités techniques (article L 123-1-12 du Code de l'Urbanisme) confirmées par les études préalables mettant en avant une nature de sols, une pente, la présence de réseaux freinant la création de parking en souterrain ;
- Un coût de travaux pour la réalisation d'un nombre de stationnement tel que le PLU en vigueur le définit mettant à mal l'économie générale du projet (le coût estimatif d'un parking de 135 places supplémentaires sur un niveau de sous-sol, soit l'option la plus raisonnable, est de 5 800 000 € HT) ;
- La présence dans un rayon proche d'alternatives de stationnements pour les véhicules motorisés (futur « Parking Relais » de 900 places sur la portion Sud de la Gare, côté parvis Séjourné, des places en voiries payantes...etc.),

Ainsi la Ville de Melun veut inscrire, au profit de l'image de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine, la notion de « plancher écologique » permettant d'instaurer une part moindre de consommation de l'espace destiné aux aires de stationnement.

L'enjeu est bel et bien d'encourager l'usage des transports collectifs dans le secteur géographique le plus pertinent. Sans produire de nuisances visuelles (plateformes de stationnement en surface) ni rendre ces choix contraignants pour les résidents, la zone UG et l'opération spécifique (autre qu'à vocation d'habitat) qu'elle doit accueillir se prête intelligemment à l'exercice.

Autres articles de la zone UG -

Les autres dispositions de la zone UG n'ont pas vocation à être adaptées.

Les modalités administratives permettant de clôturer définitivement la ZAC Gruber restant en voie d'achèvement, les notions de seuils maximaux de surface de plancher continuent d'être opposables malgré l'abrogation du coefficient d'occupation des sols.

Le seuil de 14 000 m² de surface de plancher inscrit pour le secteur UGc3 est respecté.

2.3.5. Servitudes d'Utilité Publique et autres dispositifs annexés au PLU en vigueur

Le projet n'interfère avec aucun emplacement réservé ni avec aucun espace boisé classé et n'impacte aucun des éléments à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (ancien article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme).

Il se situe en dehors du périmètre de protection du « Site Patrimonial Remarquable ».

La présente procédure de modification ne vise pas à traiter les autres sujets relevant de servitudes de droit privé et régies par le Code Civil telles que : droit de passage, canalisation, non aedificandi, servitude de vue, tour d'échelle, etc.

Les autorisations d'urbanisme qui seraient accordées en accord avec le PLU modifié suite à l'issue de son approbation définitive ne se substituent pas aux obligations de droit privé parallèlement existantes.

Pour rappel : les autorisations d'occuper le sol sont toujours délivrées sous réserve du droit des tiers soit autrement dit « *la violation d'une servitude de droit privée n'entache pas la légalité du permis de construire. Les servitudes de droit privé n'étant pas constitutives de règles d'urbanisme, leur violation ne peut en outre motiver un refus de permis de construire* ».

2.4. En synthèse

La procédure de modification poursuivie dans la continuité de la DUP en cours devant emporter mise en compatibilité du PLU, répond aux motivations suivantes :

- Ne pas laisser un vaste terrain sans usage risquant des occupations sauvages sans lien avec les ambitions d'une valorisation du quartier ;
- Obéir au calendrier plus global des sous opérations qui assurent l'échelonnement des travaux du Pôle d'Echange Multimodal piloté par Ile-de-France Mobilités, soit à l'échelle régionale, le programme tertiaire étant pour des contraintes techniques le premier à devoir se réaliser compte tenu de son imbrication avec la refonte du parvis nord, de la gare routière nord...
- Servir les orientations clairement fléchées dans le Plan Local d'Urbanisme actuel et qui fait écho au développement, au rayonnement de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine.

Ce projet a également été réfléchi avec les acteurs de la SNCF et les services de la Ville dédiés aux questions commerciales, pour qu'il participe et ne concurrence pas le tissu commercial de proximité existant.

Le pôle d'échanges de Melun draine chaque jour un flux considérable de voyageurs, lui conférant un statut particulier à l'échelle départementale et régionale. Il s'agit d'un pôle de niveau 1

En quelques chiffres, le pôle gare de Melun, c'est :

- 15,7 M de voyageurs en 2018 (+5,4% en 4 ans)
- 47 400 voyageurs par jour (M+D)
- De fortes évolutions attendues à l'horizon 2030 : +31% de montants en direction de Paris
- Environ 30 trains/heure aux heures de pointe
- Environ 30 lignes de bus et autocars

Le programme immobilier de plus 12 000 m² de surface de plancher dédiés aux activités de bureaux, de services et de commerces s'inscrit comme l'élément « levier » dans l'atteinte des objectifs suivants :

1. Conforter l'attractivité du pôle de Melun et l'intermodalité ;
2. Participer à la dynamique du quartier et du cœur d'agglomération ;
3. Créer un vrai bassin d'emplois.

3. INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

L'évaluation environnementale rend compte des effets potentiels ou avérés sur l'environnement d'un projet, ou d'un document de planification. Elle permet d'analyser et de justifier les choix retenus au regard des enjeux identifiés sur le territoire concerné.

Le droit de l'évaluation environnementale modifié par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi ENE) afin de rapprocher le droit national du droit européen a introduit la possibilité d'un examen au cas par cas.

3.1 Saisine de l'Autorité Environnementale

- Article R. 122-17 du code de l'environnement pour les plans et programmes

En date du 22 mars 2022 la Ville a saisi la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE) afin d'examiner les possibles impacts du projet de modification de PLU sur l'environnement, et l'obligation d'élaborer une évaluation environnementale.

Un résumé non technique a fait état des données suivantes sur les grandes thématiques qui doivent faire l'objet d'une veille attentive :

Sensibilité et impact du projet de modification sur l'environnement et la santé			
Incidences	Oui	Non	Précisions Utiles
Milieus Naturels et Biodiversité		<input checked="" type="checkbox"/>	La première étape symbolique de cette nouvelle image du pôle Gare Nord s'est engagée avec la démolition de la Halle Sernam et va se poursuivre avec l'opérationnalité de ce projet immobilier en parallèle des interventions de mises en accessibilités de la Gare elle-même.
Paysages, patrimoine naturel et bâti		<input checked="" type="checkbox"/>	
Sols et sous-sol, déchets		<input checked="" type="checkbox"/>	
Ressources en eau		<input checked="" type="checkbox"/>	

Risques et nuisances		<input checked="" type="checkbox"/>	vigueur sans en remettre en cause l'équilibre général.
Air, Energie, Climat		<input checked="" type="checkbox"/>	L'impact de la modification se concentre sur des questions de partis pris architectural, environnemental et techniques en sus d'une stratégie visant à compacter au maximum l'exploitation des surfaces foncières.

Les conclusions de l'analyse effectuée et remise au service compétent de l'Etat observe que :

- Les évolutions apportées par le projet d'adaptation du PLU n'interfèrent pas avec les différents points examinés ci-dessus et proposent des mesures compensatoires afin de trouver des actions qui assurent dans le temps les enjeux en matière d'environnement, de biodiversité ;
- C'est prioritairement dans le cadre du permis de construire qu'il conviendra de prévenir des préconisations et des précautions suffisantes à intégrer tous les enjeux.

3.2 Avis de la Mission Régionale d'Evaluation Environnementale

Par décision N°dkif-2022-067 du 19 mai 2022 la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France a dispensé le projet de modification 6 du PLU de Melun à la procédure d'évaluation environnementale après examen au cas par cas.

Conformément à l'article R104-33 du Code de l'Urbanisme, cette décision figure en annexe du dossier d'enquête publique ainsi que l'intégralité du dossier qui a fait l'objet de l'examen par les services de la MRAe.

