



VILLE DE MELUN

EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

N° 2022.03.16.56

Le jeudi 31 mars 2022 à 18h00, le Conseil Municipal, dûment convoqué s'est réuni à Salle du Conseil de l'Hôtel de Ville de MELUN, sous la présidence de Monsieur Louis Vogel, le Maire.

Date de la Convocation
24/03/22

PRESENTS :

Date de l’Affichage
24/03/22

**Nombre de
Conseillers**

En exercice : 43

Présents : 34

Représentés : 6

Absents : 3

Monsieur Louis Vogel, Maire
Monsieur Kadir Mebarek, Madame Marie-Hélène Grange, Monsieur Henri Mellier, Madame Marie-Liesse Dupuy, Monsieur Noël Boursin, Madame Brigitte Tixier, Monsieur Mathieu Duchesne, Madame Catherine Stentelaire, Madame Monique Cellier, Monsieur Charles Humblot, Madame Aude Rouffet, Adjoint
Madame Amélia Ferreira De Carvalho, Madame Andrianasolo Rakotomanana, Monsieur Michel Robert, Monsieur Gilles Ravaudet, Madame Odile Razé, Monsieur Baytir Thiaw, Monsieur Giovanni Recchia, Monsieur Olivier Pelletier, Monsieur Guillaume Dezert, Madame Semra Kilic, Madame Eliana Valente, Monsieur Emmanuel Adjouadi, Madame Hélène Pajot, Madame Angélique Dehimi, Madame Bénédicte Monville, Madame Céline Gillier, Monsieur Arnaud Saint-Martin, Monsieur Jason Devoghelaere, Madame Cécile Prim, Madame Catherine Asdrubal, Monsieur Philippe Martin, Monsieur Michaël Guion,
Conseillers Municipaux

ABSENTS EXCUSES :

Monsieur Mourad Salah, Madame Aude Luquet, Monsieur Mohammed Hadbi

ABSENTS NON EXCUSES :

REPRESENTES :

Monsieur Christopher Domba a donné pouvoir à Monsieur Louis Vogel, Madame Pascale Gomes a donné pouvoir à Madame Semra Kilic, Madame Sylvie Bordeaux a donné pouvoir à Monsieur Giovanni Recchia, Monsieur Khalid Obeidi a donné pouvoir à Madame Catherine Stentelaire, Monsieur Eric Tortillon a donné pouvoir à Madame Bénédicte Monville, Madame Ségolène Durand a donné pouvoir à Monsieur Michaël Guion

SECRETAIRE : Monique Cellier

..o.o..

**OBJET : MODIFICATION DE DROIT COMMUN N°6 - PLU
MELUN**

Le Conseil Municipal,

VU la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment les articles L.1111-1 et L.2121-29 alinéa 1^{er} ;

VU le Code de l'Urbanisme, notamment ses articles L.153-35 à L.153-37, L.153-41 à 44 ;

VU le Code de l'Environnement, et notamment ses articles R.122-3 et R.122-17 ;

VU la loi n° 2000-1208 Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, modifiée notamment par la loi n° 2003-590 Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 ;

VU la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement, dite Grenelle 2 ;

VU la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové ;

VU l'ordonnance n°2012-11 du 05 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme ;

VU l'arrêté préfectoral n° 95/METT /ZAC/25 en date du 30 Mars 1995 portant création de la ZAC « GRUBER » à usage d'habitation, de commerces et d'activités sur le territoire des communes de Melun et Dammarie les Lys ;

VU l'arrêté préfectoral n° 95/METT /ZAC/26 en date du 30 Mars 1995 approuvant le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) et le Programme des Equipements Publics de la ZAC GRUBER ;

VU le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France en date du 27 décembre 2013 ;

VU le Schéma des Transports et de la Mobilité Durable du Département de Seine-et-Marne en date du 13 février 2015 ;

VU la délibération du Conseil Municipal du 17 décembre 2020 prescrivant la révision du Plan Local d'Urbanisme ;

VU le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Melun ;

VU l'avis délibéré n° 2021-105 de l'Autorité environnementale, publié le 09 décembre 2021, portant sur l'ensemble du périmètre d'intervention du secteur Gare, y compris la construction du bâtiment tertiaire à vocation économique ;

CONSIDERANT que le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France adopté le 19 juin 2014 vise l'équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie et identifie l'Agglomération Melun Val de Seine comme un pôle de centralité majeur ;

CONSIDERANT qu'une convention a été signée en 2017 entre l'Etat, la Région, le Département de Seine-et-Marne, la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine, Ile de France Mobilités et quelques communes impactées par les aménagements (Melun, Dammarie-les-Lys, La Rochette) afin de travailler à la création d'un nouveau pôle d'échange multimodale (PEM) ;

CONSIDERANT que le Schéma de principe du « Pôle Gare » a été validé le 14 avril 2021 par le Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités, arrêtant ainsi le programme fonctionnel de l'opération ;

CONSIDERANT qu'il est nécessaire de procéder à la modification du Plan Local d'Urbanisme pour adapter le règlement graphique et le règlement écrit :

- Ajustement des limites d'emprises constructibles réservées et identifiées dans le document graphique 5.2.1 annexé au PLU ;
- Intégration de la nomenclature relative aux destinations et sous-destinations définis par arrêté du 31 décembre 2020 ;
- Adaptation des règles de la zone UG du PLU et tout particulièrement des articles UG1, UG2, UG6, UG7, UG10, UG11 et UG 12 répondant d'une meilleure prise en compte des enjeux de gabarit, d'enveloppe bâti mais aussi des obligations en matière de stationnement dans un pôle Gare dédié au partage des mobilités douces ;
- Intégration des nouvelles mesures du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France comme de l'article 41 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, des articles L.151-30 à L.151-33, L.151-47, L.153-30 à L.153-37 et R.151-44 du Code de l'urbanisme.

CONSIDERANT que le PLU de Melun en vigueur ne permet pas d'assurer la phase opérationnelle du projet du « Pôle Gare », bien que le développement d'un secteur économique d'intérêt communautaire sur le périmètre de la gare soit inscrit dans son rapport de présentation, son Plan d'Aménagement et de Développement Durable, et dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation qui en découlent ;

CONSIDERANT l'importance à l'échelle de la communauté d'agglomération de la requalification de ce secteur Gare Sud de Melun pour recréer les conditions d'une attractivité économique, proposer des locaux adaptés aux entreprises et satisfaire aux nouveaux enjeux de mobilités ;

CONSIDERANT que l'opération d'immeubles tertiaire est inscrite comme la sous-opération n°15 du projet plus global de requalification de la Gare en Pôle d'Echange Multimodal qui répond à différentes nécessités à savoir la mise en accessibilité, l'efficacité des interfaces entre les modes de déplacements, une meilleure visibilité et lisibilité de l'espace public, une priorisation de l'espace accordé aux piétons et mobilités actives ;

CONSIDERANT que le projet d'immeubles tertiaire offre l'opportunité d'un réemploi d'une emprise de friche ferroviaire dans un contexte urbain dense et compact ;

CONSIDERANT qu'en ce sens ce projet obéit pleinement aux enjeux d'intensification de la Ville sur elle-même ;

CONSIDERANT que l'opération d'immeubles tertiaire intervient dans une temporalité qui nécessite d'anticiper les autres mesures d'adaptations du PLU qui prendront en compte le futur PEM Gare de Melun ;

CONSIDERANT que la prescription du projet de modification n°6 du Plan Local d'Urbanisme a fait l'objet d'un examen préalable attentif, au regard de la législation en vigueur, des contraintes techniques et dans le respect de compétences exercées par l'ensemble des personnes publiques intervenantes ;

CONSIDERANT que le champ d'application des adaptations répond de la procédure de droit commun étant entendu qu'elles n'impliquent pas :

- Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durable ;
- Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- Soit de réduire 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 ;
- Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier ;

- EXTRAIT DE LA DELIBERATION N°2022.03.16.56

- Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté.

CONSIDÉRANT que seuls l'extrait du règlement de la zone UG, le plan de zonage et les annexes cartographiques seront actualisés afin de mettre en cohérence l'ensemble des pièces constituant le document d'urbanisme ;

CONSIDÉRANT qu'aux termes des dispositions de l'article L.153-37 du Code de l'Urbanisme, l'initiative de la procédure de modification du Plan Local d'Urbanisme relève de la compétence du Maire, à qui il appartient d'établir le projet de modification ;

CONSIDÉRANT qu'eu égard aux enjeux liés à la modification du PLU, le Maire a jugé opportun de solliciter l'avis du Conseil Municipal avant d'engager la procédure de modification ;

Après en avoir délibéré,

EMET un avis favorable à l'engagement de la procédure de modification n°6 du Plan Local d'Urbanisme de Melun.

PRECISE que le projet de modification du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Melun a pour principaux objectifs de :

- Ajuster les limites d'emprises constructibles réservées et identifiées dans le document graphique 5.2.1 annexé au PLU ;
- Intégrer la nomenclature relative aux destinations et sous-destinations définis par arrêté du 31 décembre 2020 ;
- Adapter les règles de la zone UG du PLU, et tout particulièrement des articles UG1, UG2, UG6, UG7, UG10, UG11 et UG 12 répondant d'une meilleure prise en compte des enjeux de gabarit, d'enveloppe bâti mais aussi des obligations en matière de stationnement dans un pôle Gare dédié au partage des mobilités douces ;
- Intégrer les nouvelles mesures du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France comme de l'article 41 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, des articles L.151-30 à L.151-33, L.151-47, L.153-30 à L.153-37 et R.151-44 du Code de l'urbanisme.

DIT que les modalités de la concertation retenues dans la mise en œuvre de cette procédure sont définies de la manière suivante :

- EXTRAIT DE LA DELIBERATION N°2022.03.16.56

Conformément aux dispositions de l'article L.153-40 du Code de l'urbanisme, le projet de modification du Plan Local d'Urbanisme sera notifié au Préfet et aux Personnes Publiques Associées suivantes avant l'ouverture de l'enquête publique :

- le Conseil Régional Ile de France ;
- le Conseil Départemental de Seine-et-Marne ;
- les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine ;
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de Seine-et-Marne ;
- la Chambre des métiers et de l'artisanat ;
- la Chambre d'agriculture de Région Ile-de-France ;
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France ;
- Monsieur le Maire de Dammarie-les-Lys et Monsieur le Maire de la Rochette ;

La présente délibération sera affichée à la Mairie de Melun durant un mois, avec mention de cet affichage en caractères apparents dans un journal diffusé dans le Département, à savoir « La République de Seine-et-Marne ».

Une mise en ligne sur le site internet de la Commune.

PRECISE qu'il sera procédé à une enquête publique sur le projet de modification du PLU conformément à l'article L.153-41 du Code de l'urbanisme.

PRECISE qu'à l'issue de l'enquête publique, le projet de modification, éventuellement amendé pour tenir compte des avis des Personnes Publiques Associées, des observations du public et du rapport du commissaire enquêteur, sera présenté pour approbation par le Conseil municipal.

DIT que le projet de modification approuvé fera l'objet des mesures de publicité et d'informations et une mise en ligne sur le site internet de la commune.

Adopté par 6 voix contre, 30 voix pour et 4 abstentions.

Fait et délibéré, les jour, mois et an que dessus et ont signé au registre les membres présents.

Pour extrait conforme,

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

Ville de Melun : Séance du Conseil Municipal du 31 mars 2022

- EXTRAIT DE LA DELIBERATION N°2022.03.16.56

077-217702885-20220331-152071-DE-1-1

Acte certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/04/22

Publication :

Signé par le Maire,
Président de la Communauté d'Agglomération
Melun Val de Seine,
Monsieur Louis Vogel

h, 



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Décision délibérée de dispense d'évaluation environnementale
de la modification n°6 du plan local d'urbanisme de Melun (77)
après examen au cas par cas**

N°MRAe DKIF-2022-067
du 19/05/2022

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, qui en a délibéré collégalement le 19 mai 2022, chacun des membres délibérants attestant qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans la présente décision ;

Vu la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001, du Parlement européen et du Conseil, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, notamment son annexe II ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.104-1 à L.104-8 et R.104-28 à R.104-33 relatifs à l'évaluation environnementale ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu les arrêtés du 11 août 2020, du 6 octobre 2020, du 11 mars 2021, et du 20 décembre 2021 et du 24 mars 2022 portant nomination de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et l'arrêté du 24 août 2020 portant nomination du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France ;

Vu le règlement intérieur de la MRAe d'Île-de-France adopté le 19 novembre 2020 et publié au bulletin officiel du ministère de la transition écologique le 1^{er} décembre 2020 ;

Vu le plan local d'urbanisme (PLU) de Melun approuvé le 5 septembre 2013-modifié ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale n°Ae 2021-105 du 9 décembre 2021 sur le pôle gare de Melun¹ ;

Vu la demande d'examen au cas par cas relative à la modification n°6 du PLU de Melun, reçue complète le 22 mai 2022 et consultable sur le site internet de la MRAe d'Île-de-France;

Vu la consultation de l'agence régionale de la santé (ARS) d'Île-de-France en date du 29 mars 2022 ;

Sur le rapport de son président, Philippe Schmit, coordonnateur ;

Considérant que la procédure, telle que présentée dans le dossier de saisine et dont les principales caractéristiques sont consultables sur le site internet de la MRAe, a pour objectif d'accompagner la mise en œuvre du projet de réaménagement du pôle gare de Melun, pour permettre en particulier :

- **la création d'un programme immobilier accueillant des activités de bureaux, de restauration et d'hôtellerie sur le site de l'ancienne halle aux marchandises (classée en zone UG et UF du PLU en vigueur), en lien avec le projet de requalification du pôle d'échanges multimodales de la gare de Melun qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale susvisé ;**
- **le développement de l'accueil des cycles, et notamment des vélos, avec la création d'une guérite spécialisée dans la réparation de vélos et de nombreux stationnements ;**

Considérant que, d'après le dossier, la modification n°6 du PLU de Melun s'inscrit dans l'une des orientations prioritaire du PLU à savoir « affirmer l'identité économique du quartier de la gare en y développant un quartier d'affaires », et consiste à modifier le règlement écrit de la zone UG et le règlement graphique, au niveau des sous-secteurs UGc2 et UGc3 délimités par le plan d'aménagement de zones (PAZ), lequel a été

1 https://www.credd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/211209_pole_gare_melun_77_delibere_cle527b2b.pdf

institué lors de la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Grüber qui couvre notamment le secteur de la gare ;

Considérant que les modifications apportées au règlement graphique visent à préciser les emprises constructibles au sein des sous-secteurs UGc2 et UGc3 (constructibilité réduite par rapport aux enveloppes existantes), que les modifications apportées au règlement écrit de la zone UG sont multiples, concernent notamment les règles en matière de gabarit, d'implantation et de stationnement, et que ces évolutions ont des incidences modérées sur l'environnement et la santé humaine ;

Considérant que les enjeux mis en évidence dans l'avis de l'autorité environnementale n°Ae-2021-105 du 9 décembre 2021 susvisé, notamment en matière de pollution sonore induite par le projet de réaménagement du pôle gare de Melun, sont pris en compte à travers la définition de dispositions réglementaires spécifiques en matière d'isolation phonique applicables à tous types de bâtiments situés en zone UG ;

Considérant que les sous-secteurs UGc2 et UGc3 ont vocation à disparaître par l'action combinée de la prochaine clôture de la ZAC et de la révision générale du PLU, prescrite le 17 décembre 2020, en cours, et que la révision générale du PLU de Melun devra faire l'objet d'une évaluation environnementale systématique, conformément aux dispositions de l'article L.104-3 du code de l'urbanisme ;

Considérant que la présente décision ne préjuge pas des suites qui pourraient être données aux éventuelles saisines de l'autorité environnementale pour les projets sur le territoire concerné par la procédure, en application de l'article R.122-7 du code de l'environnement, ni aux saisines de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas tel que prévu à l'article R.122-3 du code de l'environnement ;

Considérant, au vu de l'ensemble des informations fournies par la personne publique responsable, des éléments évoqués ci-avant et des connaissances disponibles à la date de la présente décision, que la modification n°6 du PLU de Melun n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine ;

Décide :

Article 1er :

La modification n°6 du plan local d'urbanisme (PLU) de Melun, telle que présentée dans le dossier de demande, n'est pas soumise à évaluation environnementale.

Article 2 :

La présente décision ne dispense pas des obligations auxquelles la procédure de modification du PLU de Melun peut être soumise par ailleurs.

Une nouvelle demande d'examen au cas par cas du projet de modification n°6 du PLU de Melun est exigible si les orientations générales de cette modification viennent à évoluer de manière à créer un impact notable sur l'environnement ou sur la santé humaine.

Article 3 :

En application de l'article R.104-33 du code de l'urbanisme, la présente décision sera jointe au dossier d'enquête publique ou de mise à disposition du public et sera publiée sur le site internet de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait et délibéré en séance le 19/05/2022 où étaient présents :
Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
le président



Philippe SCHMIT

Voies et délais de recours

Cas d'une décision dispensant d'évaluation environnementale

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire :

- elle peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet, en application des dispositions de l'article L. 411-2 du code des relations entre le public et l'administration ;
- elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant ou adoptant le plan, schéma ou programme ou document de planification.

Où adresser votre recours gracieux ?

Monsieur le président de la mission régionale d'Autorité environnementale
DRIEAT d'Île-de-France

Service connaissance et développement durable

Département évaluation environnementale

12, Cours Louis Lumière – CS 70 027 – 94 307 Vincennes cedex

par voie électronique à l'adresse suivante : ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

Où adresser votre recours contentieux ?

Auprès du tribunal administratif territorialement compétent pour connaître du recours contentieux contre l'acte approuvant le document de planification (cf. article R. 312-1 du code de justice administrative).



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

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

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

Il s'agit de permettre la création d'un programme immobilier, sur une assiette foncière de 7 600 m² constituée des terrains cadastrés AY 282 et AY 283, accueillant principalement des activités commerciales en rez-de-chaussée et des bureaux et activités relevant du tertiaire pour un total d'environ 12 000 m² de surface de plancher déployés sur 7 niveaux et une emprise au sol indicative de 3 000 m² environ (débords et surplombs compris).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Sur le choix de la procédure d'adaptation adoptée :

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

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

- Le programme immobilier, à lui seul, occasionne néanmoins des adaptations des dispositions du PLU pour assurer l'opérationnalité, et le dépôt d'un premier permis de construire conforme au document réglementaire local.
- Une première phase visant l'acquisition du foncier par la CAMVS, porteur du projet, auprès de la SNCF pour démolir la Halle et ainsi procéder à l'aménagement « transitoire » d'un espace de 1 900 m² de parking temporaire (soit une capacité de 80 places) sert à consolider les modalités techniques, administratives et financières du projet.

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

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

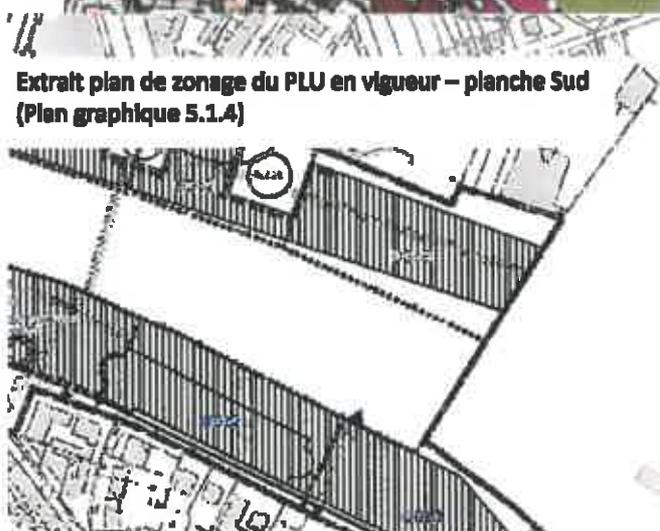
La Ville souhaite s'en remettre aux conclusions objectives de la Mission Régionale d'Evaluation Environnementale afin de consolider son projet de modification de Plan Local d'Urbanisme. Il s'agit d'exposer les détails du projet au regard de ses possibles impacts environnementaux prenant en considération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

Le projet présente les mesures suivantes :

- le repérage sur site des éléments susceptibles de présenter un intérêt ou d'engager un processus de sauvegarde de la mémoire des spécificités du sol,
- la proposition de logiques de meilleure répartition des m² d'emprise au sol du bâti prioritairement en faveur d'une diminution significative et permettant le réemploi d'une friche ferroviaire sans affectation,
- des choix de revêtements, de matériaux de conception extérieurs et intérieurs et des choix d'aménagements des locaux au bénéfice de la résorption de certains phénomènes de pollutions sonores, visuelles tant pour le quartier que pour servir le confort et la santé des usagers des m² de bureaux,
- des propositions pour réintroduire (quand cela est possible) de la petite faune et de la petite flore et ainsi encourager au développement de l'habitat naturel à terme,
- l'évaluation au fil du temps de l'impact du projet sur son environnement à travers la mise en place d'indicateurs spécifiques.



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



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

1. Intitulé du dossier

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

2. Identification de la personne publique responsable

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

3. Caractéristiques principales de la procédure

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ainsi, le projet propose :

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

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

modification n°6.	
3.4. Le projet sera-t-il soumis à d'autres types de procédures ou consultations ? ou fera-t-il l'objet d'une enquête publique conjointe avec une ou plusieurs autres procédures ? Le projet fait-il l'objet d'une démarche AEU de l'ADEME ?	
La modification envisagée fera l'objet d'une enquête publique conformément à la procédure de droit commun. A cet effet, les Personnes Publiques Associées seront consultées.	
Le champ d'application du Code Rural et de la Pêche Maritime (art L112-1-1) ainsi que le Code de l'Urbanisme (art L153-14) précisant le cadre obligatoire de la saisine de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers, cette dernière n'a pas lieu d'être consultée.	
La modification envisagée ne fait pas l'objet d'une démarche AEU de l'ADEME.	
3.5. Contexte de planification : le territoire est-il concerné par ...	
Un SCOT, un CDT ?	La procédure d'élaboration du SCOT est restée en suspens en 2018 postérieurement au débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, en cours de conception du Document d'Orientation et d'Objectifs.
Un ou plusieurs SAGE ?	La commune de Melun est concernée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE) 2016-2021. Melun est concernée par le SAGE de Nappe de Beauce.
Un PNR ?	Non mais Melun a intégré la démarche volontaire d'élaboration du Plan Paysage du Val d'Ancoeur démarré en 2019.
D'autres documents de planification ?	<ul style="list-style-type: none"> - Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF). - Projet de Schéma Directeur de l'Aménagement Numérique du Territoire de Seine et Marne. <i>Important pour conforter la pertinence de l'intégration du projet de bureaux au sein du périmètre de requalification du quartier Centre-Gare.</i> - Le Plan Local de l'Habitat Intercommunal de la Communauté d'Agglomération Melun- Val de Seine (PLHI). <i>Le secteur Gare n'est pas en sous offre de logements de nature sociale ou autre, notamment le long des voies.</i> - Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF). <i>L'adaptation du PLU envisagée tend à mieux répondre des exigences actuelles en la matière.</i> - Schéma Directeur des Liaisons Douces de la CAMVS <i>Le secteur Gare est un pôle stratégique pour créer les continuités des modes doux et permettre les transitions dans l'usage de mobilités différenciées.</i>
3.6. Si le territoire est actuellement couvert par un document d'urbanisme : le document en vigueur sur le territoire (ou au moins un des documents d'urbanisme en vigueur, pour un projet de	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sources :

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

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

Pour rappel : l'étendue géographique affectée par le projet est restreinte (emprise foncière totale intégrant le bâti et les espaces d'accès extérieurs comme les imbrications avec la Gare Routière Nord de 7 700m²).

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

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

			<p>Brièvement, la synthèse des enjeux et sur la base de passages de terrain réalisés en fait les constats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - flore - avifaune - mammifères volants - insectes <p>Les aménagements extérieurs et les concepts d'architectures proposés peuvent participer de l'effort de réintroduction de la biodiversité (terrasses plantées, végétalisation verticales, diversification des espèces végétales)..</p>
Zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ? Repérée par un document de rang supérieur (Scot, SDRIF..) ou par un autre document?	<input checked="" type="checkbox"/>		<p>Le SDRIF 2013 énonce que soit défini, « entre les espaces verts et boisés publics, un réseau de continuités vertes et bleues d'intérêt régional. Ils serviront de supports de circulations douces ou de continuités écologiques, tant radiales que concentriques : la Seine, la Marne et les rivières susceptibles d'être rouvertes (la Bièvre, la vieille Mer, etc.), les abords plantés des grandes avenues et voies ferrées, la ceinture verte parisienne ».</p> <p>Les enjeux sont donc importants pour Melun qui doit être compatible avec ce schéma et donc tendre à développer les continuités écologiques.</p> <p>C'est à ce titre que le projet architectural veillera à prendre sa part dans les ajouts permettant à la petite faune de réaffirmer sa présence.</p>
Espace Naturel Sensible ? Forêt de Protection ? Espaces boisés Classés ?	-	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles de Seine et Marne inventorie les espaces naturels.</p> <p>Melun dispose de la présence de plusieurs espaces boisés classés (23 ha) dont des îlots implantés aux limites nord de la commune et à l'ouest de la plaine de Montalgu.</p> <p>Le projet de modification est très éloigné de ces espaces boisés et espaces naturels particuliers. L'espace de nature répertorié dans l'Etat Initial de l'Environnement (partie 2 du rapport de Présentation) le plus significatif est le Jardin du Cheminot. Jardin familial de 7 000 m², il est situé sur la frange Sud des rails en direction de la Rochette.</p>
4.2. Paysages, patrimoine naturel et bâti			
Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un ou plusieurs :	Oui	Non	Si oui lesquels(les) ?
Éléments majeurs du patrimoine bâti (monuments historiques et leurs périmètres de protection, élément inscrit au patrimoine de l'UNESCO, sites archéologique)?	<input checked="" type="checkbox"/>		<p>Le périmètre ou la notion de visibilité, Co-visibilité n'affecte pas les terrains du projet. Toutefois la consultation des services de l'UDAP sera réalisée pour garantir de la cohérence des projets bâtis et des aménagements sur le secteur gara.</p> <p>La ville est couverte par l'arrêté n°2004-649 du Préfet de la région Ile de France en date du 1er décembre 2004 relatifs aux Servitudes archéologiques</p>

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

5. Liste des pièces transmises en annexe

Rapport du projet de modification 6 détaillant les modifications envisagées

Etude documentaire et historique – Dekra Industrial SAS – 25.02.2020

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

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

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

6. Eléments Complémentaires que la commune souhaite communiquer

Pensez-vous qu'une évaluation environnementale soit nécessaire ?

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

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

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

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

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

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

La Direction Générale

Paris, le 22 avril 2021

DGA-DEV/INFRA / PMP / 21001655
Affaire suivie par : **Pascale PILARD**
Tél : 01 87 09 07 88
Mél : pascale.pilard@iledefrance-mobilités.fr
Lettre recommandée avec accusé réception

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

Monsieur le Préfet,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le dossier d'enquête publique comporte les pièces suivantes :

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

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

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

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

La Directrice Générale Adjointe

Elodie Hanen



Pièce jointe :

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

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



VILLE DE MELUN

Melun, le 04 avril 2022

PÔLE CADRE DE VIE
ET AMÉNAGEMENT DURABLE

NRéf : AM /88 -2022-03
Affaire suivie par : Amandine Nicheud
Chargée de mission Urbanisme et Grands Projets Urbains

anicheud@ville-melun.fr
T : 01 84 82 74 39
F : 01 78 49 10 88

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MELUN
À l'attention du 1^{er} Vice-Président du Tribunal
Administratif
Monsieur Benoist GUEVEL

43 Rue du Général de Gaulle
77000 Melun

Objet : Saisine pour demande de désignation d'un Commissaire Enquêteur dans le cadre de la procédure de modification n°8 du Plan Local d'Urbanisme de Melun en vigueur.

Pièces jointes : Délibération du Conseil Municipal n°2022.03.18.56 du 31 mars 2022.

Lettre recommandée avec A/R n°

Monsieur le Premier Vice-Président,

Par délibération n°2022.03.18.56 du 31 mars 2022, la Ville de Melun a prescrit le projet de modification n°8 de son plan local d'urbanisme.

La présente procédure de modification de droit commun, est déclenchée par la volonté de permettre la requalification du « Pôle Gare » de Melun en un véritable « Pôle d'Echange Multimodal » au cœur d'un quartier d'affaires.

Les évolutions législatives en matière d'urbanisme, de normes architecturales, de stationnement allant dans le sens d'une intensification de la ville sur elle-même, mais aussi l'importance d'associer au développement des villes l'activité économique suffisante, rendent compte d'un besoin d'adapter le PLU en vigueur.

Le règlement communal apparaît aujourd'hui inadapté aux enjeux de l'aménagement d'un « Quartier Gare – centre d'affaire », projet porté par la Communauté d'Agglomération Melun-Val de Seine (CAMVS) au titre des compétences qu'elle exerce.

Le projet de modification vise à permettre l'aménagement, la desserte, l'accès et le fonctionnement du programme immobilier destiné exclusivement à l'accueil d'activités tertiaires, de services et de quelques commerces.

La présente procédure a été examinée au regard de la capacité de l'immeuble à s'inscrire dans les critères suivants (figurants dans les orientations du PLU en vigueur) à savoir :

- La vocation d'accueil à de nouvelles structures « employeuses » ;
- La capacité à renforcer les besoins en services des actifs et résidents du quartier ;
- La preuve d'un fonctionnement efficient (prise en compte des croisements de flux, d'implantations des infrastructures...) avec le nouveau « Pôle d'Echange Multimodal » ;

- La cohérence programmatrice en matière d'accompagnement aux modes de déplacements doux et alternatifs à la voiture individuelle ;
- La probité du programme sur le volet tant architectural qu'énergétique, le bâtiment devant certifier sa performance auprès des usagers mais également faire la preuve de son impact « positif » dans le tissu urbain existant.

Il est donc nécessaire de procéder à la modification n°6 du Plan Local d'Urbanisme pour faire les adaptations du règlement graphique et du règlement écrit ci-après :

- Ajuster les limites d'emprises constructibles réservées et identifiées dans le document graphique 5.2.1 annexé au PLU ;
- Intégrer la nomenclature relative aux destinations et sous-destinations définies par arrêté du 31 décembre 2020 ;
- Adapter les règles de la zone UG du PLU et tout particulièrement les articles UG1, UG2, UG6, UG7, UG10, UG11 et UG 12 répondant d'une meilleure prise en compte des enjeux de gabarit, d'enveloppe bâti mais aussi des obligations en matière de stationnement ;
- Intégrer les nouvelles mesures du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France comme de l'article 41 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, des articles L.151-30 à L.151-33, L.151-47, L.153-30 à L.153-37 et R.151-44 du Code de l'urbanisme.

La Ville a saisi l'Autorité Environnementale le 22 mars 2022 à l'appui d'un dossier précis.

Par conséquent je sollicite votre instance pour la désignation d'un commissaire enquêteur.

Respectant l'article R.123-9 dudit code, un entretien permettra de présenter le rapport de présentation ainsi que de fixer avec le commissaire désigné par vos soins les conditions de la mise à disposition du dossier d'enquête au public.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Premier Vice-Président, à l'assurance de ma considération distinguées.

Le Maire,
Pour le Maire,
Le Conseiller Municipal Délégué,

DE M.
Guillaume DEZERT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Melun, le 21/04/2022

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE MELUN**

28/04/2022

43 rue du Général de Gaulle
77000 Melun Cedex
Téléphone : 01.60.56.66.30
Télécopie : 01.60.56.66.10



22000044 / 77

Greffes ouvert du lundi au vendredi de
9 h 00 à 17 h 00

Monsieur le Maire
Commune de Melun
A l'attention de Mme MICHAUD
Service Urbanisme
16 rue Paul DOUMER
77011 MELUN CEDEX

Dossier n° : E22000044 / 77
(à rappeler dans toutes correspondances)

COMMUNICATION DÉCISION DESIGNATION COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Objet : la modification n°6 du Plan Local de l'Urbanisme de la commune de MELUN.

Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, une copie de la décision par laquelle le président du tribunal a désigné Monsieur Bernard LUCAS, demeurant résidence du Château 12 allée des Hêtres, VAUX-LE-PÉNIL (77000) (tel : 01 60 69 49 13 ; portable : 06 08 13 00 18) en qualité de commissaire enquêteur en vue de procéder à l'enquête publique citée en objet.

Je vous rappelle qu'en application de l'article R. 123-9 du code de l'environnement, vous devez consulter le commissaire enquêteur avant de fixer les lieux, jours et heures où celui-ci se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations.

Enfin, vous voudrez bien me transmettre une copie de l'arrêté d'ouverture d'enquête dès que celui-ci aura été pris.

Je vous prie de bien vouloir recevoir, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération distinguée.

Le greffier en chef
ou par délégation



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MELUN

21/04/2022

N° E22000044 /77

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision de désignation d'un commissaire enquêteur

Vu enregistrée le 07/04/2022, la lettre par laquelle Monsieur le Maire de la commune de Melun demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet : la modification n°6 du Plan Local de l'Urbanisme de la commune de MELUN.

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants.

Vu le code de l'urbanisme.

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2022.

Vu la décision en date du 1^{er} septembre 2021, par laquelle le président du tribunal a donné délégation à Monsieur Benoist GUÉVEL, premier vice-président du tribunal administratif de Melun, pour signer les actes de procédure et décisions entrant dans le cadre des enquêtes publiques prévues par les articles R. 123-1 et suivants du code de l'environnement.

DECIDE.

ARTICLE 1 : Monsieur Bernard LUCAS est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée à Monsieur le Maire de la commune de Melun et à Monsieur Bernard LUCAS.

Fait à Melun, le 21/04/2022





**PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction
départementale
des territoires**

Melun, le 31 MAI 2022

Service des affaires juridiques
Unité contrôle de légalité documents d'urbanisme
Affaire suivie par : Maelie Szczepaniak
Téléphone 01 60 56 71 69
maelie.szczepaniak@seine-et-marne.gouv.fr

Lettre recommandée avec accusé de réception

Le Préfet de Seine-et-Marne

À

Monsieur le maire de Melun

Objet : Lettre d'information – Prescription de la modification du plan local d'urbanisme (PLU) de Melun. Délibération n° 2022.03.16.56 du 31 mars 2022.

Par délibération n° 2022.03.16.56 du 31 mars 2022, reçue préfecture le 1er avril 2022, le conseil municipal a prescrit une modification du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Melun.

Bien que la prescription d'une procédure de modification ne soit pas conditionnée à l'obligation d'une délibération, son existence est soumise à l'exercice du contrôle de légalité et à ce titre, son examen appelle de ma part une observation.

Cette modification n°6 prévoit notamment l'intégration de la nouvelle nomenclature relative aux 5 destinations et 20 sous-destinations des constructions définies par décret du 28 décembre 2015 et arrêté 31 janvier 2020.

Or, les procédures de modification, révision allégée ou mise en compatibilité rattachées à une procédure principale relevant de l'ancienne nomenclature des destinations et sous-destinations ne peuvent bénéficier de la nouvelle nomenclature issue du contenu modernisé du PLU (article 12 du décret susvisé).

Le PLU de la commune ayant été approuvé le 5/9/2013 avec l'ancienne nomenclature des destinations et sous-destinations, la présente modification doit conserver cette même nomenclature.

Aussi, je vous invite à prendre en compte la présente observation en n'intégrant pas la nouvelle nomenclature dans le cadre de la procédure de modification en cours.

Le service territoires, aménagements et connaissances, unité planification territoriale sud, de la direction départementale des territoires (Madame Caroline Daviaud-Clevarie – tél. 01 60 56 71 30) se tient à votre disposition si besoin dans le cadre de cette procédure de modification du PLU.

Le Préfet
Pour le préfet par délégation
Le secrétaire général de la préfecture

Cyrille LE VÉL



**AGRICULTURES
& TERRITOIRES**
CHAMBRE D'AGRICULTURE
DE RÉGION
ILE-DE-FRANCE

Service Territoires
Adresse postale :
19 rue d'Argou
75008 PARIS
Tél. : 01 64 79 30 71
territoires@idf.chambagri.fr

Paris, le 16 juin 2022

28/06/2022



Monsieur le Maire,
Louis VOGEL
EN MAIRIE
Service Urbanisme
16 rue Paul Doumer
77000 MELUN

N/ 244. 2022_DT_107_DG_05

Objet : Modification n° 6 du PLU de MELUN
Avis de la Chambre d'agriculture de Région Ile-de-France

Monsieur le Maire,

Vous m'avez transmis par courrier le 12 mai dernier et pour avis, le projet de modification n°6 du Plan Local d'Urbanisme de votre commune.

Dans le cadre du projet de création d'un nouveau pôle d'échanges multimodales dans le secteur de la gare, ce projet de modification porte sur :

- L'ajustement des limites d'emprises constructibles réservées et identifiées dans le document graphique 5.2.1 annexé au PLU ;
- L'intégration de la nomenclature relative aux destinations et sous-destinations définis par arrêtés du 31 décembre 2020 ;
- L'adaptation des règles de la zone UG du PLU ;
- L'intégration des nouvelles mesures du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France.

En l'absence d'impact négatif sur l'activité agricole, ce projet de modification du PLU ne suscite pas de remarque particulière de la part de notre Compagnie.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, mes salutations distinguées.

Le Président,

Signé par Christophe HILLAIRET

Signed and certified by yousign



LE PRÉSIDENT

Melun, le 12 JUIL. 2022

Dossier suivi par Thibaut MAUSSIRE
Tél. : 01 64 14 78 30
thibaut.maussire@departement77.fr
No. réf. : DGAADADT/SDT/LKC/TM/SL/D22-010123-DADT
RM AR : 1A17079482682

Monsieur Louis VOGEL
Maire
Hôtel de Ville
77000 MELUN

15/07/2022



Objet : Modification n°6 du Plan Local d'Urbanisme

Monsieur le Maire,

Suite à votre courrier du 13 mai 2022 notifiant le projet de modification n°6 du Plan Local d'Urbanisme, je vous informe qu'après examen du dossier, il appelle un avis favorable de la part du Département, sous réserve de la prise en compte des observations formulées dans l'annexe technique ci-jointe.

Les services départementaux se tiennent à votre disposition pour étudier avec vous les modifications à apporter.

A l'issue de la procédure, je vous remercie de bien vouloir transmettre au Département un dossier de PLU approuvé.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

Jean-François PARIGI
Président du Conseil départemental

PJ : Annexe technique

Commune de Melun Modification n°6 du Plan Local d'Urbanisme

Avis du Département Juin 2022

Par Délibération du 31 mars 2022, la Commune de Melun a prescrit la modification n°6 de son Plan Local d'Urbanisme (PLU).

AVIS DU DEPARTEMENT

Le Département émet un avis favorable sur la modification du PLU, sous réserve de la prise en compte des remarques formulées ci-dessous.

OBJET DE LA MODIFICATION

La modification doit permettre l'aménagement, la desserte, l'accès et le fonctionnement d'un programme immobilier à vocation économique, sur l'emprise de l'ancienne Halle Sernam, à proximité de la gare de Melun. Ce projet s'étend sur 3000 m². Le bâtiment se développera sur 7 niveaux (+ un attique) avec un linéaire de façade de 170 m en rez-de-chaussée.

Il est notamment prévu d'aménager :

- un hôtel 4 étoiles de 3000 m² de surface de plancher (SDP) ;
- 7 760 m² de SDP au tertiaire donc 3 000 m² dédiés à l'accueil d'une pépinière avec 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 ;
- un niveau de parking souterrain « privé » de minimum 75 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.

La modification concerne le règlement écrit, et notamment les articles de la zone UG.

Article UG1 : ajouts de précisions quant aux constructions autorisées (*constructions à usage de commerce et activités de services, d'intérêt collectif et service public, activités du secteur secondaire uniquement en lien avec l'installation d'activité de logistique urbaine, les activités de bureaux*).

Article UG2 : précisions pour la prise en compte des nuisances sonores et des infrastructures nécessaires au projet de TZEN 2.

Article UG7 : précisions quant à la hauteur maximale autorisée, jusqu'à 7 niveaux pour la zone UGc et ses sous-secteurs.

Article UG11 : ajout d'un paragraphe concernant l'intégration des bâtiments et favorisant une démarche environnementale.

Article U612 : précisions quant aux normes de stationnement différenciées en fonction de la destination des constructions.

REMARQUES DU DEPARTEMENT

L'avenue de la libération doit voir son sens unique de circulation inversé dans le sens nord-sud. L'accès au parking se fera par des petites rues confidentielles depuis l'avenue Thiers jusqu'à l'avenue de la Libération.

Ce changement ne semble pas apparaître sur le schéma de cohabitation des différents flux et des circulations, page 24. Il serait intéressant de faire figurer le futur sens de circulation, voire de préciser à quel moment le changement interviendra, à minima par rapport à l'avancement des travaux. Le sens de circulation de la rue Dajot pourrait également être mentionné.

La sortie impliquera que les véhicules empruntent la rue de la libération jusqu'à la place de la gare et croisent les flux bus de la future gare routière. Il faudra veiller au traitement du carrefour entre l'avenue de la Libération et la place de la gare afin de garantir un bon fonctionnement de la gare routière.

Il est mentionné que « l'accès au parking par l'avenue de la Libération permettra de libérer du linéaire de façade commerciale et de gérer les flux de manière organisée et sans les intercroiser. Cet accès sera mutualisé avec les petites livraisons ».

Il faudra faire en sorte que les « petites livraisons » ne viennent pas stationner vers la gare routière par facilité et que cette organisation des circulations vers le parking soit fluide. Le traitement du carrefour devra être favorable à l'exploitation de la gare routière.

CONCLUSIONS

1. L'article L. 153-36 du Code de l'urbanisme prévoit que *« lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet (...), le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision précédant à la mise en compatibilité »*.
2. Tant la lettre que l'esprit de l'article L. 153-36 du Code de l'urbanisme milite pour retenir une interprétation large, interdisant à l'autorité compétente d'engager une procédure de modification de son PLU à compter de l'ouverture de l'enquête publique relative à la DUP valant MEC DU.
3. En l'espèce, la délibération du Conseil municipal de MELUN du 31 mars 2022 prescrivant l'engagement de la procédure de modification n° 6 du PLU est bien postérieure à l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de réaménagement du Pôle de MELIN et antérieure à la décision du Préfet. Par ailleurs, il résulte de la délibération du 31 mars 2022, ainsi que du projet de modification du PLU communiqué à Ile-de-France Mobilités, que cette procédure vise à *« adapter les règles de la zone UG du PLU, et tout particulièrement des articles UG1, UG2, UG6, UG7, UG10, UG11 et UG12 répondant d'une manière prise en compte des enjeux de gabarit, d'enveloppe bâti mais aussi des obligations en matière de stationnement dans un pôle Gare dédié au partage des mobilités douces »*. La procédure porte donc sur les articles UG1, UG2, UG6, UG10 ou UG11, objet de la procédure de MEC DU.
4. En première analyse, l'on peut donc raisonnablement soutenir que la procédure n° 6 du PLU de la commune de MELUN méconnaît l'article L. 153-36 du Code de l'urbanisme.
5. La Commune s'exposerait donc, en cas de recours (et plus spécialement en cas de déféré du Préfet, en charge de la procédure de DUP valant MEC DU), à un risque d'annulation. Et, potentiellement, la DUP (éditée après l'approbation de la modification n° 6) pourrait être fragilisée si elle méconnaissait les dispositions réglementaires du PLU, telles qu'issues du PLU modifié. Encore relèverait-on que, dans cette hypothèse, la DUP aurait pour objet de mettre en compatibilité un PLU qui n'était pas celui applicable au moment de l'enquête publique préalable à la DUP. Cela pourrait être un motif de fragilité de la DUP en tant qu'elle emporte mise en compatibilité du PLU.
6. Clairement, il serait plus prudent, tant pour la Commune que pour IDFM, de mettre en suspens la procédure de modification et d'attendre l'édiction de la DUP. Même dans cette hypothèse, d'ailleurs, tout risque ne serait pas exclu, si l'on considère que l'article L. 153-56 du Code de l'urbanisme interdit d'engager une procédure parallèlement à la procédure de DUP valant MEC DU.
7. En conclusion, IDFM pourrait légitimement s'opposer au principe même de la procédure de modification n° 6 du PLU de MELUN. *A minima*, l'Établissement devrait s'assurer, d'une part, de ce que les évolutions rédactionnelles prévues dans le cadre de la MEC DU sont expressément reprises dans le projet de modification et, d'autre part, que les autres évolutions voulues par la Commune n'impactent pas le projet du Pôle.

Telles sont, Madame le Président, les conclusions auxquelles nous parvenons.

Nous espérons avoir répondu à vos interrogations.

Bien cordialement.



Philippe PEYNET
Avocat associé

PJ : note d'analyse détaillée

NOTE D'ANALYSE DETAILLEE

1.

EN FAIT, nous retenons essentiellement des éléments communiqués qu'Ile-de-France Mobilités (IDFM) poursuit un projet de « *réaménagement du Pôle de Melun* », qui nécessite la mise en compatibilité du PLU de la commune de MELUN.

Une réunion des personnes publiques associées s'est tenue le 20 septembre 2021, avant l'organisation de l'enquête publique du 1^{er} février au 2 mars 2022.

En cet état, le Conseil d'administration d'IDFM doit approuver, le 12 juillet prochain, la déclaration de projet ; elle sera ensuite transmise au Préfet, qui statuera sur l'utilité publique du projet.

2.

Il s'avère que, parallèlement, la commune de MELUN a engagé une procédure de modification de son PLU (n° 6) destinée à permettre principalement la réalisation du projet tertiaire limitrophe du projet porté par IDFM.

C'est à ce titre qu'IDFM a reçu notification du projet de modification du PLU, qui sera soumis à enquête publique en septembre 2022.

En l'état du dossier transmis, le règlement du PLU modifié ne reprend pas toutes les évolutions prévues dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité. Par ailleurs, la modification envisagée ne prévoit pas, dès lors qu'une telle procédure ne peut par principe procéder à la réduction d'une mesure de protection (cf art. L. 153-31 du Code de l'urbanisme), la suppression de la servitude d'espace vert protégé (cf plan 5.4.1). Autrement posé, quand bien même la procédure de modification n° 6 reprendrait les évolutions rédactionnelles nécessaires au projet du Pôle de MELUN, la mise en compatibilité du PLU serait encore nécessaire, pour au moins supprimer la servitude précitée.

Si l'on comprend bien, ce choix, assumé par la Ville, est justifié, d'une part, par la nécessité de pouvoir instruire la demande de permis de construire qui sera déposée prochainement pour le bâtiment tertiaire et, d'autre part, par la révision du PLU en cours, qui permettra de clarifier et d'intégrer l'ensemble des modifications contenues dans la MEC DU (cf courriel des services de la Commune en date du 13 juin 2022).

3.

Dans ces conditions, les services de l'Etablissement s'interrogent sur le respect des dispositions de l'article L. 153-36 du Code de l'urbanisme et notamment sur le point de savoir, dans l'hypothèse où la procédure de modification du PLU s'achèverait avant l'édition de la DUP :

- « dans quelle mesure l'article L. 153-56 pourrait-il ne pas s'appliquer ;
- quelle seraient les conséquences sur le projet de Pôle et la MEC DU si la Ville de Melun approuve la modification de son PLU avant que le Préfet prenne l'arrêt de DUP ? ».

4.

EN DROIT, il est constant que « les travaux prévus par les déclarations d'utilité publique sont au nombre de ceux qui ne peuvent être ni entrepris, ni par suite autorisés sur les territoires où s'applique un plan d'urbanisme, s'ils ne sont pas compatibles avec ceux-ci » (CE, 11 janvier 1974, *Dans Veuve Barbara*, rec., p. 22 ; CE, Ass., 22 février 1974, *Adam*, n° 91848-93520, au Rec).