4. BILAN DU PROJET DE MODIFICATION – ADAPTATION 6 DU PLU DE MELUN

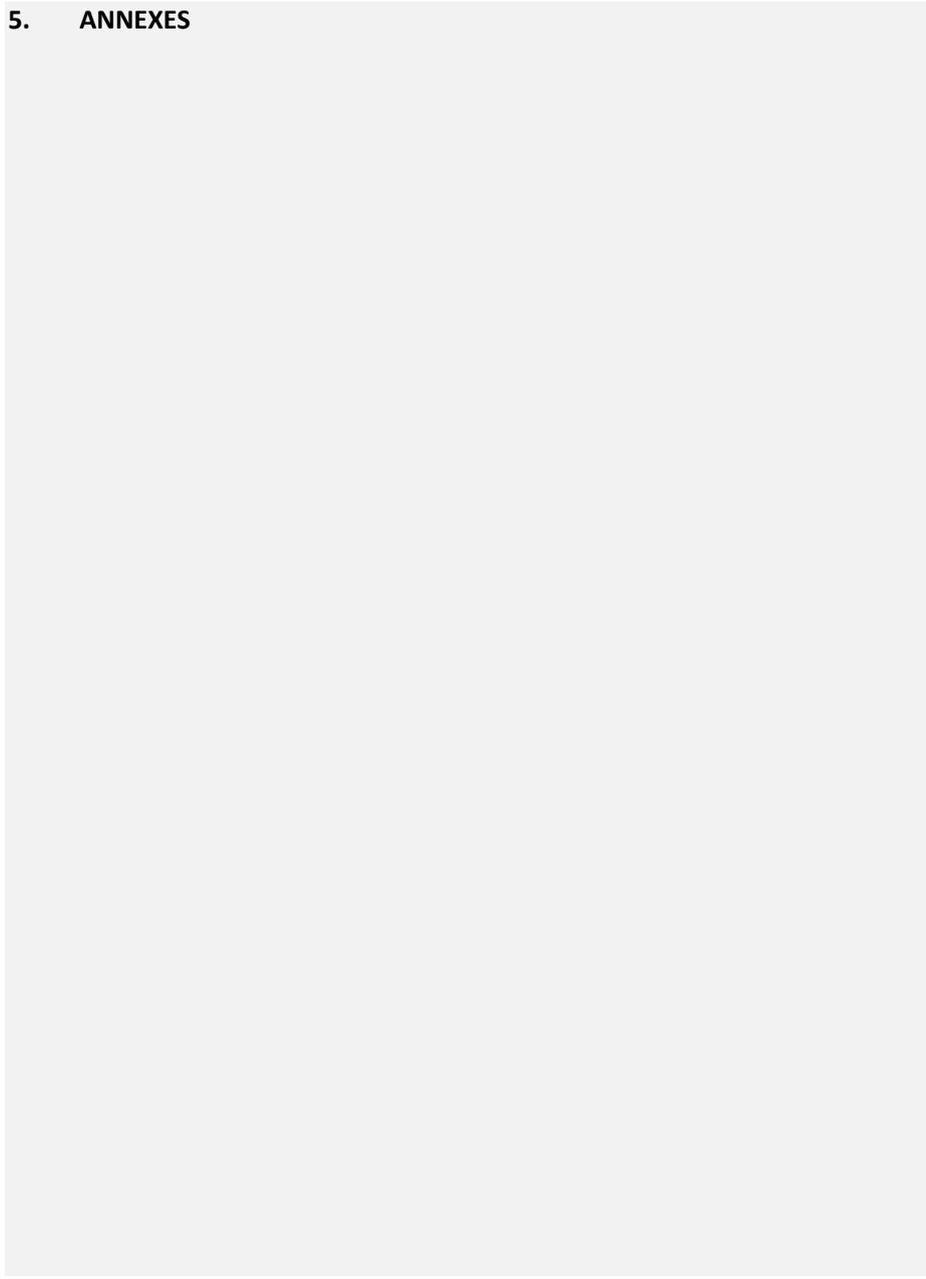
Ainsi, la présente modification s'inscrit dans le cadre de l'article L.153-41 à 44 et suivants du Code de l'Urbanisme, comme il vient d'être démontré :

- Elle ne porte pas atteinte à l'économie générale du PADD.
- Elle ne réduit pas les espaces boisés classés, les zones agricoles, naturelles et forestières ou une protection édictée en raison des risques de nuisances, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels.
- Elle ne comporte pas de graves risques de nuisances.

L'ensemble des mesures compensatoires, ou correctives, ci-dessus exposées permettent de remplir les objectifs de développement du territoire de la Ville de Melun.



5. ANNEXES





5.1 DELIBERATION PRESCRIPTIVE DU 31 mars 2022





5.2 Saisie MRAe





5.3 Saisine TA et désignation du Commissaire Enquêteur





5.4 Saisine des PPAs du 12 mai 2022 et retour des avis avec observations





5.5 Arrêté ouverture d'enquête publique – décision du 20 mai 2022



5.6 ANNEXES CARTOGRAPHIQUES

- 5.6.1 Plan de Zonage en vigueur ;
- 5.6.2 Plan de la ZAC Grûber (pièce 5.2 graphique initiale) ;
- 5.6.3 Extrait pièce 5.2 graphique initiale ;
- 5.6.4 Extrait pièce 5.2 « addendum » des sous-secteurs UGc2 et UGc3 ;
- 5.6.5 Plan de zone UGc3 actualisé avec les limites d'emprises constructibles, la délimitation de la zone restant non modifiée au regard du PLU en vigueur.



5.7 ANNEXES REGLEMENTAIRES





5.8 ANNEXES TECHNIQUES