Dans cette perspective, l'article L. 122-5 du Code de l'urbanisme précise que :

« La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les prescriptions d'un schéma de cohérence territoriale, d'un plan local d'urbanisme, d'un plan d'occupation des sols, du schéma directeur de la région d'Ile-de-France, d'un plan d'aménagement de zone applicable dans une zone d'aménagement concerté, ou avec les dispositions à caractère réglementaire régissant un lotissement approuvé, s'effectue dans les conditions prévues au code de l'urbanisme et dans les conditions prévues à l'article L. 4433-10-7 du code général des collectivités territoriales en cas d'incompatibilité avec les prescriptions d'un schéma d'aménagement régional ».

Et le Code de l'urbanisme prévoit des dispositions spécifiques à la mise en compatibilité du PLU, notamment avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général. L'objectif est de faire en sorte qu'une opération qui a vocation à être déclarée d'utilité publique ne soit pas bloquée en raison des dispositions figurant dans le PLU.

L'article L. 153-54 du Code de l'urbanisme précise à cet égard que :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité des plans qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des plans ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 152-7 et L. 152-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint ».

Comme le rappelle la meilleure doctrine, la réglementation « conduit finalement à faire prévaloir, sans aucune restriction quant à l'importance de l'adaptation qui peut concerner les orientations du PADD, l'opération déclarée d'utilité publique sur les règles établies par le PLU » (H. JACQUOT, F. PRIET, S. MARIE, *Droit de l'urbanisme*, 8^{ème} éd., § 343, p. 480).

5.

En pratique toutefois, il arrivait que, parallèlement à la procédure de mise en compatibilité, une procédure d'évolution du POS ou du PLU soit poursuivie par la Commune compétente, sans que cette procédure ait pour objet ou pour effet de rendre compatible le plan avec le projet mis à l'enquête (sur cette hypothèse, voir le Rapport public du Conseil d'Etat 2003, relatif à l'activité de l'année 2002, p. 87).

A l'occasion du projet de loi portant engagement national pour l'environnement, un amendement a été présenté par M. DUBOIS pour précisément éviter de telles situations.

« Cette proposition fait suite aux difficultés rencontrées par les maîtres d'ouvrage d'infrastructures récemment sur plusieurs projets mis à enquête publique (de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et préalable à la déclaration d'utilité publique). En effet, il arrive fréquemment que des collectivités modifient leur document d'urbanisme postérieurement au lancement d'une procédure de déclaration d'utilité publique les rendent ainsi incompatibles avec les projets de certains maîtres d'ouvrages, ce qui oblige ceux-ci à reprendre leur enquête et retarder la mise en œuvre des projets » (amendement présenté par M. Daniel DUBOIS, Sénateur, devant la Commission des affaires économiques, CERDDAT n° 1052).

L'objectif recherché était d'éviter que la collectivité compétente en matière de PLU – qui pourrait être opposée au projet poursuivi – « *avant-avis* » la procédure de mise en compatibilité du PLU, menée sous l'égide du Préfet en insérant des modifications susceptibles de rendre la DUP incompatible avec le PLU modifié.

Admettre une possibilité d'évolution du PLU, parallèlement à la procédure de mise en compatibilité, nuit à l'efficacité de la procédure de MECDU (risque de décalage dans la rédaction du règlement par exemple), voire même à la légalité de la DUP (si des dispositions restrictives étaient insérées dans le document, avant l'édition de la DUP : sur le fait que la méconnaissance d'une prescription du POS / PLU interdisant tel mode d'occupation du sol ou telle activité dans telle ou telle zone du territoire communal entache d'illégalité la DUP, voir par exemple, CE, 7 novembre 1980, *Comité défense Nord Médor et autres*, n° 11769 ; CE, 6 mars 2000, *Commune de Cesson-Sévigné*, n° 188268).

L'article 237 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (ENL) a ainsi complété les articles L. 122-15 (applicable au SCOT) et L. 123-16 (applicable au PLU) du Code de l'urbanisme par l'alinéa suivant :

« Dès l'ouverture de l'enquête publique et jusqu'à l'adoption de la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut plus faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité ».

6.

Cette disposition, ultérieurement « *dépia* » à l'article L. 123-14-2 du Code de l'urbanisme, est désormais reprise, dans une rédaction légèrement différente à l'article L. 153-36 du Code de l'urbanisme dans la sous-section consacrée à la procédure de mise en compatibilité d'un PLU avec une DUP :

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsque une procédure initiée mentionnée à l'article L. 300-6-1° est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision proclamant la mise en compatibilité ».

L'on retrouve le mécanisme d'origine consistant pendant une période donnée (entre l'ouverture de l'enquête publique relative à la DUP emportant MECDU et la DUP) à éviter une évolution « *des dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité* », notion qui n'est malheureusement pas commentée en doctrine.

Dans le cadre de la présentation de la procédure de DUP valent MECDU, la doctrine administrative, se borne à paraphraser l'article L. 153-56 précité :

« IV) L'impossibilité de mener en parallèle une autre procédure d'évolution du PLU

En application de l'article L. 153-56 du code de l'urbanisme, lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la DUP d'un projet, le PLU ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision précédant la mise en compatibilité, et ce, contrairement à la procédure de mise en compatibilité par le biais d'une déclaration de projet » (Déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, version Octobre 2017, https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2019-05/fiche_technique_dup_maj2017_internet.pdf).

Un auteur résume toutefois, concrètement, la portée de cet article :

« l'ouverture de l'enquête publique [relative à la MECDU] a pour conséquences d'interdire toute modification ou révision du PLU portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité jusqu'à l'adoption de la déclaration d'utilité publique (C. urb., art. L. 153-56) » (S. MARIE, JurisClasseur Collectivités territoriales, Fasc. 1167-20 : Plan local d'urbanisme. – Acteurs, procédures, § 126).

7.

Ceci posé, le champ d'application de l'article L. 153-56 du Code de l'urbanisme est limité.

Il n'interdit en effet pas à la Commune ou à l'EPCI compétent d'engager ou d'approuver une procédure de modification ou de révision pendant la procédure de ce MECDU.

Ce qui est prohibé, pendant une période comprise entre l'ouverture de l'enquête publique et la DUP valent mise en compatibilité du PLU (dont l'édition peut prendre plusieurs mois...), c'est la modification ou la révision du PLU « *portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité* ».

Il est donc possible de poursuivre une procédure de modification du PLU parallèlement à une procédure de MECDU dès lors qu'elle ne porte pas sur « *les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité* », notion qui n'a cependant pas donné lieu, en l'état des recherches effectuées, à des précisions jurisprudentielles.

Qu'en est-il en l'espèce ?

8.

AU CAS PARTICULIER, il ressort des éléments versés au dossier d'enquête publique qu'une mise en compatibilité du PLU est bien « requise » pour permettre l'édiction de la DUP convoitée par IDFM (ce qui, incidemment, est de nature à démontrer que le Préfet a partagé l'analyse d'IDFM sur l'obligation de procéder à une mise en compatibilité du PLU de MELUN).

Le dossier comprenait en ce sens la pièce J « *Mis en compatibilité du PLU de MELUN* » qui précisait que :

« Afin de rendre compatible le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Melun avec le projet, il convient de modifier :

- • compléter un rapport de présentation,
- • le règlement des zones UE dans son article UE2,
- • le règlement de la zone UG dans ses articles UG1, UG2, UG6, UG10 et UG11,
- • le plan de zonage n° 5.1.2,
- • le plan n° 5.4.1 des espaces verts protégés » (pièce J, p. 24).

Plus précisément, le PLU doit être modifié sur les points suivants :

- « la requalification de la partie de la place de l'Ermitage, classée selon les documents en espace vert protégé existant (plan 5.4.1) ou en espace vert existant à conserver (plan 4.1.2). A ce jour cette partie de la place est constituée d'un parking,
- l'adaptation des articles UG1, UG2 et UEb2 actuels qui ne permettent pas les aménagements liés à la réalisation et au fonctionnement du Pôh,
- l'adaptation des articles UG2 et UG11 qui ne permettent que l'octonion du parking relais et non sa reconstruction,
- la modification des articles UG 10, UG6 et UG 11 pour le seul sous-sector UGb2 pour permettre la construction de parking relais en adaptant la hauteur autorisée (art. 10), son implantation par rapport à la rue de l'Industrie (art. 6) et son intégration (art 11).
- la modification de l'article UG1 afin de permettre la construction de bâtiments voyageurs nord, seuls les annexes de 20 m² d'une surface de 5m² sont actuellement autorisées. De plus, dans le sous-sector UGc1 où sera situé es bâtiments, il s'agit de permettre les constructions à usage de services et de bureaux Transition liés à l'exploitation du pôh » (pièce J, p. 26).

Ces dispositions constituent donc, à notre sens, « les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité » au sens de l'article L. 153-56 précité.

Elles ne peuvent donc faire l'objet d'une modification ou d'une révision depuis le 1^{er} février 2022, jusqu'à la DUP valant mise en compatibilité du PLU de MELUN.

9.

Deux autres lectures sont toutefois possibles.

Une première lecture (que l'on qualifiera de « *restrictif* »), que la Commune pourrait tenter de mettre en avant, consisterait à considérer que seul serait prohibé par l'article L. 153-56 du Code de l'urbanisme le fait d'« *ajouter* » les ajouts au règlement proposé par IDFM dans le cadre de l'enquête publique.

Concrètement, la Ville ne pourrait remettre en cause l'évolution demandée par IDFM à l'article UG1 pour prévoir une exception à l'interdiction des annexes (« à l'exception de celles liées à la réalisation et au fonctionnement du Pôle multimodal de la gare de Melun »).

Mais elle pourrait, pour ses besoins propres, prévoir de nouvelles interdictions dans la zone UG1 pour autant que ces dernières ne conduisent pas à compromettre le projet poursuivi par IDFM. La hauteur dans le sous-secteur UG3 pourrait également être relevée à 8 mètres, sans que cela n'interfère avec la procédure de MEC DU.

La seconde lecture, plus protectrice des intérêts du bénéficiaire de la DUP, serait de soutenir que « les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité » qui ne peuvent être modifiées parallèlement à la procédure de MEC DU, seraient les dispositions des zones UE et UG du PLU. De fait, la Ville pourrait, par exemple, ne pas toucher les articles UG1, UG2, UG 6 ou UG 11 du PLU mais amender les dispositions des articles UG7, UG 8 et UG 12 et rendre, le cas échéant, incompatible avec le PLU le projet de Pôle Gare.

IDFM ne serait donc pas dépourvu d'arguments pour retenir une lecture volontairement large des dispositions de l'article L. 153-56 du Code de l'urbanisme.

10.

Par ailleurs, l'article L. 153-56 du Code de l'urbanisme ne précise pas si la « modification » du PLU qu'il vise doit s'entendre comme la procédure de modification en tant que telle ou comme le résultat d'une telle procédure (concrètement l'approbation de la modification par le Conseil municipal).

En d'autres termes, est-il interdit d'approuver une procédure de modification avant la décision du Préfet procédant à la mise en compatibilité ou, plus radicalement, est-il interdit d'engager une procédure de modification du PLU à compter de l'ouverture de l'enquête publique ?

L'esprit de la disposition milite pour retenir cette dernière hypothèse : on peut soutenir que le texte vise l'engagement même d'une procédure de modification à compter de l'ouverture de l'enquête publique relative à la DUP (valant MEC DU).

Cela éviterait la situation dans laquelle le public pourrait être amené à participer à une seconde enquête publique (en l'espèce, celle relative à la modification n° 6 du PLU prévue du 5 septembre 2022 au 6 octobre 2022) sans même que le résultat de la première enquête publique (relative à la DUP valant MEC DU, organisée en février 2022) ne soit connu.

11.

Dans ces conditions, il nous semble que la commune de MELUN ne pouvait après l'ouverture de l'enquête publique le 1^{er} février 2022, régulièrement délibérer, le 31 mars 2022 pour prescrire l'engagement d'une procédure de modification portant, notamment, sur certaines des dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité : la délibération du 31 mars 2022 précise en effet que la procédure de modification n° 6 a pour objet d'« adapter les règles de la zone UG du PLU, et tout particulièrement des articles UG1, UG2, UG6, UG7, UG10, UG11 et UG12 répondant d'une meilleure prise en compte des enjeux de gabarit, d'enveloppe bâti mais aussi des obligations en matière de stationnement dans un pôle Gare dédié au partage des mobilités douces ».

En tout état, à supposer même que la Commune pouvait engager cette procédure, elle ne peut l'approuver, à tout le moins en ce qui concerne les dispositions visées dans la procédure de MEC DU, avant l'édition de la DUP procédant à la mise en compatibilité du PLU de MELUN.

12.

Ceci posé,

- dans l'hypothèse où la Commune achèverait la procédure de modification n° 6 du PLU avant l'intervention de la DUP, il nous semble que cette procédure serait fragile, en ce qu'elle méconnaît l'article L. 153-56 du Code de l'urbanisme ; la délibération d'approbation pourrait, à ce titre, être déférée au Tribunal administratif de MELUN par le Préfet (ou même contestée par Ile-de-France Mobilités) ;
- dans l'hypothèse où la Commune achèverait la procédure de modification n° 6 du PLU avant l'intervention de la DUP, la procédure de DUP valant MECDU pourrait aussi être fragilisée, à la marge, si les évolutions du PLU voulues par la Commune étaient de nature à rendre incompatible la DUP.

La Direction Générale

DE/108/11/10/22002900

Affaire suivie par : Pascal PILARD

Tel : 01 67 63 07 96

Mél : pascal.pilard@iledefrance-mobilities.fr

Paris, le 01/08/2022

Monsieur Lionel BEPPE
Préfet de Seine-et-Marne
12 rue des Saints-Pères
77000 MELUN

Monsieur le Préfet,

Le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Melun est un pôle structurant du sud de l'Île-de-France. Il est desservi par le RER D, le Transilien R, les TER Bourgogne Franche Comté, et depuis tout récemment par des trains classiques OUIGO. Ce pôle est également desservi par de nombreuses lignes de bus et de cars départementaux permettant d'assurer la correspondance vers le train.

Ce pôle-gare fait partie des « grands pôles de correspondances » à l'échelle régionale, identifié comme « pôle de niveau 1 » au plan de déplacements urbains d'Île-de-France.

Il voit ainsi passer 15,8 millions de voyageurs par an, soit en moyenne 45 000 voyageurs par jour. De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec notamment une estimation de plus de 30% de montants supplémentaires en direction de Paris.

Le projet d'aménagement du PEM de Melun, très attendu par les habitants de l'agglomération, permettra de rendre la pôle-gare accessible, répondant ainsi à l'obligation réglementaire attachée aux gares, d'améliorer les déplacements et les correspondances, de désaturer les espaces, de développer l'usage des modes actifs, d'adapter les infrastructures à l'arrivée du nouveau matériel roulant RER NG, ainsi que d'améliorer la qualité de service et la sécurité pour tous les voyageurs. Ce projet devra également s'intégrer dans le développement urbain du quartier dont vous connaissez le dynamisme.

Les études préliminaires du projet d'aménagement du pôle-gare de Melun ainsi que l'organisation de l'enquête publique ont été réalisées sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités.

À l'issue de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 1^{er} février au 2 mars 2022 inclus, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique, sans réserve et avec deux recommandations. Il a également émis un avis favorable, sans réserve, à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun.

Aussi, j'ai l'honneur de vous informer que la déclaration de projet afférente a été approuvée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 12 juillet 2022 et conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement, je vous adresse la délibération associée.

À ce titre, je vous saurais gré de bien vouloir déclarer l'utilité publique du projet d'aménagement du pôle-gare de Melun. Les bénéficiaires de la déclaration d'utilité publique seront Île-de-France Mobilités, la communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine, la commune de Melun et SNCF Gares & Connexions.

Ile-de-France Mobilités prépare dès à présent les mesures de publicité de la déclaration de projet. Un affichage sera mis en place et les registres de l'enquête publique ont été déposés, ainsi qu'au siège d'Ile-de-France Mobilités. La déclaration de projet est également disponible sur le site Internet du projet : <https://www.aménagement-jgfr-melun.fr>.

Par ailleurs, lorsque les immeubles sont soumis à la loi n°665-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, et conformément à l'article L 122-6 du code de l'expropriation, je vous demande de prendre les dispositions nécessaires dans la déclaration d'utilité publique afin que les emprises expropriées soient retirées de la propriété initiale.

Enfin, j'appelle votre attention sur le fait que la commune de Melun souhaite lancer rapidement une procédure de modification de son plan local d'urbanisme afin de créer les conditions de la réalisation de son projet tertiaire attenant au pôle. Aussi, je fais appel à votre diligence pour prendre dans les meilleurs délais votre arrêté de déclaration d'utilité publique.

Je tiens à vous remercier, ainsi que vos services, pour le pilotage de cette procédure.

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

Laurent PROBST

Pour le Directeur Général
et par délégation
La Directrice Générale Adjointe



Sandie MANEN

Annexe : délibération du 12 juillet 2022 du Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités approuvant la déclaration de projet d'aménagement du pôle-gare de Melun.

Copies :

- SNCF Gares & Connexions : Pierre Leberthe, Directeur des gares d'Ile-de-France
- Commune de Melun et Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine : Louis Vogel Maire de Melun et Président de la CAMVS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



VILLE DE MELUN

ARRETE MUNICIPAL n° 2022.498 du 20/05/22

**OBJET : ARRETE D'OUVERTURE D'ENQUETE PUBLIQUE
- MODIFICATION 6 DU PLU**

LE MAIRE DE LA VILLE DE MELUN,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et son article L2122-18 ;

VU l'arrêté n°2020.675 du 24 juillet 2020 portant délégation de fonctions et de signature à Monsieur Guillaume DEZERT, conseiller municipal en charge de l'Urbanisme et du Logement ;

VU le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L153-36 à L153-44, R153-20 et R153-21 ;

VU le Code de l'Environnement, notamment ses articles L123-3 à L123-5, L123-9 à L123-18, R123-8 et suivants ;

VU la délibération n°2013.09.2.168 en date du 05 septembre 2013 approuvant et révisant le plan local d'urbanisme (PLU) de Melun ;

VU la délibération n°2020.12.15.214 en date du 17 décembre 2020 prescrivant le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme : objectifs poursuivis et modalités de concertation ;

VU la délibération n°2022.03.16.56 du 31 mars 2022 prescrivant la modification n°6 du Plan Local d'Urbanisme ainsi que les modalités de concertation mises en œuvre ;

VU le courrier enregistré en date du 07 avril 2022 par lequel le Maire de la commune de Melun sollicite la désignation d'un commissaire enquêteur auprès du Tribunal Administratif de Melun ;

VU la décision E22000044/77 en date du 21 avril 2022, par laquelle Monsieur Benoist GUEVEL, premier vice-président du Tribunal administratif de Melun, a désigné Monsieur Bernard LUCAS en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique relative à la modification du PLU mentionnée ci-dessus ;

VU la saisine par la Ville de Melun de l'autorité environnementale en date du 22 mars 2022 ;

VU les saisines des différentes personnes publiques associées (PPA) effectuées en date du 12 mai 2022 ;

VU les pièces du dossier soumis à l'enquête publique comprenant le rapport de présentation, l'extrait de la partie réglementaire relatif à la zone UG du PLU, un addendum aux annexes cartographiques (plan 5.2.1) veillant à donner les précisions

utiles à la justification comme à la compréhension de l'objet de la présente procédure de modification, ainsi que les avis des personnes publiques associées (PPA) comme de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) d'Ile de France ;

- ARRETE -

ARTICLE 1

Sous la responsabilité de Monsieur le Maire, il sera procédé, dans le cadre de la procédure de modification n° 6 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Melun, à une enquête publique dans les formes prescrites par les textes susvisés.

Ces modifications visent à :

- *Ajuster les limites d'emprises constructibles réservées et identifiées dans le document graphique 5.2.1 annexé au PLU ;*
- *Intégrer la nomenclature relative aux destinations et sous-destinations définis par arrêté du 31 décembre 2020 ;*
- *Adapter les règles de la zone UG du PLU, et tout particulièrement des articles UG1, UG2, UG6, UG7, UG10, UG11 et UG 12 répondant d'une meilleure prise en compte des enjeux de gabarit, d'enveloppe bâti mais aussi des obligations en matière de stationnement dans un pôle Gare dédié au partage des mobilités douces ;*
- *Intégrer les nouvelles mesures du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France comme de l'article 41 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, des articles L.151-30 à L.151-33, L.151-47, L.153-30 à L.153-37 et R.151-44 du Code de l'urbanisme.*

ARTICLE 2

Cette enquête sera ouverte pendant une durée de 31 jours consécutifs soit du lundi 05 septembre 2022 au jeudi 06 octobre 2022 inclus.

ARTICLE 3

Pendant la durée de l'enquête, toute personne intéressée pourra consulter les dossiers comprenant une notice de présentation et les éléments du Plan Local d'Urbanisme modifiés en Mairie de MELUN au niveau Rez-de-Chaussée du Bâtiment de la Direction du Cadre de Vie et de l'Aménagement Durable – Hôtel de Ville, 16 Rue Paul Doumer – 77011 MELUN Cedex aux jours et heures habituelles d'ouverture au public soit :

Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h15 et de 13h30 à 17h30.

Le dossier sera également consultable sur le site internet de la Ville de MELUN : www.ville-melun.fr

ARTICLE 4

Le premier vice-président du Tribunal Administratif de Melun a désigné Monsieur Bernard LUCAS en qualité de commissaire enquêteur.

ARTICLE 5

Le commissaire enquêteur sera présent et se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations, au niveau du Rez-de-Chaussée du Bâtiment de la Direction du Cadre

de Vie et de l'Aménagement Durable de la Mairie de Melun (16 rue Paul Doumer), aux dates suivantes :

- Le lundi 05 septembre 2022 de 9h à 12h,
- Le samedi 24 septembre 2022 de 9h à 12h,
- Le jeudi 06 octobre 2022 de 14h à 17h,

ARTICLE 6

Le public pourra consigner ses observations sur les registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, ouverts en Mairie de MELUN.

Le public pourra également adresser ses observations par courrier, à l'attention du commissaire enquêteur :

- Soit à la Mairie de MELUN – Hôtel de Ville, 16 Rue Paul Doumer – 77011 MELUN Cedex,
- Soit par voie électronique à l'adresse suivante : modification6plu@ville-melun.fr;
- Soit directement auprès du Commissaire Enquêteur lors de ses permanences indiquées à l'article 5.

In fine, pendant toute la durée de l'enquête, les observations et propositions du public pourront être communiquées à toute personne, à ses frais. Elles seront également publiées sur le site internet de la ville.

Durant toute l'enquête, sauf jours fériés et jours de fermeture exceptionnelle, le public pourra consulter gratuitement le dossier d'enquête publique sur un poste informatique de la mairie de Melun.

ARTICLE 7

Un avis au public, destiné à annoncer l'ouverture de l'enquête publique, sera publié par voie d'affichage et éventuellement par tout autre procédé, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée sur les lieux suivants :

Cour de l'Hôtel de Ville, 16 rue Paul Doumer ;
Groupe Scolaire Pasteur, 64 Rue du Général de Gaulle ;
Groupe Scolaire Jules Ferry, 6 Rue Gabriel Houdart ;
Groupe Scolaire Schuman, 4 Rue Robert Schuman ;
Groupe Scolaire Montaigu, côté rue de Montaigu ;
Groupe Scolaire Capucins, rue Edouard Branly ;
Groupe Scolaire Mezereaux, 1 rue des Mezereaux ;
Chemin du Bas des Trois Moulins, après le n°9 ;
Groupe Scolaire Almont, rue Jean Moulin ;
Groupe Scolaire Decourbe, 5 rue de Vaux ;
Quai de la Courtille, Musée d'Art et d'Histoire de Melun ;
Groupe Scolaire Cassagne, 18 rue Armand Cassagne ;
Stade Municipal, 2 rue Doré ;
Place de l'Ermitage ;
Groupe Scolaire Gatelliet, 7 rue Gatelliet ;

Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par un certificat d'affichage de Monsieur le Maire de la Ville de Melun.

Conformément à l'article R123-11 du Code de l'environnement, cette enquête fera l'objet d'un rappel dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux diffusés dans le département de Seine et Marne : La République Seine et Marne et Le Parisien.

ARTICLE 8

À l'expiration du délai d'enquête, les registres seront clos et signés par le commissaire enquêteur.

ARTICLE 9

Dans un délai de huit jours après clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur communique ses observations écrites ou orales consignées dans le procès-verbal de synthèse. Un délai de quinze jours pour produire des observations éventuelles est laissé à l'autorité compétente.

ARTICLE 10

Dans un délai d'un mois à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur devra transmettre, à l'autorité compétente, les deux registres d'enquête ainsi qu'un exemplaire du dossier d'enquête comportant le rapport d'enquête du commissaire enquêteur et ses conclusions motivées.

Une copie du rapport et des conclusions sera adressée à Monsieur le Premier Vice-Président du Tribunal Administratif de Melun.

ARTICLE 11

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera déposée à la mairie de Melun et à la Préfecture de Seine-et-Marne pour être, sans délai, tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête. Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront également publiés sur le site internet de la Ville de Melun.

ARTICLE 12

Au terme de l'enquête, la procédure de modification n°6 du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Melun, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, des avis joints au dossier et des conclusions du rapport du commissaire enquêteur, sera soumis au Conseil Municipal pour délibération.

ARTICLE 13

Monsieur le Maire et Monsieur le Commissaire Enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

ARTICLE 14

Une copie du présent arrêté sera adressée à Monsieur le Premier Vice-Président du Tribunal Administratif et à Monsieur le Commissaire Enquêteur.

Fait à Melun, le 20/05/22

**Le Maire,
Président de la Communauté d'Agglomération
Melun Val de Seine,
Pour le maire,
Le Conseiller Municipal Délégué,**

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Guillaume Dezert', written over a faint yellow rectangular background.

Guillaume Dezert,

5.6 ANNEXES CARTOGRAPHIQUES

- 5.6.1 Plan de Zonage en vigueur ;**
- 5.6.2 Plan de la ZAC Grôber (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.**

5.1 - Plan de zonage

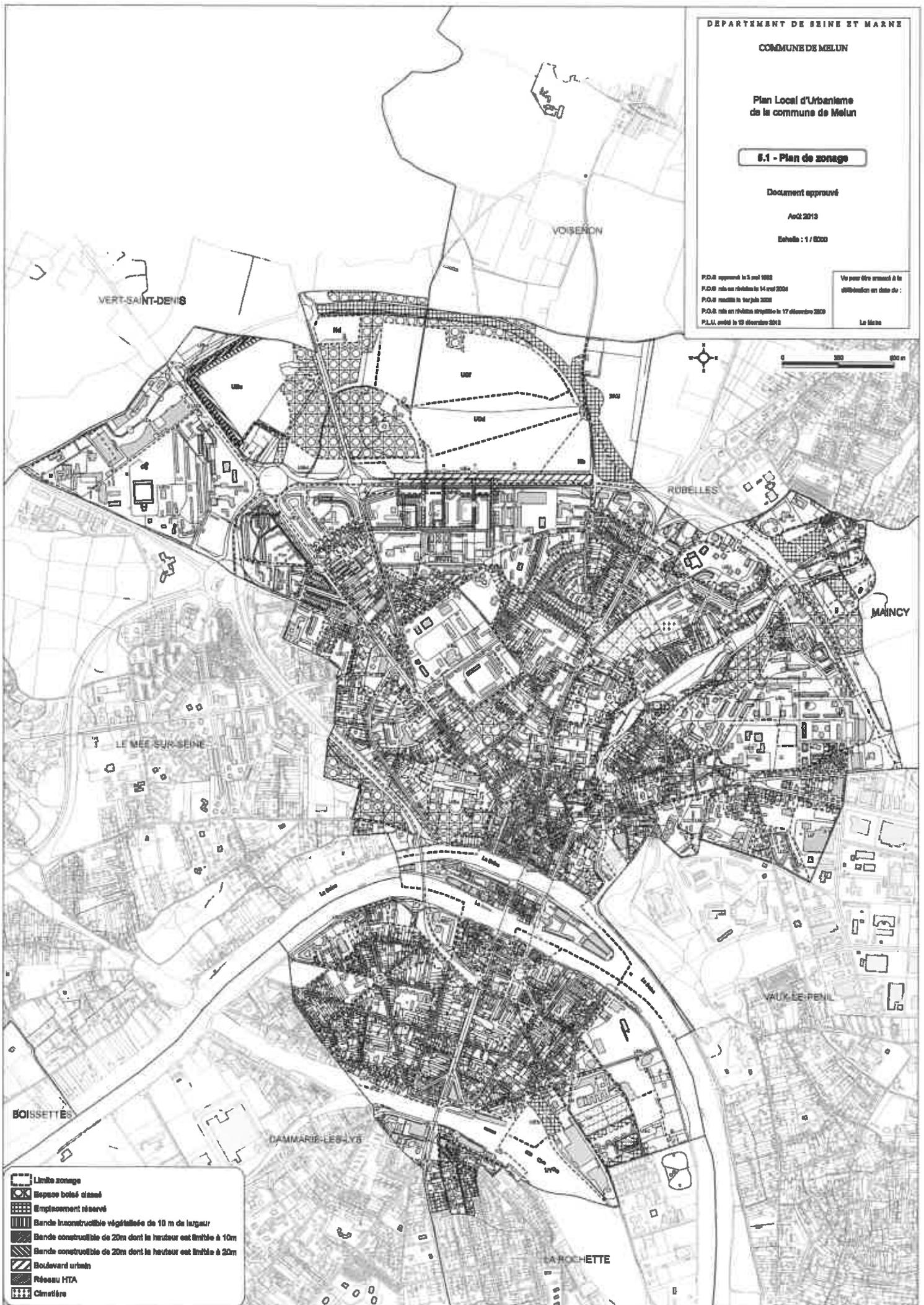
Document approuvé

Août 2013

Echelle : 1/8000

P.O.U. approuvé le 5 mai 1993
P.O.U. mis en révision le 14 mai 2004
P.O.U. modifié le 1er juin 2008
P.O.U. mis en révision simplifiée le 17 décembre 2009
P.L.U. adopté le 10 décembre 2013

Vo pour être annexé à la
délibération en date de :
Le Maire



- Limite zonage
- Espace boisé classé
- Emplacement réservé
- Bande inconstructible végétalisée de 10 m de largeur
- Bande constructible de 20m dont la hauteur est limitée à 10m
- Bande constructible de 20m dont la hauteur est limitée à 20m
- Boulevard urbain
- Réseau HTA
- Cimetière

Plan Local d'Urbanisme
de la commune de Melun

5.2 - Plan ZAC Grilber

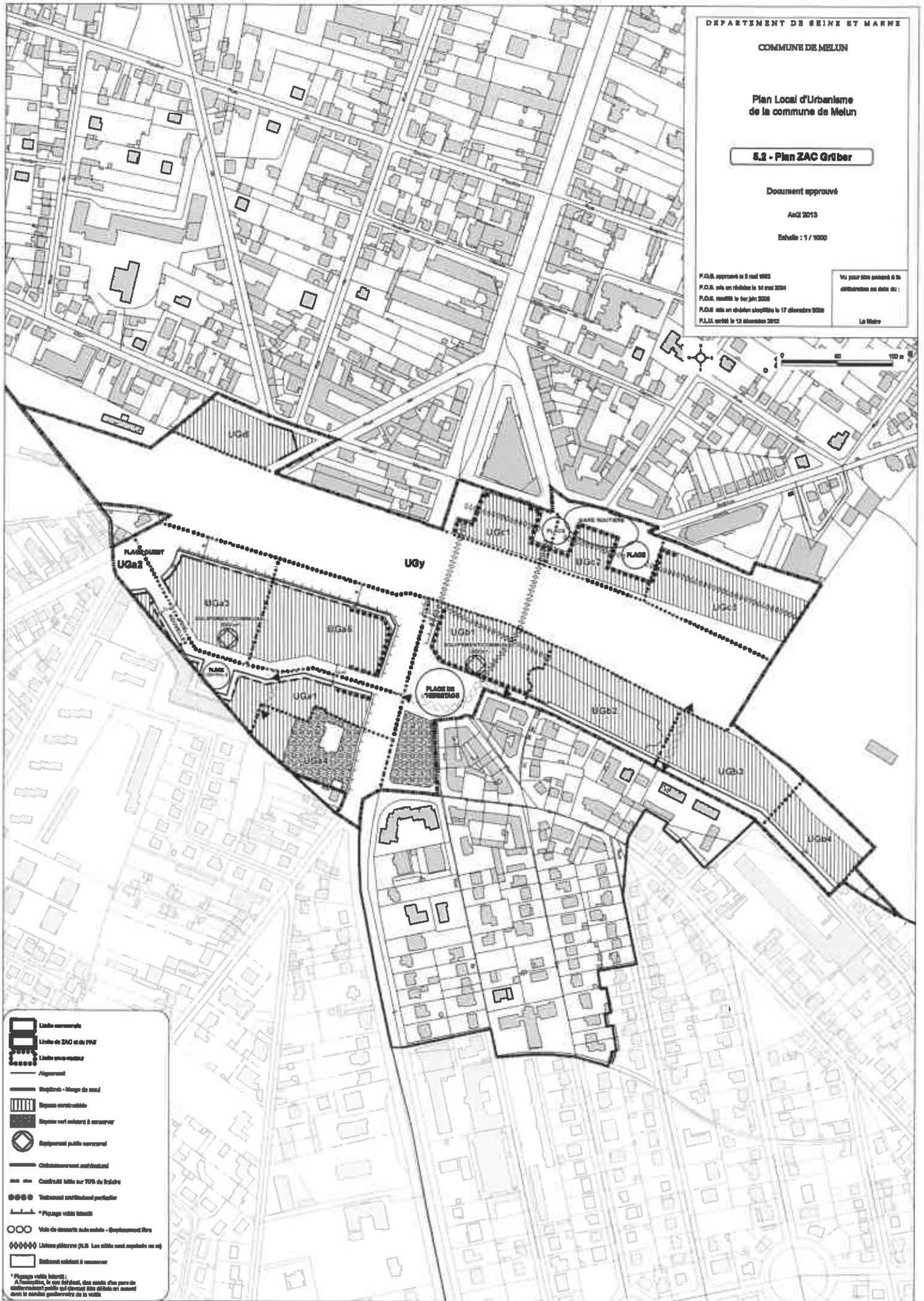
Document approuvé

Août 2013

Echelle : 1 / 1000

P.L.U. approuvé le 8 mai 1993
P.L.U. mis en révision le 04 mai 2004
P.L.U. modifié le 04 juin 2008
P.L.U. mis en révision complété le 17 décembre 2009
P.L.U. arrêté le 13 décembre 2012

Vu pour être passé à la
collaboration en date du :
Le Maire



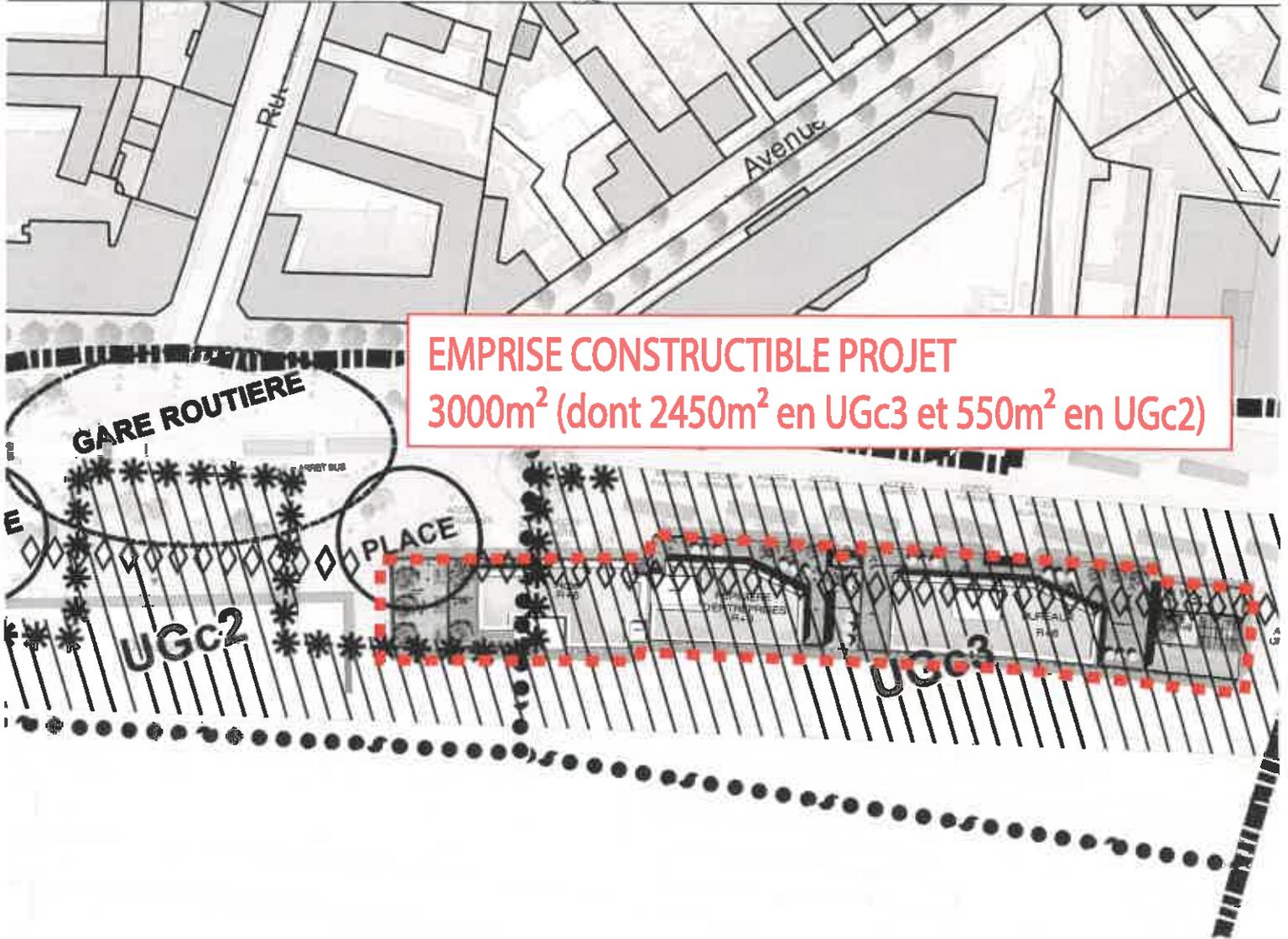
P.O.S. approuvé le 3 mai 1982
 P.O.S. mis en révision le 14 mai 2004
 P.O.S. arrêté le 1er juin 2009
 P.O.S. mis en révision adoptée le 17 décembre 2009
 P.L.U. arrêté le 23 septembre 2012

Vo pour être consulté à la
 bibliothèque en date de :

Le Melun

- Limite communale
- Limite de ZAC et du PAE
- Limite sous-secteur
- Alignement
- Surplomb - Marge de recul
- Espace constructible
- Espace vert existant à conserver
- Equipement public communal
- Ordonnancement architectural
- Contrainté belle sur 70% du linéaire
- Traitement architectural particulier
- * Fiquage vue intéressant
- Voie de descente automobile - Emplacement libre
- Liaison piétonne (P.S. Les côtés sont espacés en m)
- Bâtiment existant à conserver

* Fiquage vue intéressant :
 A l'exception, le cas échéant, des accès d'un parc de



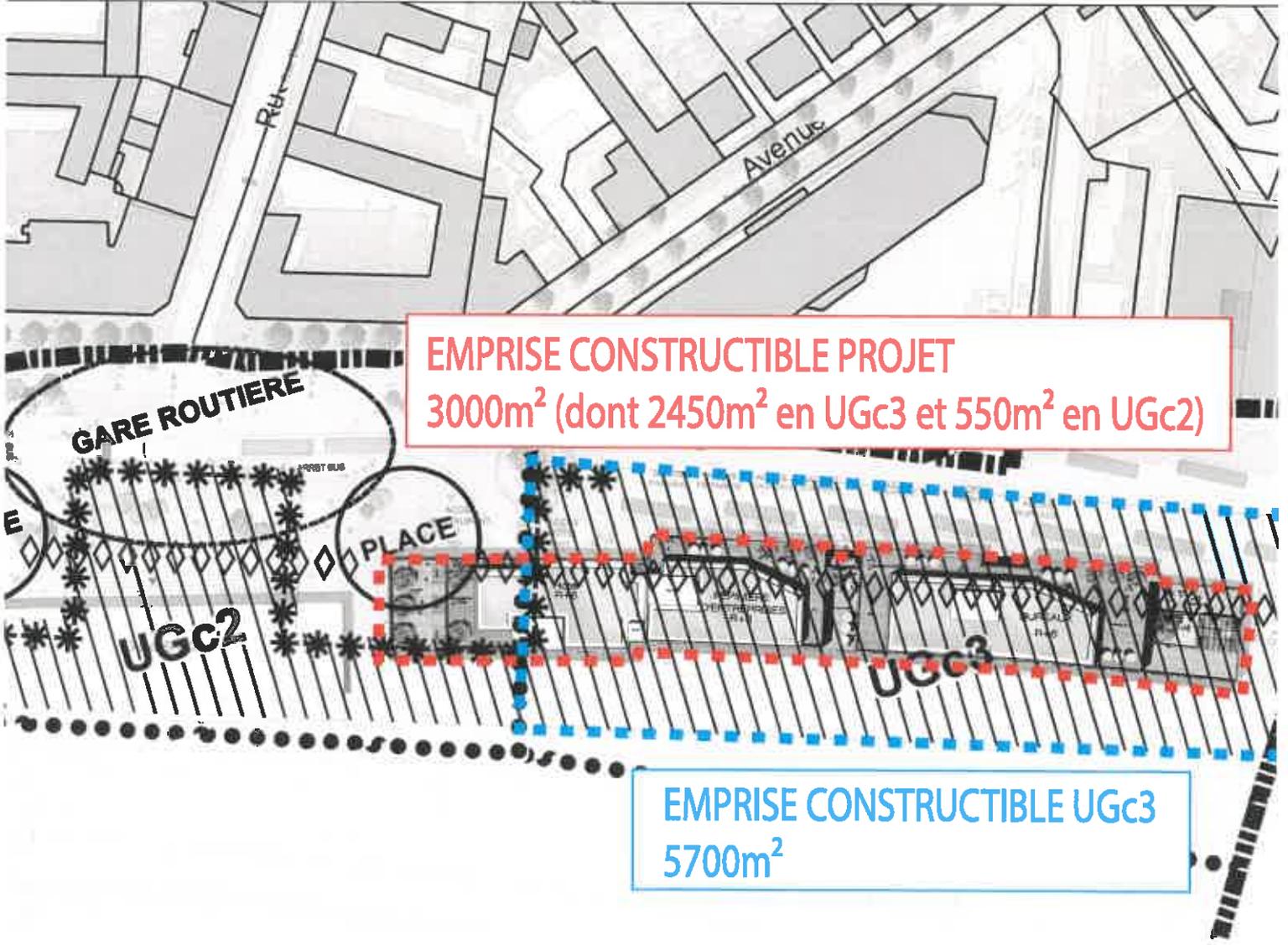
EMPRISE CONSTRUCTIBLE PROJET
 3000m² (dont 2450m² en UGc3 et 550m² en UGc2)

P.O.S. approuvé le 8 août 1982
 P.O.S. mis en révision le 14 mai 2004
 P.O.S. arrêté le 1er juin 2009
 P.O.S. mis en révision définitive le 17 décembre 2009
 P.L.U. arrêté le 03 décembre 2012

Vu pour être annexé à la
 délibération en date de :
 Le Maire

- Limites communales
- Limites de ZAC et du PAE
- Limites sous-secteur
- Alignement
- Surplomb - Marge de recul
- Espace constructible
- Espace vert existant à conserver
- Equipement public communal
- Ordonnement architectural
- Continuité bâtie sur 70% du linéaire
- Traitement architectural particulier
- Piquage voirie intérêt
- Voie de desserte automobile - Emplacement libre
- Liaison piétons (P.L.S. Les côtés sont expliqués en m)
- Bâtiment existant à conserver

* Piquage voirie Intérêt :
 A l'exception, le cas échéant, des accès d'un parc de

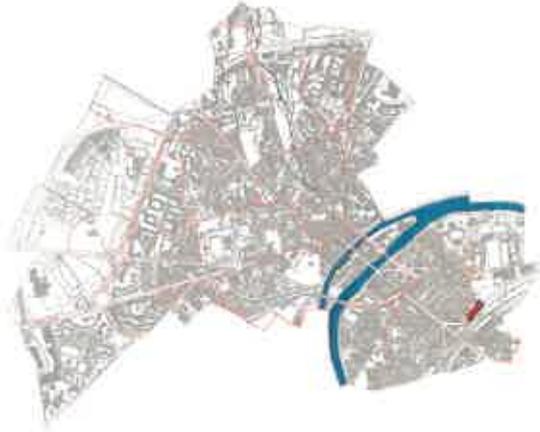


EMPRISE CONSTRUCTIBLE PROJET
 3000m² (dont 2450m² en UGc3 et 550m² en UGc2)

EMPRISE CONSTRUCTIBLE UGc3
 5700m²

Ville de Melun

**PLU ZONE UGc3 : Quartier de la Gare
SECTEUR PLAN MASSE**



LEGENDE

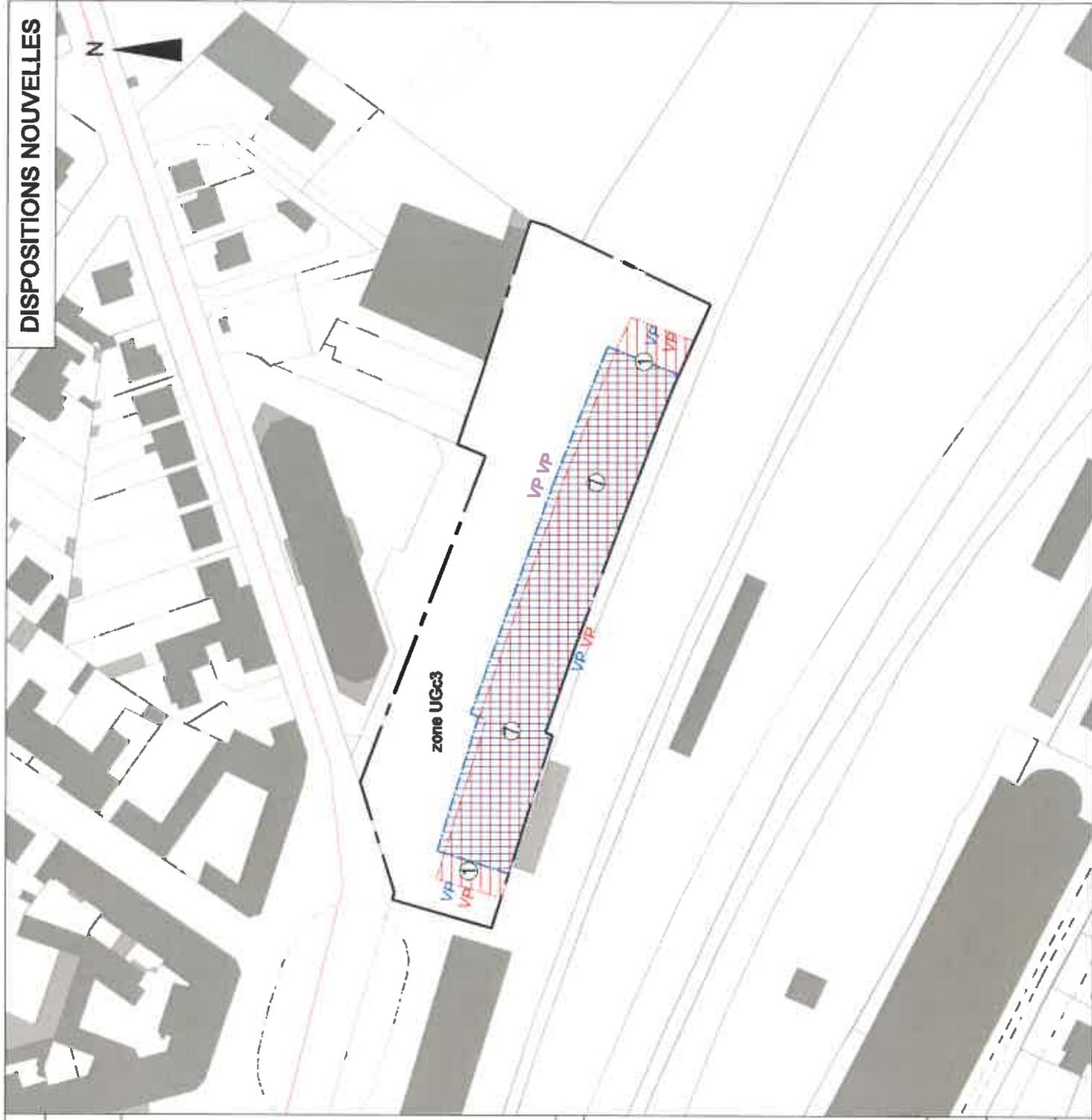
-  Limite périmètre de cession selon plan géométrique
-  Emprise constructible niveaux -1 à 1 (hauteur maxi RDC 4.50m)
-  Emprise constructible niveaux 2 à 7
-  Nombre de niveaux maximum

VP VP Vues principales

ECHELLE 1/1000e

09/03/2022

DISPOSITIONS NOUVELLES





PLAN LOCAL D'URBANISME

VILLE DE MELUN PLAN LOCAL D'URBANISME

PIECE REGLEMENT

DOCUMENT

REVISE ET APPROUVE LE 5 SEPTEMBRE 2013

MODIFIE LES 16 OCTOBRE 2014, 20 JUIN 2018, 27 SEPTEMBRE 2018, 15 JUILLET 2020 ET 30 JUIN 2021

MIS A JOUR LE 19 DECEMBRE 2018

Nota : pour aider à la compréhension des évolutions en cours du document d'urbanisme sur la zone UG, les modifications apportées dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme du projet de pôle d'échange multimodal de Melun sont identifiées en bleu. Celles proposées dans le cadre de la présente modification n°6 sont écrites en rouge.



À Melun, c'est déjà demain !

DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES

APPLICABLES A LA ZONE UG

L'actuelle zone UG couvre à la fois l'emprise de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Grüber », et redécoupée en quatre secteurs (conformément au Plan d'Aménagement de Zone associé à ladite ZAC) à savoir :

- Le secteur UGa, site occupé par les anciennes Brasseries Grüber sur le territoire de Melun, qui a vocation à l'accueil d'une programmation mixte (activités, bureaux, équipements, services et habitat). Porte d'entrée de la ville, ce secteur reçoit la Cité Judiciaire et ses annexes.
- Le secteur UGb qui comprend les parcelles situées au nord de la rue de l'industrie et comprises entre la RN6, la voie SNCF et la limite communale. Constitué de quatre îlots sur lesquels s'implantent notamment un équipement structurant, le Parc Stationnement Régional (secteur UGb2), pour les usagers et voyageurs des gares ferroviaire et routières, mais aussi des commerces, des bureaux, et des logements. Ce secteur est également constitué de nombreuses emprises appartenant à la SNCF et/ou d'emprises publiques dont la place Séjournée.
- Le secteur UGc qui correspond au périmètre de la gare SNCF et comprend en quasi-totalité des propriétés de la SNCF. Il englobe ainsi la gare SNCF, la gare routière située place Galleni et les terrains SERNAM qui ont vocation à accueillir une programmation mixte.
- Un secteur UGd qui comprend les parcelles situées entre la rue Albert Moreau et les voies SNCF.
- Un secteur UGy qui correspond au domaine ferroviaire S.N.C.F.

Cette zone, tout particulièrement les secteurs UGb et UGc, doit permettre la réalisation d'opérations conformes aux ambitions retenues de rééquilibrage des polarités attractives de Melun dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développements Durables, et aux orientations tournées vers la mise en œuvre d'aménagements favorisant la cohabitation des modes de transports alternatifs aux véhicules légers individuels.

La zone UG, les secteurs UGb et UGc ont vocation à accueillir des programmes mixtes, l'aménagement des gares routières et parvis nord (secteurs UGc2 - UGc3) et sud ; la construction d'un bâtiment prioritairement dédié aux voyageurs doté de cellules commerciales et de services dit « Emergence nord » (secteur UGc1), l'aménagement d'une place Séjournée (secteur UGb1) mais

ARTICLE UG1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites :

- Les constructions destinées à l'industrie.
 - Les constructions destinées à l'exploitation agricole et forestière.
 - L'implantation ou extension d'activités incompatibles avec l'habitat.
- 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 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.

Sont en outre autorisé en secteurs UGa4, UGc1, UGc2, UGc3 comme UGb2 et UGd exclusivement :

- Les constructions à usage de commerce, activités de services et tertiaires.
- Les équipements d'intérêt collectif et services public.
- Les autres activités du secteur secondaire compatible avec les usages et contraintes du secteur.

ARTICLE UG2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

RAPPEL

- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.6.142 du 28 juin 2007, les démolitions sont soumises à autorisation.
- Conformément à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.7.143 du 28 juin 2007, l'édification de clôture est soumise à autorisation
- Les constructions, aménagements et démolitions sont soumis aux régimes applicables prévus aux articles R 410-1 et suivant du code de l'urbanisme
- Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels au document graphique n°5.1.
- Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit

NUISANCES SONORES

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et hospitalières et des locaux destinés à recevoir du public devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992.

RISQUE D'INONDATION

Dans les territoires soumis à des risques d'inondation, délimités par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), les constructions, aménagements et démolitions nécessitant une autorisation d'urbanisme ne pourront être autorisés que s'ils respectent les dispositions réglementaires résultant de l'application du PPRI.

Sont autorisées sous conditions sur l'ensemble de la zone UG

- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumise 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 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 à la Cité Judiciaire et à ses annexes, y compris les logements de fonction et de gardiennage
- Les ouvrages d'utilité publique de faible emprise tels que transformateurs, etc...
- Les parcs de stationnement public de surface.

Sont en outre autorisés sous conditions dans le secteur UGb2 exclusivement

- 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...)

Sont en outre autorisé sous conditions dans les secteurs UGb3 et sous-secteurs UGc1, UGc2 et UGc3 exclusivement

- Les commerces, activités de services y compris les activités tertiaires et « bureaux ».

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie.

Sont autorisées sous conditions dans le secteur UGc1 :

- 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.

Sont en outre autorisées sous conditions dans le secteur UGy exclusivement

- 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 Corbell, classées comme axes nuisant de type I et II à moins de quatre files seront soumises à isolement 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.

ARTICLE UG3 - ACCES ET VOIRIES

3.1. Dispositions générales

Pour être constructible, une unité foncière doit être desservie par une voie publique ou privée en état de viabilité et dont les caractéristiques permettent de répondre aux exigences de la sécurité routière.

de la défense contre l'incendie, de la protection civile et du ramassage des ordures ménagères. Ces caractéristiques s'appliquent également aux voies piétonnes.

Lorsqu'un terrain est desservi par plusieurs voies, l'accès peut n'être autorisé que sur la voie où la gêne pour la circulation est la moindre.

3.2. Dispositions spécifiques à la zone UGa5

Les accès pourront se faire exclusivement par la façade sur la voie intérieure au secteur UGa.

Tout accès direct est interdit sur le boulevard Jean Jaurès (RN 372) et sur l'avenue de la Division Leclerc (RN6), sauf éventuellement un accès pour les fourgons cellulaires

3.3. Dispositions spécifique à la zone UGy

Des conditions particulières pourront toutefois être imposées en matière de tracé, de largeur ou de modalités d'exécution dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation de certains terrains riverains ou avoisinants, ou en vue de leur intégration éventuelle dans la voirie publique communale.

ARTICLE UG4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

Le pétitionnaire devra se conformer également au Règlement Sanitaire Départemental conformément à l'article 2 des dispositions générales du présent PLU.

4.1. Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination, implique l'utilisation d'eau potable, doit être obligatoirement alimentée par un branchement à un réseau public de distribution sous pression.

4.2. Assainissement

4.2.1. Eaux usées

Le branchement à un réseau collectif d'assainissement de caractéristiques appropriées est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle engendrant des eaux usées domestiques.

Sur la zone UGy, en l'absence d'un tel réseau ou en cas d'impossibilité technique grave de s'y raccorder, toutes les eaux usées devront être dirigées par des canalisations souterraines sur des dispositifs autonomes de traitement et d'évacuation conformes à la réglementation sanitaire et aux éventuelles contraintes particulières qui pourraient être imposées par les services compétents en fonction de la nature du sol ou du sous-sol. A cet effet, une étude de sol devra être jointe à la demande de permis de construire. Ces dispositifs devront être conçus de manière à pouvoir être mis hors circuit et la construction directement raccordée au réseau lorsqu'il sera réalisé.

Toute évacuation dans les fossés, cours d'eau et égouts pluviaux est interdite.

Le rejet dans le réseau public des eaux résiduelles industrielles ou artisanales pourra être soumis à des conditions particulières et devra notamment être soumis à un prétraitement.

4.2.2. Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur une unité foncière ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales et doivent garantir leur évacuation dans le réseau public d'assainissement.

Le rejet de ces eaux en rivière doit faire l'objet de l'autorisation des services compétents. Lorsqu'il existe un réseau public apte à recueillir les eaux pluviales, les aménagements sur le terrain devront garantir leur évacuation dans ledit réseau.

4.3. Déchets

Les commerces et services devront prévoir un local destiné à accueillir leurs déchets. Ce local devra avoir une surface suffisante au regard de l'activité envisagé.

4.4. Desserte téléphonique

Dans les ensembles de constructions groupées, la desserte téléphonique intérieure sera enterrée, les travaux de génie civil seront à la charge du lotisseur ou du promoteur.

ARTICLE UG5 - CARACTERISTIQUE DES TERRAINS

~~Il n'est pas fixé de règles.~~

Sans Objet

ARTICLE UG6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1. Principe général d'implantation

Les constructions devront être implantées à l'intérieur des emprises constructibles définies au document graphique n° 5.2 et de son addendum pour les sous-secteurs UGc2 et UGc3.

Toute construction est interdite dans les marges de reculement à l'exception des constructions en sous-sol et des rampes d'accès aux parkings.

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 ($h=i$). Cette disposition ne s'applique pas lorsque des marges de retrait sont indiquées sur le document graphique n°5.2.

6.2. Saillies et orfèls sur les marges de reculement

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.

6.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa4 et à la zone UGy

Il n'est pas fixé de règles.

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 ».

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 reculemment obligatoire qui s'y substitue soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

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.

ARTICLE UG7- IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

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.

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 :

- 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 bales ou des vues avec un minimum de 8 mètres.

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.

7.3. Dispositions spécifiques au secteur UGa5

Les constructions pourront être 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'ilot, 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.

ARTICLE UG8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1. Dispositions générales

La distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus proche d'une autre construction doit être au moins égale à :

- La hauteur de la façade la plus haute de la construction, avec un minimum de 8 mètres, si la façade la plus basse comporte des baies principales.
- La hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 8 mètres si cette dernière ne comporte pas de baies et que la façade la plus haute en comporte.
- Au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 4 mètres si les deux façades ne comportent pas de baies principales.

La plus courte distance entre deux bâtiments ne pourra pas être inférieure à 2,50 mètres.

8.2. Dispositions spécifiques au secteur UGa5

Il n'est pas fixé de règles.

8.3. Dispositions spécifiques à la zone UGy

La distance entre deux constructions édifiées sur un même terrain doit être au moins égale à 6 mètres.

ARTICLE UG9 - EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règles.

ARTICLE UG10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

10.1. Définition et mode de calcul de la hauteur

La hauteur maximum des constructions est définie cumulativement par les critères suivants, lorsqu'ils sont précisés :

- la hauteur maximum au faîtage 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.

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel au moment du dépôt de l'autorisation d'urbanisme.

Toutefois, dans les secteurs de risque d'inondation délimités par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), les hauteurs 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.

10.1. Limitation des hauteurs

Dans le tableau ci-après le nombre de niveaux est donné en valeur absolue, par exemple 5 niveaux peuvent correspondre à un bâtiment avec un rez-de-chaussée, 3 étages et un comble aménagé ou pas. Le dernier niveau correspond généralement à des combles ou un attique.

	Hauteur maximum	Nombre de niveaux
Dispositions générales applicables à la zone UGa		
Disposition générale applicable aux secteurs UGa1, UGa2		6
Disposition générale applicable au secteur UGa3		7
Disposition générale applicable au secteur UGa4		5
Disposition générale applicable au secteur UGa5	24 m	
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

Dispositions générales applicables à la zone UGc		
Disposition générale applicable au secteur		7
Disposition applicable à la zone UGd 5		
Disposition applicable à l'ensemble de la zone UGd		5
Dispositions générale applicable à la zone UGy :		
Pour les constructions à usage d'habitation		3
Pour les constructions à usage d'activités	15m	

Les façades des secteurs UGa2 et UGa3 sur la rue Fabien et l'avenue Jean Jaurès formant une entité architecturale « porte de ville », leur hauteur devra être, sur la partie de façade, en arc de cercle et sur leur retour au moins sur une distance de 15 mètres, identique.

Les hauteurs des bâtiments en limite de ZAC ou d'îlot devront s'harmoniser avec les constructions voisines.

Dispositions spécifiques au secteur UGy

Pour les CINASPIC (équipements publics ferroviaires), il n'est pas fixé de règles.

ARTICLE UG11 - ASPECT EXTERIEUR

Rappel : Il est recommandé que les constructions soient édifiées 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.

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 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.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

11.1.4. Toitures

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.

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.

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

11.4.2. Dispositions spécifiques aux zones UGa1, UGa2, UGa3, UGa4, UGb3, UGb4 et UGc, et UGd

Lorsque la construction à édifier comportera une toiture en pente, celle-ci sera composée d'un ou plusieurs éléments à versants dont la pente sera comprise entre 20 et 45° en ne comportant aucun débord sur les pignons.

Les toitures à pente seront recouvertes de matériaux ayant l'aspect et la couleur de la tuile vieillie ou de l'ardoise.

L'éclairage éventuel des combles sera assuré soit par des ouvertures en lucarnes, soit par des ouvertures en châssis de toit contenues dans le plan des versants, soit par des fenêtres en pignon.

Ces dispositions pourront ne pas être imposées en cas d'adjonction à une construction existante ou s'il s'agit de projets dont l'intégration dans l'environnement naturel ou architectural existant aura été particulièrement étudiée et dûment justifiée.

11.1.5 Clôtures

Dans la zone UGa et dans les secteurs UGb3 et UGb4, tant en bordures des voies qu'entre les propriétés, les clôtures devront s'harmoniser avec la ou les constructions existantes sur la propriété ou dans le voisinage immédiat. La hauteur totale de la clôture n'excèdera pas 2 mètres.

11.1.6 Dispositions diverses

Les citernes non enterrées de combustible sont interdites.

11.2 Dispositions spécifiques à la zone UGa5

Les constructions à édifier devront présenter un aspect compatible avec le caractère public de l'édifice et sa situation privilégiée sur les voies d'accès aux communes de Melun et de Dammarie-les-Lys. En particulier, il devra être tenu compte de sa position privilégiée par rapport aux voies ferrées, à la gare de Melun et à la place de l'Ermitage.

11.3 Dispositions spécifiques à la zone UGb1

Les façades des constructions latérales, postérieures et sur les voies S.N.C.F. doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les couvertures apparentes en tôle ondulée et amiante ciment, en papier goudronné, sont interdites.

Cet flot sera traité sans clôture sur le domaine public.

Les clôtures éventuelles sur le domaine S.N.C.F. ne devront pas comporter de parties pleines à une hauteur supérieure à 0,80 mètres.

11.4 Dispositions spécifiques à la zone UGb2

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.

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.

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.

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

11.5 Dispositions spécifiques à la zone UGy

En cas de réalisation sur la propriété d'un établissement classé ou non, d'un dépôt en plein air de quelque nature qu'il soit, une clôture pourra être imposée tant sur l'alignement des voies que sur les limites séparatives.

Cette clôture sera, dans tous les cas, doublée de plantation de telle manière qu'elle assure un écran visuel efficace.

Les citernes à gaz liquéfiés ou a mazout, ainsi que les installations similaires seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique.

ARTICLE UG12 - STATIONNEMENT DES VEHICULES

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.

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.

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 :

- 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.

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 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 notable.

Le stationnement privé de surface est interdit.

Les normes de stationnement sont différenciées selon les destinations des constructions identifiées au Code de l'urbanisme. La règle applicable aux constructions non prévues est celle de la destination dont les constructions sont le plus directement assimilables.

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 :

- Longueur : 5m
- Largeur : 2,30m

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.

12.1.2 Pour les constructions à usage autre que l'habitation :

Il est fixé une surface au moins égale à 60% de la surface de plancher sera consacrée au 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
- 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

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.

12.3 Dispositions spécifiques à la zone UGa5

Le stationnement de surface est autorisé pour les places destinées aux VIP et véhicules de livraisons.

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.

ARTICLE UG13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1. Dispositions générales

Les plantations existantes devront être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes d'espèces indigènes.

Dans la mesure où le programme construit comportera des espaces libres non construits, toute demande de permis de construire sera accompagnée :

- D'une note justifiant le choix du parti paysager ;
- D'un plan détaillé des espaces verts indiquant la nature et le nombre de sujets plantés ;
- D'un plan des liaisons piétonnières.

13.2. Dispositions spécifiques aux zones UGa1, UGa2, UGa3, UGa4, UGb1, UGc

70% des espaces libres de constructions seront plantés à raison d'un arbre de haute tige par 100m².

Les espaces verts sur dalle devront comporter une épaisseur de terre végétale de :

- 0,30 mètres pour le gazon ;
- 0,60 mètres pour les arbustes ;
- 1,40 à 1,80 pour les arbres à grand développement.

Les rampes d'accès sont autorisées dans les espaces verts privés à condition qu'elles soient découvertes.

13.3. Dispositions spécifiques à la zone UGa4,

L'espace vert existant devra être protégé. Il ne devra pas être porté atteinte ni à sa surface ni à ses plantations.

Toute modification de l'état des terrains concernés ne peut être effectuée que dans la mesure où il n'est porté atteinte ni à la superficie, ni à l'unité, ni au caractère desdits espaces verts. Par contre, toutes les mesures doivent être prises pour entretenir et même améliorer le caractère de l'espace vert protégé.

13.4. Dispositions spécifiques à la zone UGa5

Les espaces libres non bâtis et non équipés par des places de stationnement devront être plantés.

En cas de création d'une terrasse couvrant un rez-de-chaussée, des prescriptions pourront être imposées en matière de plantation.

13.5. Dispositions spécifiques à la zone UGb2

Il n'est pas fixé de règles

13.6. Dispositions spécifiques à la zone UGy

Les constructions et installations admises dans la zone, en vertu du règlement ne seront cependant autorisée que :

- Si elles respectent le boisement existant (un relevé des arbres à conserver, à abattre, à replanter pourra être exigé à l'appui de la demande de permis de construire).
- Si leur insertion dans le site est soigneusement étudiée.

ARTICLE UG14 - POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DES SOLS

14.1. Dispositions spécifiques à la zone UGa

La surface de plancher affectée aux secteurs UGa1, UGa2, UGa3 est de : 24 090m².

Cette surface maximale ne concerne pas les constructions à usage scolaire, sanitaire ou hospitalier, ni les équipements d'infrastructures.

La surface de plancher affectée au secteur UGa5 est de 25 000m².

14.2. Dispositions spécifiques à la zone UGb

La surface de plancher affectée au secteur UGb1 est de : 19 000 m².

Les commerces pourront atteindre une surface maximum de 4 000 m² (hors réserves et parties communes), avec possibilité d'une seule unité à 1 200 m².

Cette surface maximale ne concerne pas les constructions à usage scolaire, sanitaire ou hospitalier ni les équipements d'infrastructure.

La surface de plancher affectée au secteur UGb3 est de : 6 000m².

La surface de plancher affectée au secteur UGb4 est de 5 000 m².

14.3. Dispositions spécifique à la zone UGc

La surface de plancher affectée aux secteurs UGc1 est de 7 000m².

La surface de plancher affectée aux secteurs UGc2 est de 6 000m².

La surface de plancher affectée aux secteurs UGc31 est de 14 000m².

Cette surface maximale ne concerne pas les constructions à usage scolaire, sanitaire ou hospitalier ni les équipements d'infrastructure.

14.4. Dispositions spécifiques à la zone UGd

La surface de plancher affectée à la zone UGd est de 4 500 m².

LEXIQUE

Accès : Espace affecté à l'accès à la voirie publique, soit directement, soit par l'intermédiaire d'une servitude de passage suffisant, à la limite de la parcelle ou de l'unité foncière et de la voie qui les dessert.

Acrotère : L'acrotère est le muret situé en bordure de toiture-terrasse permettant le relevé d'étanchéité, non compris les éléments d'ornementation et garde-corps pleins ou à claire-voie.

Affouillement de sol : Extraction de terre ou modification du nivellement existant du sol, qui doit faire l'objet d'une autorisation si sa superficie est supérieure à 100 m² et si sa profondeur excède 2 mètres.

Aire de stationnement : voir stationnement.

Allignement : Limite du domaine public (voirie, places et squares publics, emprises ferroviaires, cimetières...) au droit des propriétés privées riveraines.

Annexe : Seront considérés comme des constructions annexes, les locaux secondaires indépendants de la construction principale, ayant une fonction de service tels que : réserves, celliers, abris de jardin, garages, ateliers non professionnels, locaux techniques, etc. ...

Ainsi, un garage, un cellier, une chaufferie, etc... accolés au bâtiment principal ne sont pas des annexes.

Aménagement et équipements légers de loisirs : Sont regardées comme des habitations légères de loisirs les constructions démontables ou transportables, destinées à une occupation temporaire ou saisonnière à usage de loisir.

Artisanat : Cette destination comprend les locaux et leurs annexes où sont exercés des activités de fabrication, de transformation, de réparation ou de prestation de service (liste fixée par décret n° 98-247 du 2 avril 1998, JO numéro 79 du 03 avril 1998).

Attique : Étage placé au sommet d'une construction, de proportions moindres que les étages inférieurs.

Baie : Ouverture pratiquée dans une paroi qui permet à une personne de voir à l'extérieur à partir de la position debout sur le plancher du local. Les portes et fenêtres sont des baies.

Bâtiment à Energie Passive (BEPAS) : La norme "Bâtiment à Energie Passive" (BEPAS) concerne les logements dont la consommation énergétique maximale est inférieure à 15 kWh d'énergie primaire (kWh_{ep}) par m² et par an, tous usages confondus.

Bâtiment à Energie Positive (BEPOS) : Un bâtiment à énergie positive est un bâtiment qui produit plus d'énergie qu'il n'en consomme.

Bâtiment Basse Consommation : Un bâtiment Basse Consommation est un bâtiment dont la consommation énergétique maximale est inférieure à 50 kWh d'énergie primaire par m² et par an. Cette norme correspond à la réglementation thermique 2012 (RT 2012), et est applicable à tous les permis de construire déposés à compter du 1 janvier 2013. L'appellation BBC+ vise à identifier les bâtiments neufs dont les très faibles besoins énergétiques contribuent à atteindre les objectifs de 2050 : réduire les émissions de gaz à effet de serre par 4.

Bâtiments contiguës : Bâtiments qui sont en contact.

Bureau : Cette destination comprend les locaux et annexes dépendant d'organismes publics ou privés ou de personnes physiques.

Sont considérés comme locaux à destination de bureaux tous les locaux et leurs annexes tels que couloirs, dégagements salles de réunion, d'exposition, d'archives, salles d'attente et de réception, où sont exercées des activités de direction, de services, de conseil, de gestion, d'étude, d'ingénierie, de conception, de recherche et développement, de traitement mécanographique ou d'informatique de gestion et quelle que soit leur implantation, les bureaux de la direction générale d'une entreprise industrielle, de ses services généraux, financiers, juridiques et commerciaux.

Les professions libérales telles que cabinets médicaux, juridiques, ... en font également partie.

Changement de destination : voir « destination ».

Clôtures : une clôture est un ouvrage qui sert à enclore un espace. Elle matérialise soit :

- La limite entre deux propriétés privées, elle est alors élevée en limite séparative.
- La limite entre le domaine public et le domaine privé, elle est alors élevée sur l'alignement.

Au titre de l'article R 421-12 du Code de l'urbanisme et à la délibération du Conseil Municipal n°2007.6.7.143 du 28 juin 2007, l'édification de clôture est soumise à une déclaration préalable.

Coefficient d'occupation du sol (COS) : Le COS qui détermine la densité de construction admise est le rapport exprimant le nombre de mètres carrés de surface de plancher susceptibles d'être construits par mètre carré de sol.

Pour le calcul du coefficient d'occupation du sol, la superficie du ou des terrains comprend, le cas échéant, les espaces boisés classés. La surface de plancher existante conservée sur le ou les terrains est déduite des possibilités de construction.

Commerce : Cette destination comprend les locaux affectés à la vente de produits ainsi que les cafés et restaurants accessibles à la clientèle, et leurs annexes (à l'exception des locaux relevant de la destination artisanat).

Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) : Elles recouvrent des destinations permettant de répondre à un service public.

Défrichement : Opération ayant pour objet de détruire l'espace boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière sans qu'il y ait lieu de prendre en considération les fins en vue desquelles ces opérations sont entreprises ou de celui qui en prend l'initiative. A distinguer des coupes et abatages d'arbre.

Destination de la construction : ce pour quoi la construction a été conçue, réalisée ou transformée. Le code de l'urbanisme fixe les neuf destinations qui peuvent être retenues pour une construction :

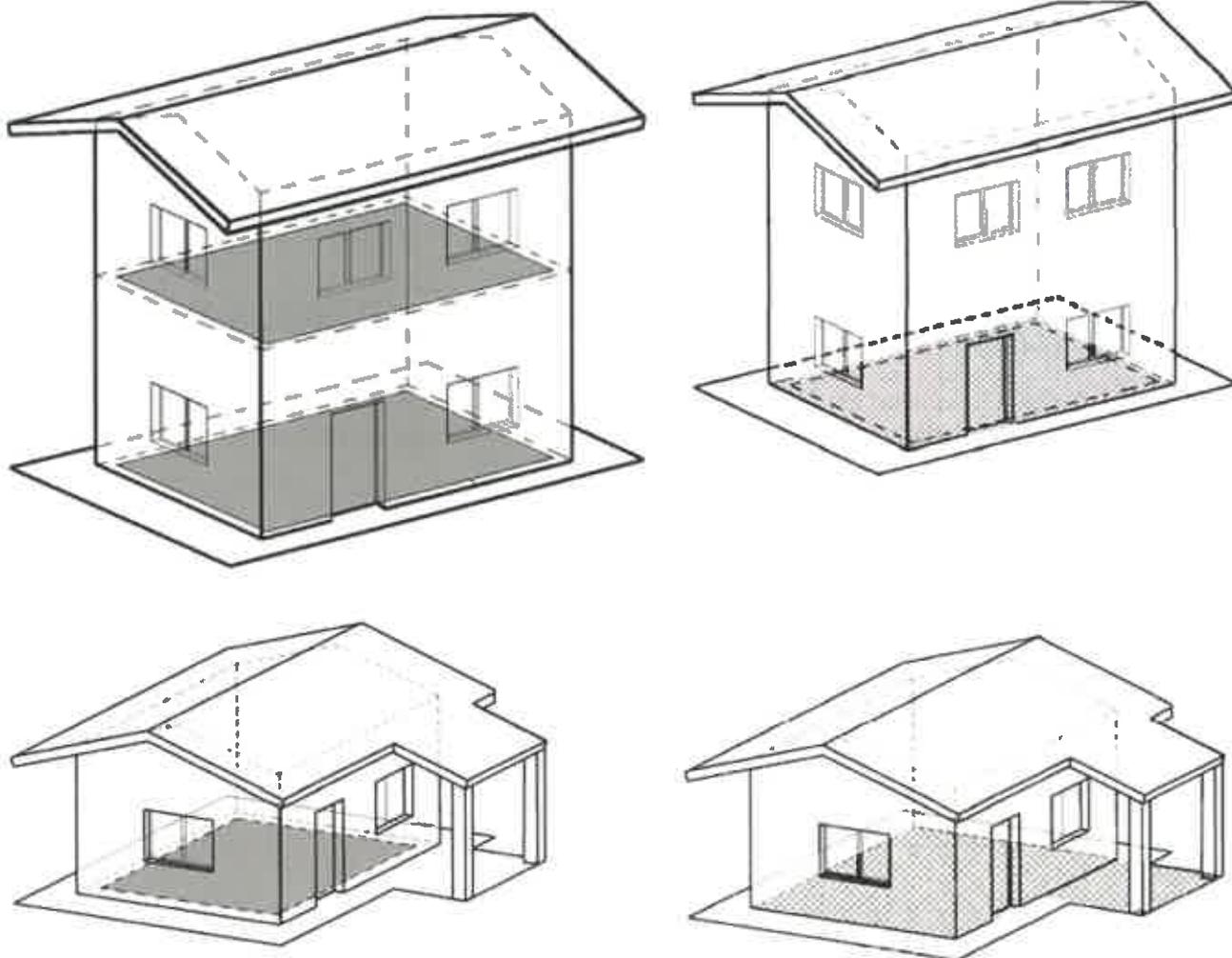
- L'habitation ;
- L'hébergement hôtelier ;
- Les bureaux ;
- Le commerce ;
- L'artisanat ;
- L'industrie ;
- L'exploitation agricole ou forestière ;
- La fonction d'entrepôt ;
- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Domaine public : Comprend les biens appartenant à des personnes publiques et qui sont affectés soit à l'usage public, soit à un service public. Exemple : Les voies routières, ferrées, un parc public de stationnement...

Egout du toit : Élément recueillant les eaux pluviales de la toiture, la gouttière.

Emplacement réservé : Les documents graphiques du règlement délimitent des emplacements sur lesquels sont interdits toutes constructions ou aménagements autres que ceux prévus par le document d'urbanisme (équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général, espace vert public, voirie publique). Les emplacements réservés sont recensés en annexe du règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Emprise au sol des constructions : La définition de l'emprise au sol est inscrite à l'article L.420-1 du code de l'urbanisme. Il s'agit de la superficie qu'occupe au sol une construction en superstructure. Elle correspond à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus. Elle ne doit pas être confondue avec le Coefficient d'Occupation des Sols (COS) qui représente les surfaces cumulées de tous les planchers sur tous les niveaux de l'habitation.



Entrepôt : cette destination comprend les locaux d'entreposage et de reconditionnement de produits ou de matériaux

Espace Boisé Classé : Le Plan Local d'Urbanisme peut classer en espace dit «Espace Boisé classé» des bois, forêts, parcs, arbres isolés, haies, plantations d'alignement... à conserver, protéger ou créer, qu'ils soient ou non soumis au Code forestier, enclos ou non, publics ou privés. Ce classement interdit tout changement d'affectation et tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de ces boisements.

Espaces libres : On entend par espaces libres, la surface du terrain constructible non affectée aux constructions, aux aires de stationnement, à la desserte, les terrasses, piscines.

Espace vert : Un espace vert désigne un espace planté d'arbres, d'arbustes, de légumes, de fleurs et / ou engazonné ainsi que les éléments ornementaux, les sentiers non imperméabilisés. Il peut être ou non en "pleine terre".

Exhaussement du sol : Remblaiement de terrain qui doit faire l'objet d'une autorisation si sa superficie est supérieure à 100 m² et sa hauteur excède 2 m.

Extension : Construction destinée à faire partie intégrante d'un bâtiment préexistant notamment par une communauté d'accès et de circulation intérieure ou une contiguïté de volume. Les surélévations constituent des extensions.

Extension mesurée : Les extensions dérogatoires aux règles autorisées par le règlement sont mesurées. Elles ne doivent pas dépasser 20 % de la surface de plancher et/ou de l'emprise au sol du bâtiment existant à la date de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme.

Façade : Désigne chacune des faces verticales en élévation d'un bâtiment (compris les parements extérieurs, et éléments de composition tels saillies, balcons, modénatures, etc.).

Le nu de la façade se définit par le plan vertical de façade le plus rapproché de la limite séparative ou de l'alignement compté à partir du revêtement extérieur fini, hormis éléments de composition.

Façade aveugle : Une façade aveugle est une façade ne comportant aucunes ouvertures (baies, vues, jours, jours de souffrance...)

Faîtage : ligne de jonction supérieure de deux pans de toiture inclinés suivant des pentes opposées ; partie supérieure d'un comble.

Gabarit : Ensemble des plans, verticaux ou obliques, constitués par les façades et toitures d'un bâtiment (existant ou projeté).

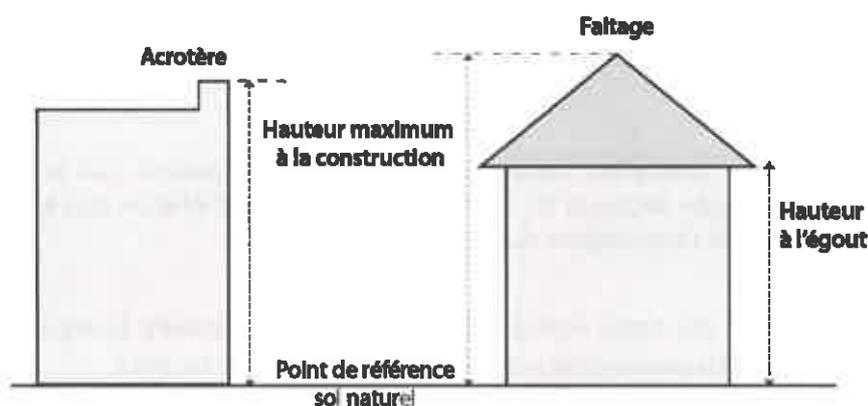
Habitat : Toute construction à destination d'habitat principal ou secondaire, y compris les logements de fonction et les chambres de service sauf s'ils sont rattachés à des Constructions et Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif (CINASPIC).

Habitation légères et de loisirs : Construction démontable ou transportable, destinée à une occupation temporaire ou saisonnière à usage de loisirs.

Hauteur : La hauteur limite des constructions se définit selon le nombre de niveau, la hauteur à l'égout et la hauteur maximum (au faitage ou à l'acrotère).

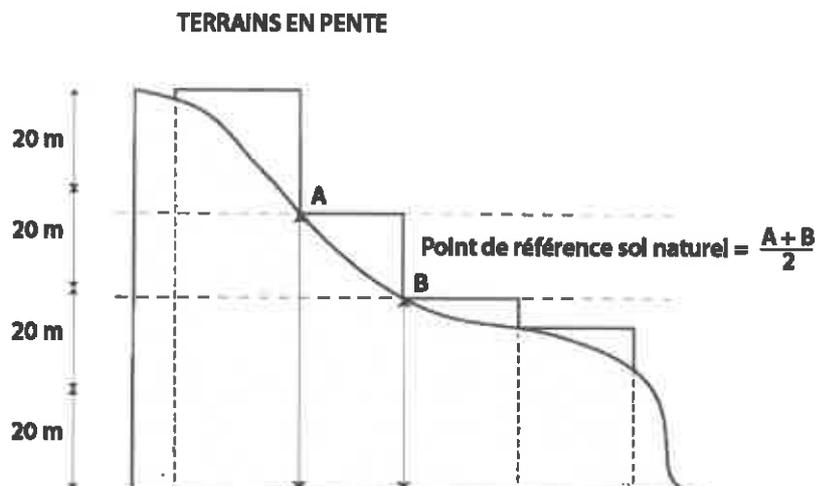
- **Hauteur à l'égout :** Elle se calcule à l'égout du toit
- **Hauteur par niveau :** le nombre de niveaux est donné en valeur absolue, par exemple 5 niveaux peuvent correspondre à un bâtiment avec un rez-de-chaussée, 3 étages et un comble aménagé ou pas). Le dernier niveau correspond généralement à des combles ou un attique. Un seul niveau habitable est admis dans les combles.

- **Hauteur maximum** : La hauteur maximale est l'altitude limite que doivent respecter les constructions, mesurée à partir du niveau du sol naturel au moment du dépôt de la demande jusqu'au point le plus élevé du bâtiment : faitage de la toiture ou acrotère en cas de toiture-terrasse. 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 maximum dès lors que leur emprise et gabarit sont adaptés au caractère et à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.



La hauteur des constructions se calcule par référence au sol naturel au moment du dépôt de la demande sauf pour les secteurs soumis à un risque d'inondation couvert par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation. Dans ce cas, la hauteur des constructions se calcule par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m.

Lorsque le terrain est en pente, il est partagé en section de 20 m maximum. Le point de référence est alors la moyenne des du point le plus haut et du point le plus bas de la section dans le sens de la plus grande pente.



Industrie : Cette destination comprend les locaux et Installations principalement affectés à la fabrication industrielle de produits commercialisables.

Installation classée pour la protection de l'environnement : Un établissement industriel ou agricole entrent dans la catégorie des « Installations classées pour la protection de l'environnement » quand ils peuvent être la cause de dangers ou d'inconvénients notamment pour : les commodités de voisinage, la sécurité, la salubrité, la santé publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et des monuments.

Dans un esprit de prévention, une réglementation stricte a été élaborée soumettant l'ouverture de telles installations à un régime d'autorisation préalable ou de simple déclaration, selon le degré de gravité des nuisances dont elles peuvent être la cause : bruit, dangers d'explosion, incendie. Cette réglementation relève du Code de l'environnement.

Jours : Les jours sont des ouvertures, des fenêtres destinées seulement à laisser passer la lumière et non l'air. Ils sont "à verre dormant", c'est à dire munis d'un verre fixé dans un châssis qui ne peut pas être ouvert.

L'Article 675 du code civil énonce que « L'un des voisins ne peut, sans le consentement de l'autre, pratiquer dans le mur mitoyen aucune fenêtre ou ouverture, en quelque manière que ce soit, même à verre dormant. »

Jours de souffrance : Les jours de souffrance à l'inverse des jours ne peuvent en aucun cas laisser passer les regards sur le bien voisin. Elles permettent d'éclairer une pièce. Ces jours peuvent être créés sur un mur séparatif entre deux propriétés. Elles doivent cependant être insérées dans le mur mitoyen à une hauteur d'au moins 2.60 m du plancher s'il s'agit d'un rez-de-chaussée et 1.90 m du plancher s'il s'agit d'un étage.

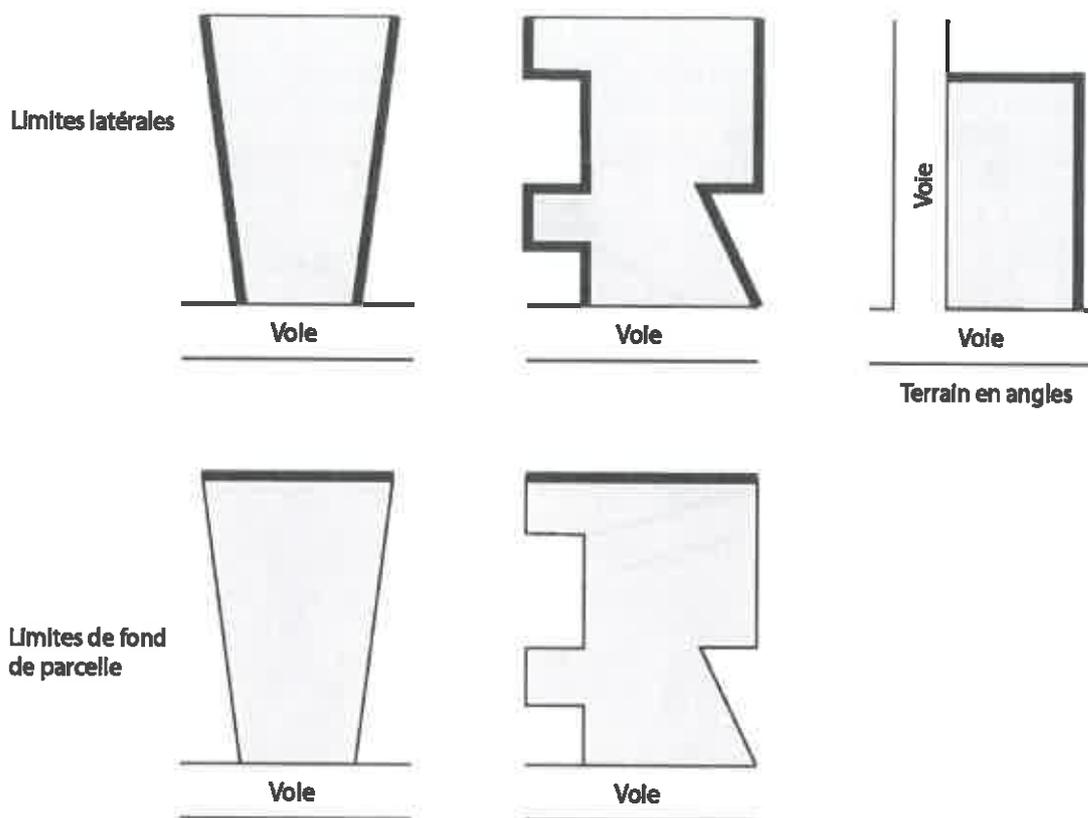
Les briques de verres ne créent pas de jour de souffrance. Elles doivent être considérées comme un matériau de construction, au même titre qu'une brique de terre cuite ou un parpaing, elles échappent à la réglementation des vues et des jours (Cass civ 26 novembre 1964).

Limite séparative : Ce sont les limites de l'unité foncière autres que celle qui est placée en façade de rue. Elles peuvent être latérales ou de fond de parcelle.

Les limites séparatives latérales : il s'agit de limites d'unités foncières qui aboutissent à une voie ou emprise publique. Sur une même unité foncière, on distingue des règles relatives à l'implantation en limites séparatives pour :

- La construction à l'intérieur de la bande de x m de profondeur à partir de l'alignement
- La construction admise au-delà de cette bande

Les limites séparatives de fond de parcelle : il s'agit de limites séparatives d'unités foncières qui n'aboutissent pas à une voie ou emprise publique. Les règles d'implantation relatives aux limites séparatives de fond de parcelle diffèrent suivant la profondeur du terrain. En zone pavillonnaire, la marge de retrait imposée sur les limites de fond de parcelle est plus importante pour les terrains dont la profondeur est supérieure à 25 mètres mesurée à partir des voies ou emprises publiques.

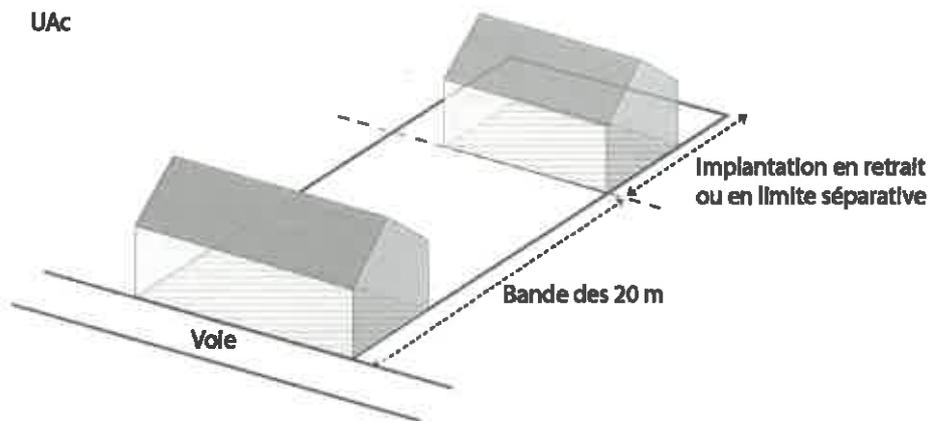


Les schémas ci-après illustrent les règles d'implantation par rapport aux limites parcellaires et aux voies. Ces schémas représentent des possibilités d'implantation mais ne comprennent pas la totalité des dispositions applicables à un terrain qui peuvent faire varier l'implantation de la construction (emprise au sol, COS, espaces verts)

ZONE UA

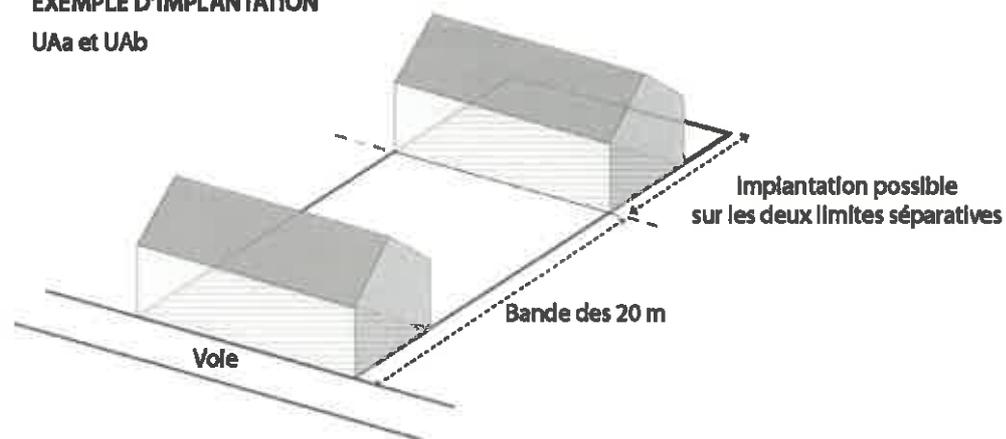
EXEMPLE D'IMPLANTATION

UAc



EXEMPLE D'IMPLANTATION

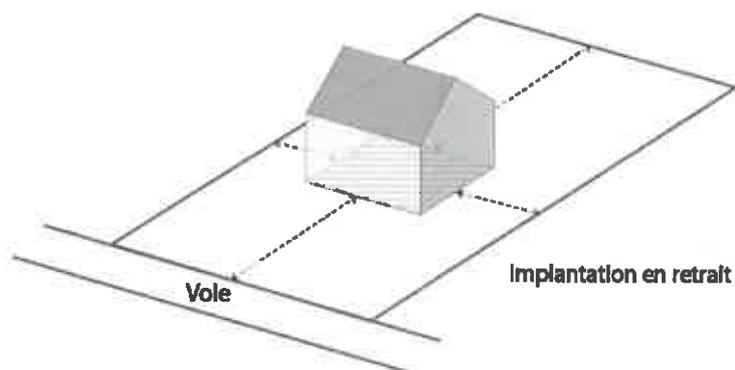
UAa et UAb



ZONE UB

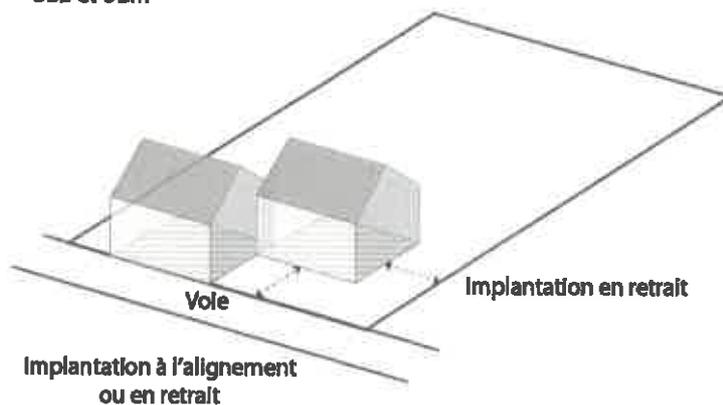
EXEMPLE D'IMPLANTATION

UBa



EXEMPLE D'IMPLANTATION

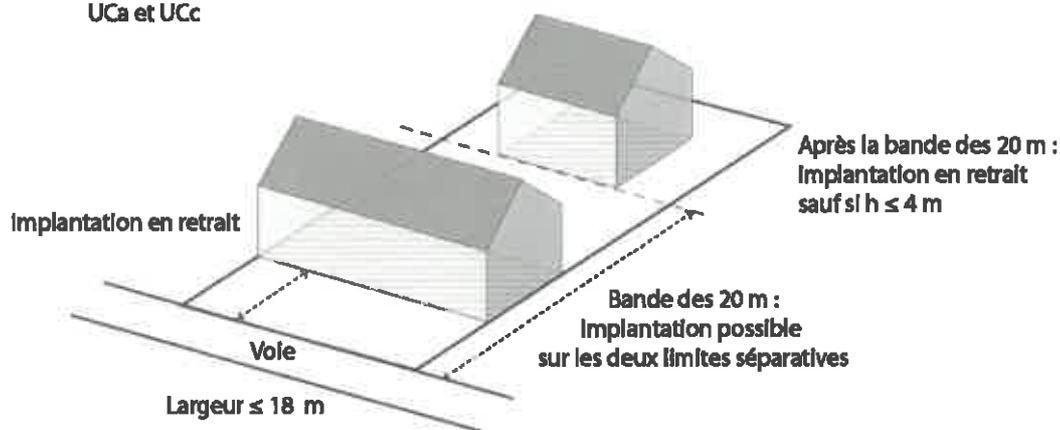
UBb et UBm



ZONE UC

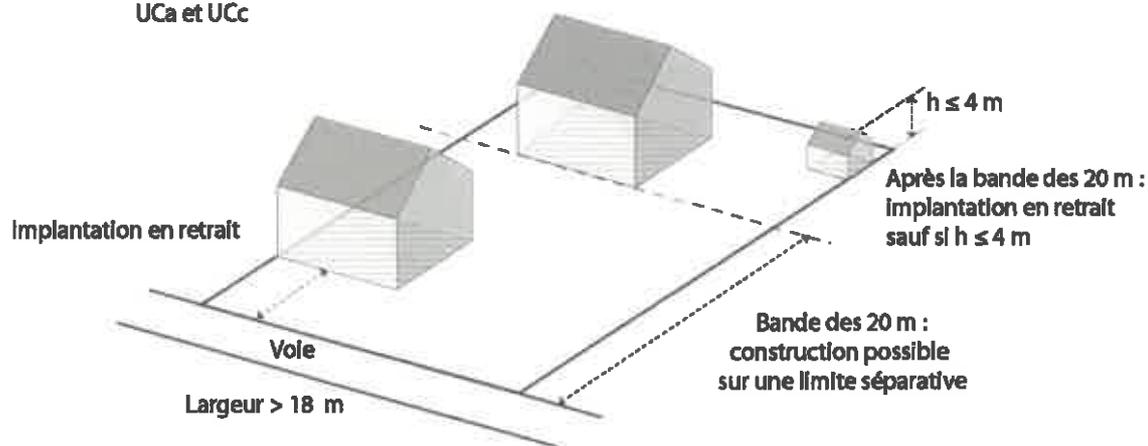
**EXEMPLE D'IMPLANTATION
SUR UN TERRAIN D'UNE LARGEUR INFÉRIEURE À 18 M**

UCa et UCc



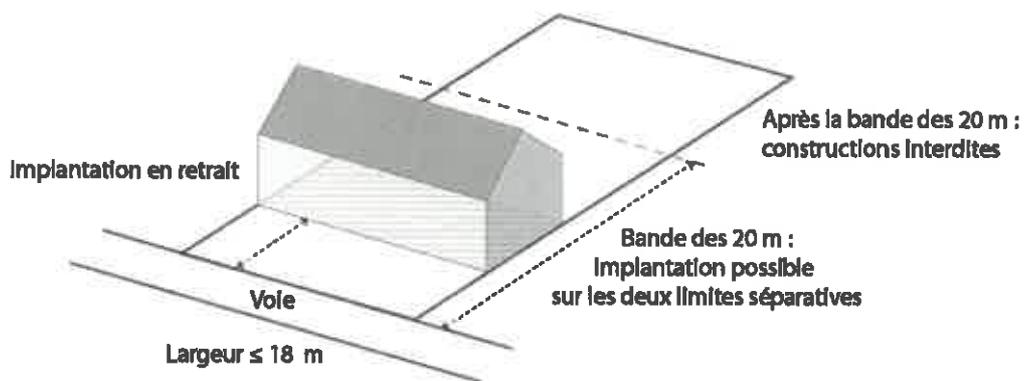
**EXEMPLE D'IMPLANTATION
SUR UN TERRAIN D'UNE LARGEUR SUPÉRIEURE À 18 M**

UCa et UCc



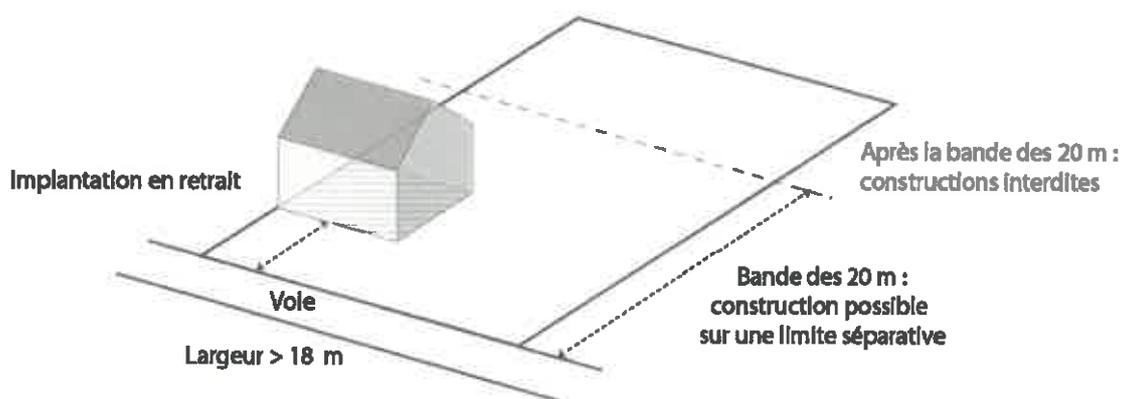
**EXEMPLE D'IMPLANTATION
SUR UN TERRAIN D'UNE LARGEUR INFÉRIEURE À 18 M**

UCb et UCd



**EXEMPLE D'IMPLANTATION
SUR UN TERRAIN D'UNE LARGEUR SUPÉRIEURE À 18 M**

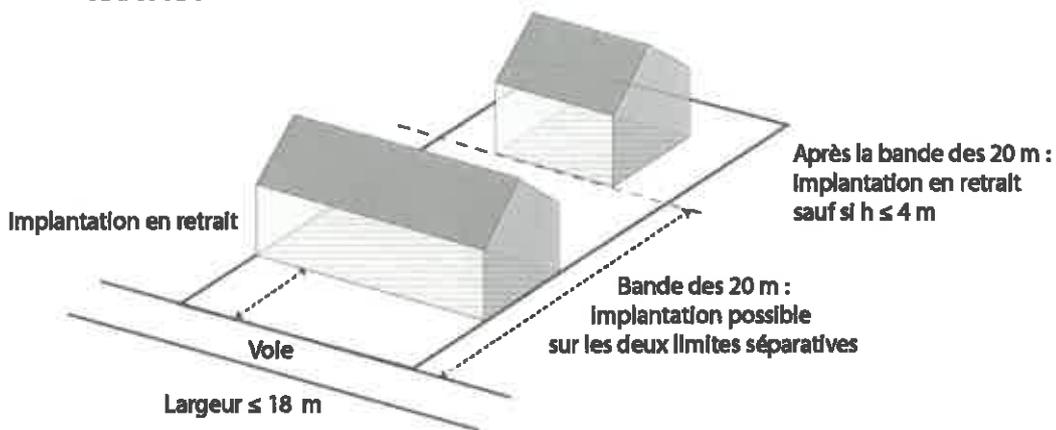
UCb et UCd



ZONE UD

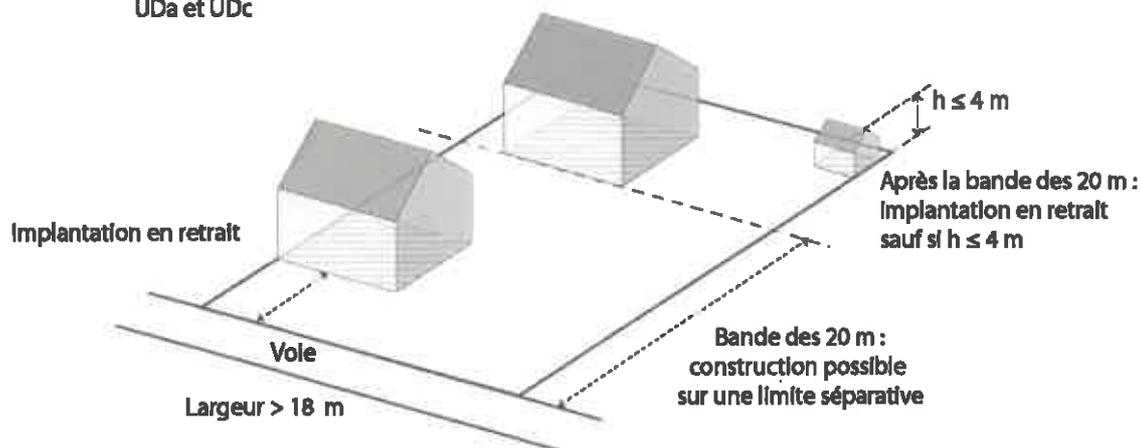
**EXEMPLE D'IMPLANTATION
SUR UN TERRAIN D'UNE LARGEUR INFÉRIEURE À 18 M**

UDa et UDc



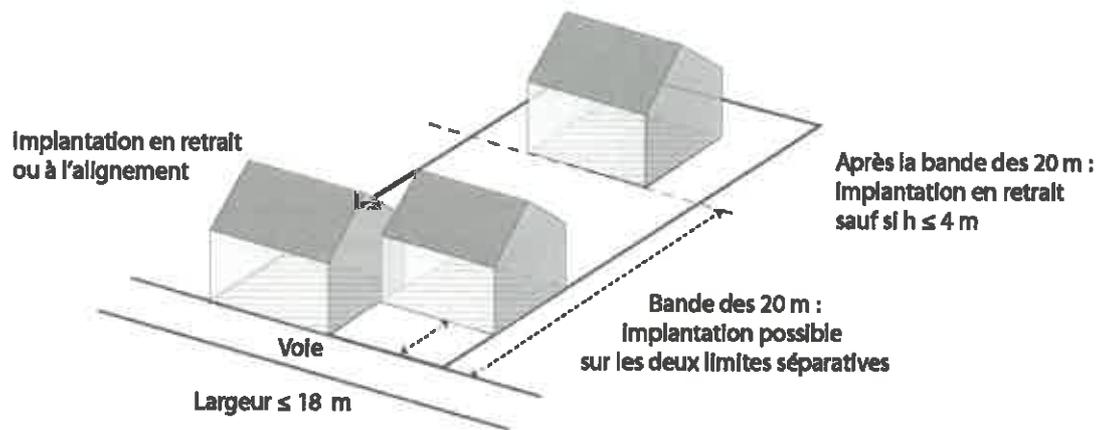
**EXEMPLE D'IMPLANTATION
SUR UN TERRAIN D'UNE LARGEUR SUPÉRIEURE À 18 M**

UDa et UDc



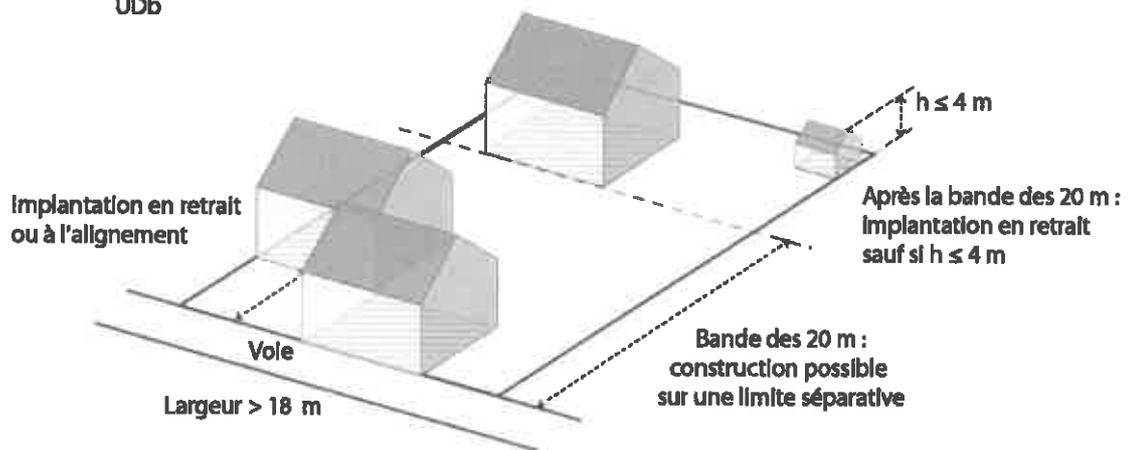
**EXEMPLE D'IMPLANTATION EN LIMITES SÉPARATIVES
SUR UN TERRAIN D'UNE LARGEUR INFÉRIEURE À 18 M**

UDb



**EXEMPLE D'IMPLANTATION EN LIMITES SÉPARATIVES
SUR UN TERRAIN D'UNE LARGEUR SUPÉRIEURE À 18 M**

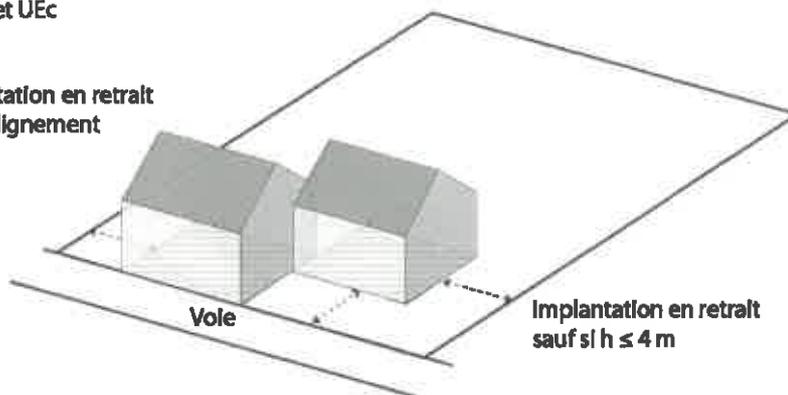
UDb



ZONE UE

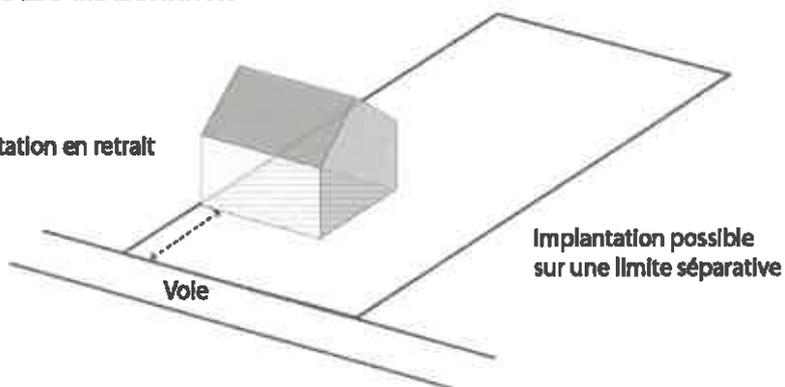
**EXEMPLE D'IMPLANTATION
UEb et UEc**

Implantation en retrait
ou à l'alignement



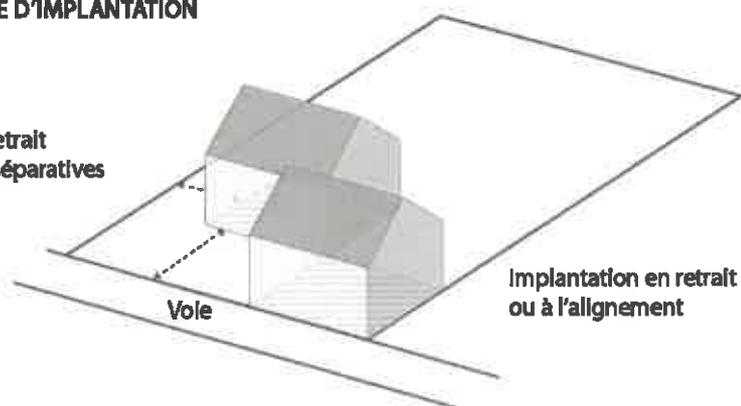
**EXEMPLE D'IMPLANTATION
UEa**

Implantation en retrait



**EXEMPLE D'IMPLANTATION
UEd**

Implantation en retrait
ou sur les limites séparatives



Les limites séparatives de fond de parcelle : il s'agit de limites séparatives d'unités foncières qui n'aboutissent pas à une voie ou emprise publique. Les règles d'implantation relatives aux limites séparatives de fond de parcelle diffèrent suivant la profondeur du terrain. En zone pavillonnaire, la marge de retrait imposée sur les limites de fond de parcelle est plus importante pour les terrains dont la profondeur est supérieure à 25 mètres mesurée à partir des voies ou emprise publiques.

Lotissement : Constitue un lotissement l'opération d'aménagement qui a pour objet ou qui, sur une période de moins de dix ans, a eu pour effet la division, qu'elle soit en propriété ou en jouissance, qu'elle résulte de mutations à titre gratuit ou onéreux, de partage ou de locations, d'une ou de plusieurs propriétés foncières en vue de l'implantation de bâtiments.

Lucarnes : Ouverture ménagée dans un pan de toiture pour donner le jour ou l'air aux locaux sous combles.

Marge de recul : La marge de recul recouvre une bande de terrain d'une profondeur définie à compter de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue.

Mur bahut : mur surmonté d'un ouvrage, généralement une grille ou une barrière à claire-voie.

Nu de la façade : Voire façade.

Parcelle : Ce terme est employé pour désigner les différentes unités de terrain, définies selon leurs limites et leur propriétaire.

Parking relais : Les parkings relais implantés au nord de la commune aux abords du trajet du Transport en Commun en Site Propre assureront un accès motorisé facilité pour emprunter le Transport en Commun en Site Propre. Ils accueilleront les véhicules des utilisateurs et assureront ainsi la fluidité entre les deux modes de déplacement.

Pignon : Façade latérale d'une construction.

Places doubles ou places commandées : place de stationnement réalisée dans le prolongement horizontal d'une autre place qui la condamne.

Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) : Le PPRI est un document qui réglemente les constructions sur les zones où le risque d'inondation est élevé. Il s'étend sur les bords de Seine, notamment sur la rive sud aux abords du pôle des sports et sur le bas de l'Almont.

Pleine terre : Un espace est considéré de pleine terre si :

- Son revêtement est perméable,
- Dans son tréfonds, aucun ouvrage ne porte préjudice à l'équilibre pédologique du sol et n'empêche le raccordement de son sous-sol à la nappe phréatique. Les ouvrages d'infrastructure profonds participant à l'équipement urbain (ouvrages ferroviaires, réseaux, canalisations...) ne sont pas de nature à déqualifier un espace de pleine terre.
- Il peut recevoir des plantations

Prêt aidés par l'état : 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). Les prêts aidés par l'état correspondent au Prêt Locatif à Usage Social (PLUS), au Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAI) et au Prêt Locatif Social (PLS)

Saillie : On appelle saillie toute partie ou élément de construction qui dépasse le nu de façade d'une construction (balcon, débord de toiture, bow-window, appui de fenêtre...).

Services : activités correspondant à la vente de service de proximité qui ne relève pas de la destination de commerce ou d'artisanat. Elle englobe les assurances, banques, agences de voyage, laboratoires d'analyses médicales.

Servitudes d'utilité publique : Mesure de protection limitant le droit d'utilisation du sol. Elle concerne certains ouvrages et sites publics existants (forêts, monuments historiques, cimetières, lignes électriques, ondes radioélectriques ... etc.). Ces servitudes sont instituées indépendamment du Plan Local d'Urbanisme par des actes administratifs spécifiques et deviennent applicables dès lors que leurs procédures d'institution ont été accomplies. La liste de ces servitudes figure en annexe du Plan Local d'Urbanisme.

Stationnement (place de) : Chaque emplacement automobile couvert ou à l'air libre devra répondre aux caractéristiques suivantes :

- Longueur : 5 mètres
- Largeur : 2,3 mètres.

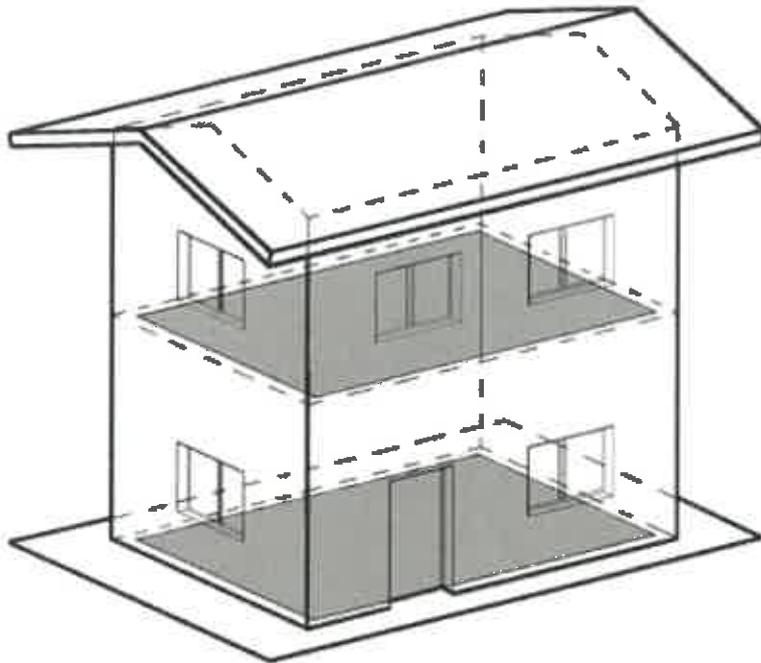
Chaque place de stationnement automobile doit comporter une aire de dégagement de 5m face à la place. Ce dégagement pourra être mutualisé pour des places se faisant face. Les places « doubles » ou places « commandées » ne sont pas prises en compte dans le calcul des places nécessaires à l'opération.

On entend par aire de dégagement l'espace nécessaire pour accéder et sortir de la place de stationnement. Les places doubles ou commandées constituent un stationnement dont l'accès est conditionné par la présence ou non d'un véhicule sur le stationnement adjacent.

Surface / superficie du terrain : Surface totale du terrain y compris l'emprise au sol de ses parties construites ou à construire.

Surface de vente : Espace couvert ou non affectés à la circulation de la clientèle pour effectuer ses achats, espace affecté à l'exposition des marchandises proposées à la vente et à leur paiement, espace affecté à la circulation du personnel pour présenter les marchandises à la vente (hors réserves, laboratoires et surfaces de vente de carburants). Ne sont pas compris les réserves, les cours, les entrepôts, ainsi que toutes les zones inaccessibles au public, les parkings, etc. Sont exclues les surfaces correspondant à des formes de vente non sédentaires, en stand ou par correspondance.

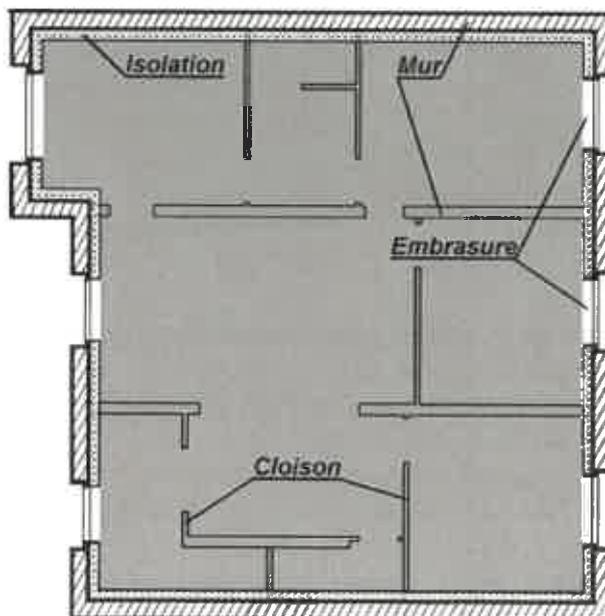
Surface de plancher : Elle est l'unique référence pour l'application des règles d'urbanisme et détermine notamment le régime d'autorisation (permis de construire ou déclaration préalable) et le Coefficient d'Occupation du Sol



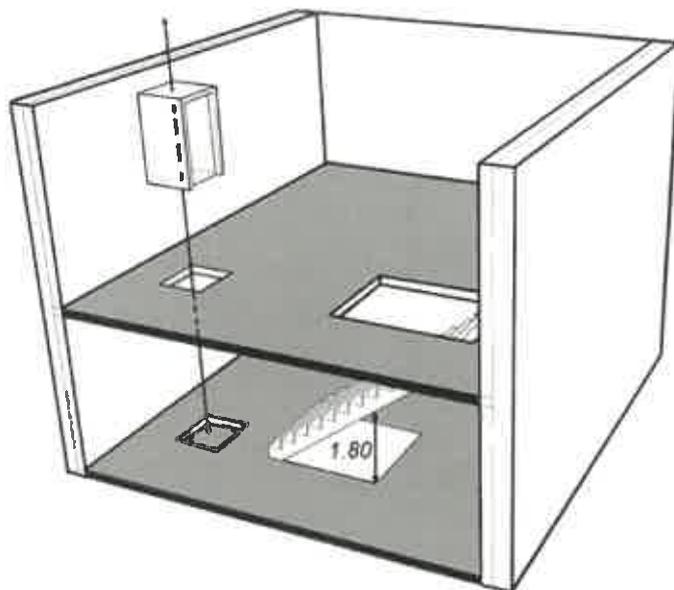
Comment calculer la surface de plancher ?

Pour obtenir la surface de plancher d'une construction, il convient de mesurer les surfaces de chaque niveau à la fois closes et couvertes, calculée à partir du nu intérieur des façades, puis de déduire les surfaces suivantes :

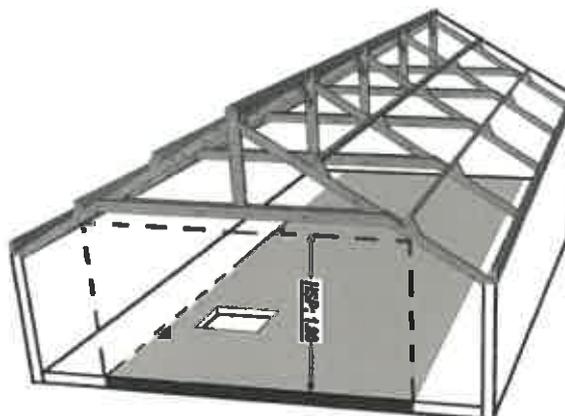
- Surfaces correspondant à l'épaisseur des murs entourant les embrasures des portes et fenêtres donnant sur l'extérieur,



- Vides et trémies (ouvertures prévues) des escaliers et ascenseurs,



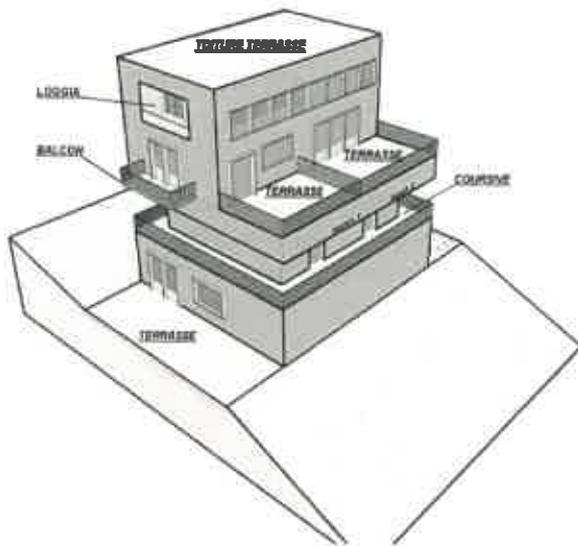
- Surfaces de plancher d'une hauteur sous plafond inférieure ou égale à 1,80 mètre,



- Surfaces de plancher aménagées en vue du stationnement des véhicules motorisés ou non, y compris les rampes d'accès et les aires de manœuvres,
- Surfaces de plancher des combles non aménageables pour l'habitation ou pour des activités à caractère professionnel, artisanal, industriel ou commercial,
- Surfaces de plancher des locaux techniques nécessaires au fonctionnement d'un groupe de bâtiments ou d'un immeuble autre qu'une maison individuelle, y compris les locaux de stockage des déchets,
- Surfaces de plancher des caves ou des celliers, annexes à des logements, dès lors que ces locaux sont desservis uniquement par une partie commune,

- Surface égale à 10 % des surfaces de plancher affectées à l'habitation telles qu'elles résultent s'il y a lieu de l'application des points mentionnés ci-dessus, dès lors que les logements sont desservis par des parties communes intérieures.

Les surfaces telles que les balcons, toitures-terrasses, loggias ne sont pas prises en compte pour le calcul de la surface de plancher d'une construction.



Surface minimum plantée : Pour certaines zones, l'article 13 du règlement impose une superficie minimum plantée (S). Celle-ci se calcule de la manière suivante :

$$S = S_{pt} + (S_{sv} \times 0,4) + (S_{mtv} \times 0,2).$$

- Surface de pleine terre (S_{pt}) : coefficient 1
- Surface végétalisée sur une épaisseur d'au moins 60 cm de terre (S_{sv}) : coefficient 0,4,
- Mur et toiture végétalisés (S_{mtv}) : coefficient 0,2

Terrain naturel : Le terrain naturel est le terrain avant travaux, c'est-à-dire avant modification de la topographie et sans compter les remblais venant s'adosser à la partie extérieure d'un sous-sol semi-enterré, par exemple.

La hauteur des constructions se calcule par référence au sol naturel au moment du dépôt de la demande sauf pour les secteurs soumis à un risque d'inondation couvert par le PPRI. Dans ce cas, la hauteur des constructions se calcule par référence à la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) + 0,20m.

Tour d'échelle : Le principe de « tour d'échelle » consiste à effectuer un traitement qualitatif des façades d'une construction située sur limite séparative, donnant sur le terrain voisin et visible de celui-ci au même titre que les façades donnant sur l'unité foncière de la construction.

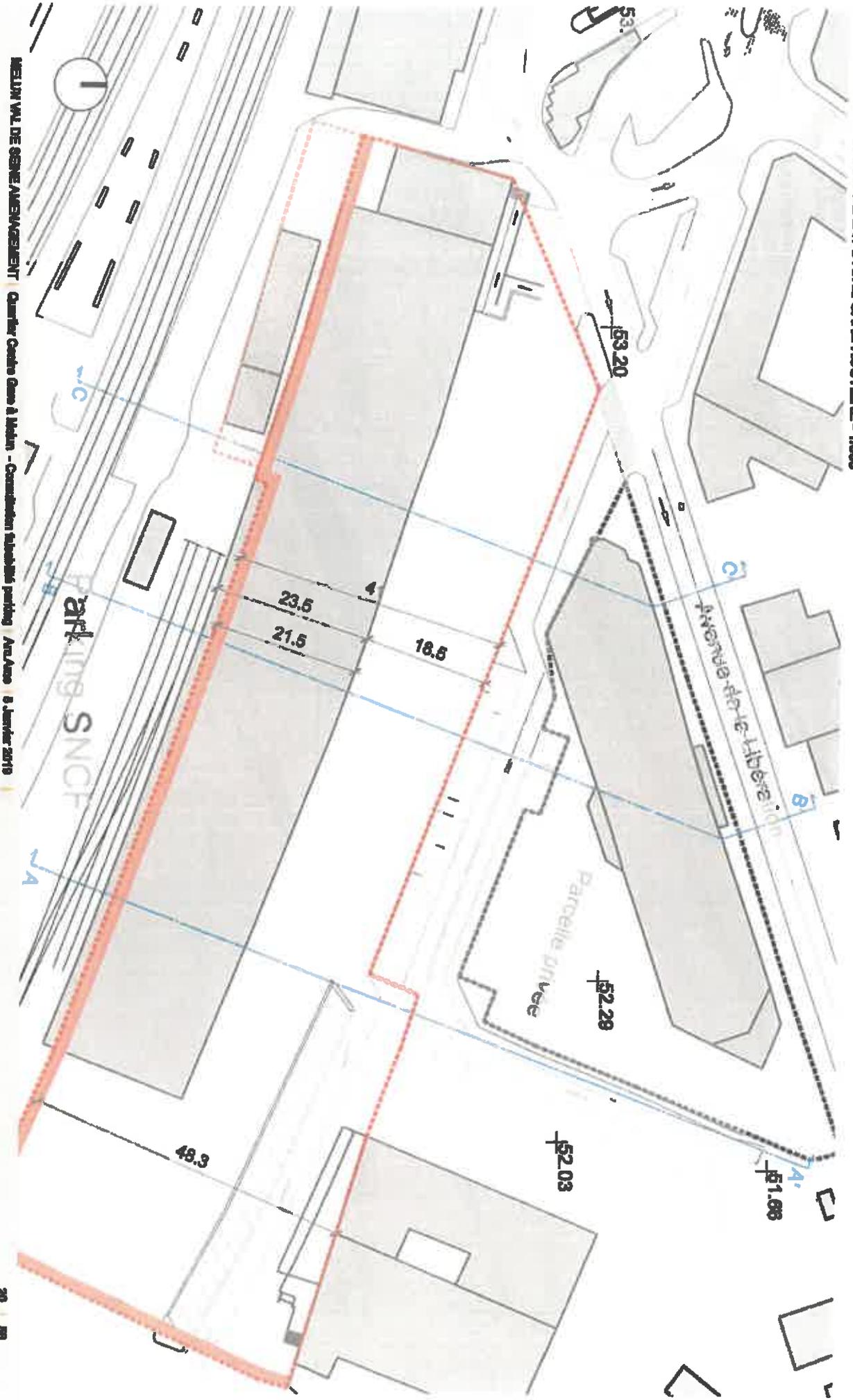
Unité foncière : Une unité foncière est une propriété foncière d'un seul tenant, composée d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles appartenant à un même propriétaire ou à une même indivision.

Vole, voirie : Espace du domaine public ou privé destiné à la circulation desservant plusieurs parcelles et comportant les aménagements nécessaires à la circulation des personnes et des véhicules.

Vues : Les vues sont des fenêtres susceptibles d'être ouvertes, et d'où par conséquent le regard peut librement porter sur la propriété d'autrui, elles permettent le passage de l'air aussi bien que de la lumière. On y assimile les balcons, les terrasses avec accès...

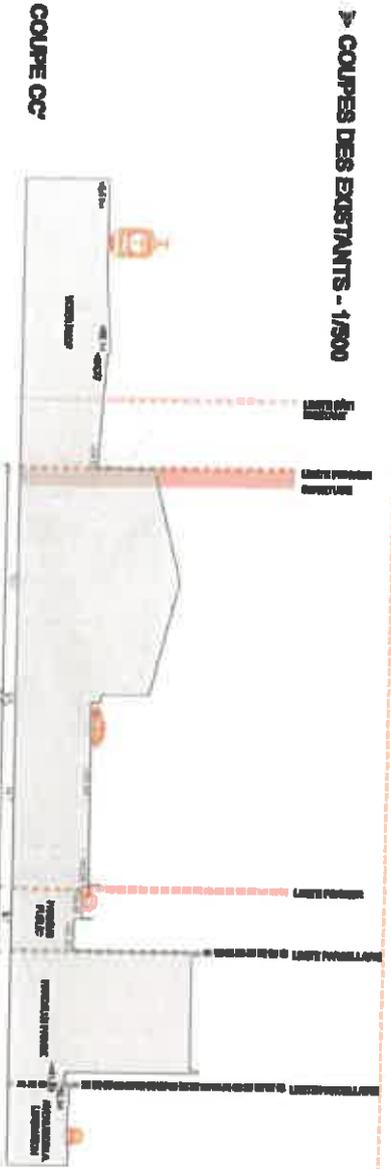
LE PÔLE INTERMODAL - GARE DE BUS

► PLAN EXISTANT DE LA FUTURE GARE ROUTÈRE - 1/500

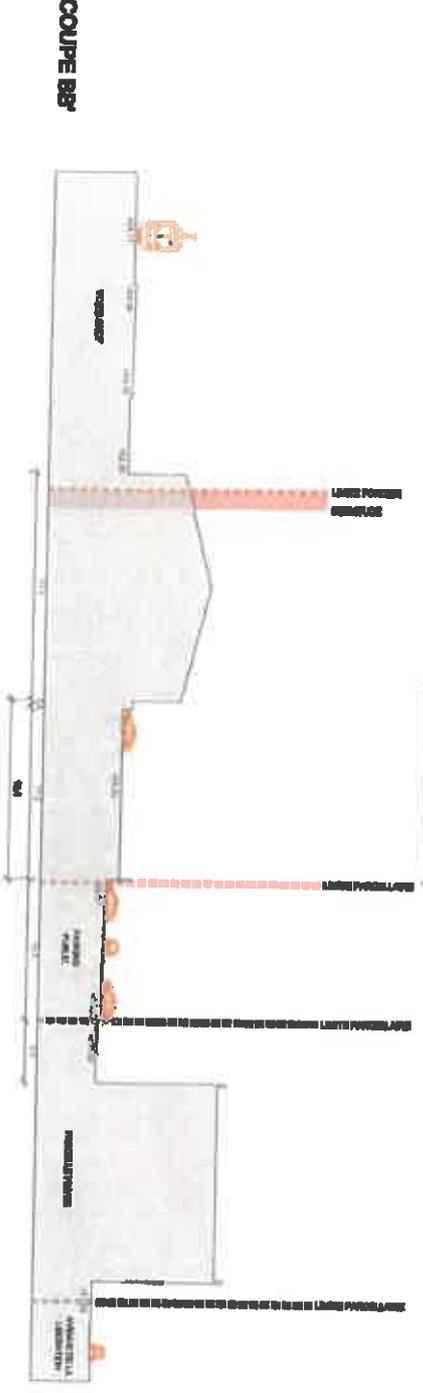


MELIN VUL DE SÈNE AMÉNAGEMENT - Quartier Centre Gare à Melun - Consultation publique parking Avenue 8 Janvier 2019

> Coupes des existants - 1/500



COUPE OC



COUPE BB'

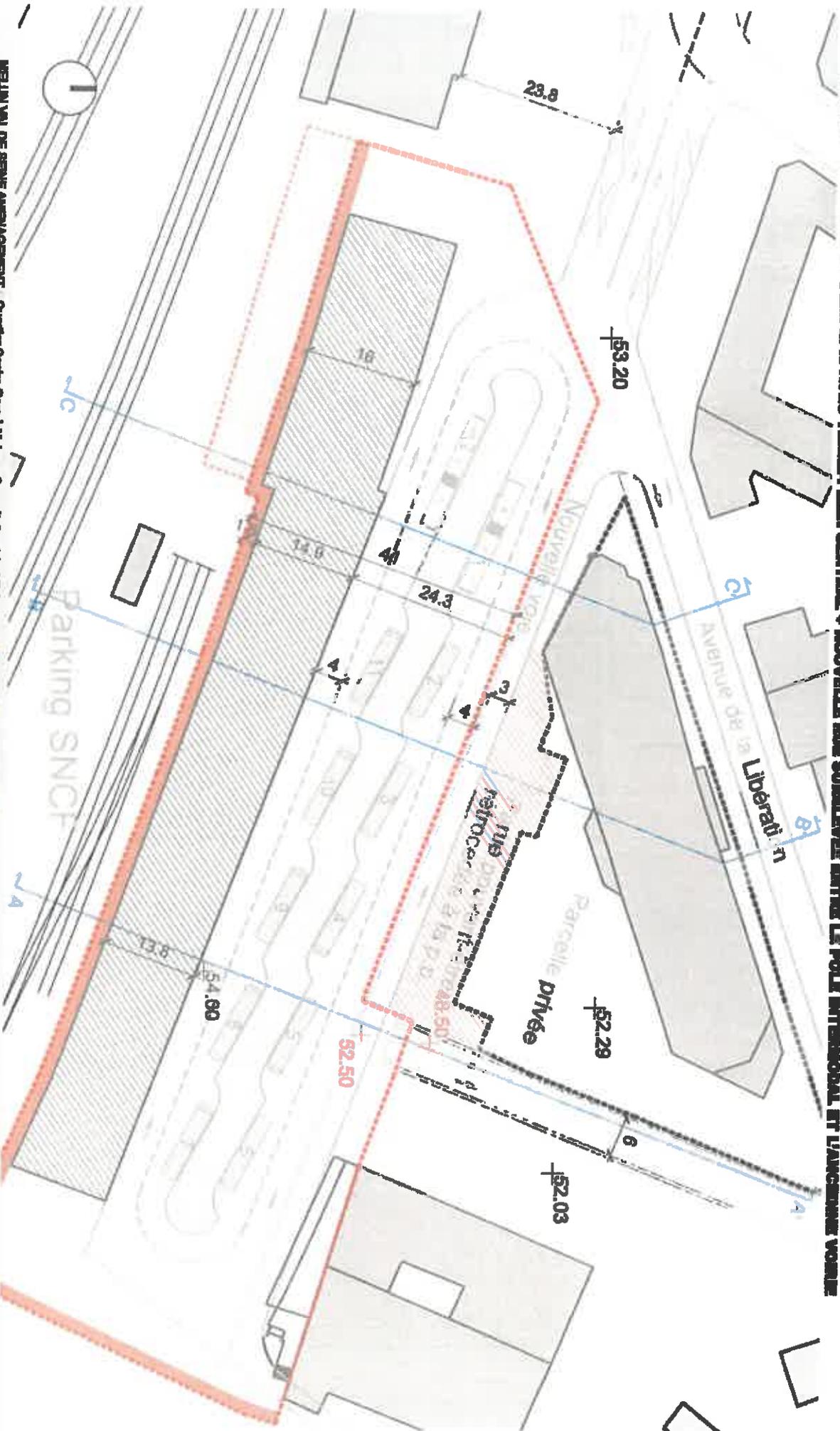


COUPE AA'

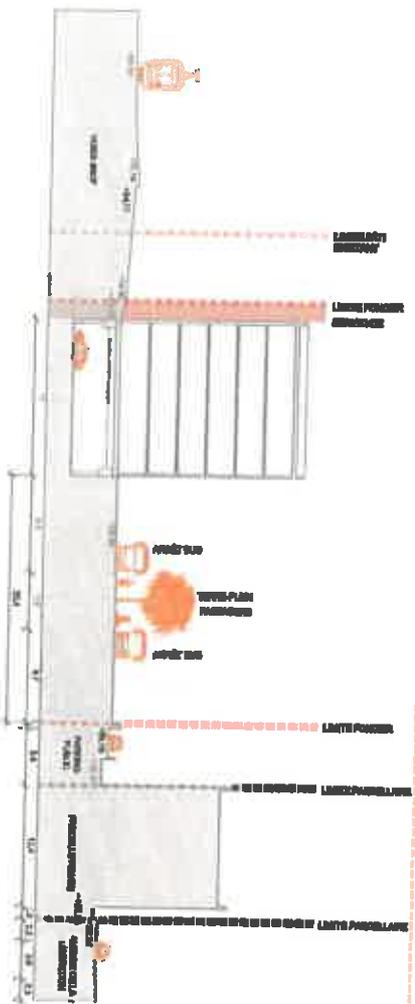
INELUIN VAL DE SEME AMEUVEMENT | Quarter Centre Gens à l'Action - Construction (existant) parking / Aménage | 8 Janvier 2019

LE PÔLE INTERMODAL - GARE DE BUS

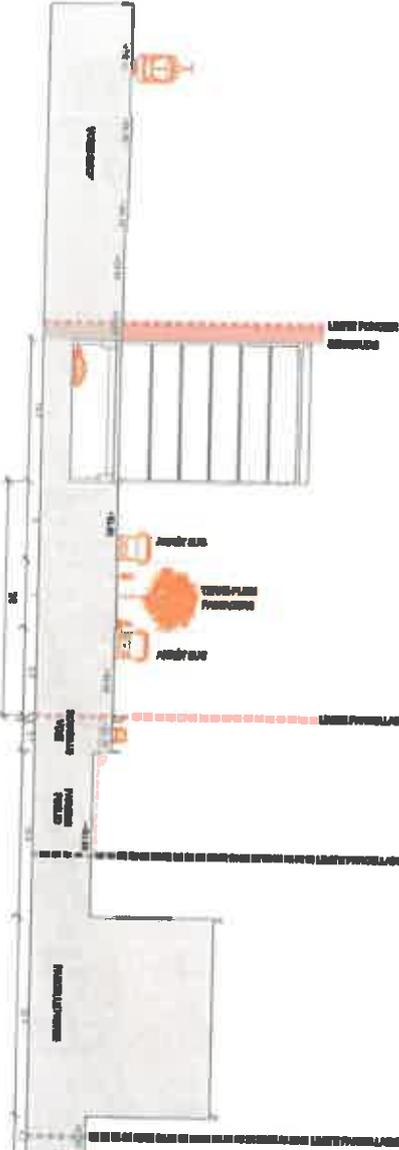
► PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT INITIALE DU 24 OCTOBRE 2017 - 1600
 RÈGLEMENT DES BUS EN BENT-5P18 AVEC TERRE-PLEIN CENTRAL + NOUVELLE RUE SURLIVÉE ENTRE LE PÔLE INTERMODAL ET L'AVENUE VOIRIE



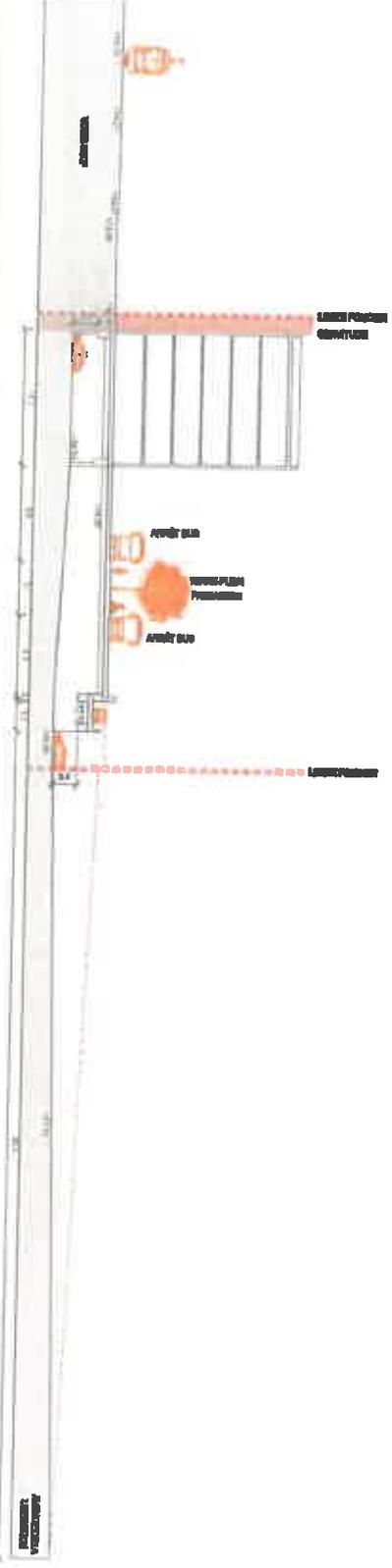
COUPE CC'



COUPE BB'



COUPE AA'



► Proposition d'aménagement initiée du 24 octobre 2017

/// AVANTAGES ///

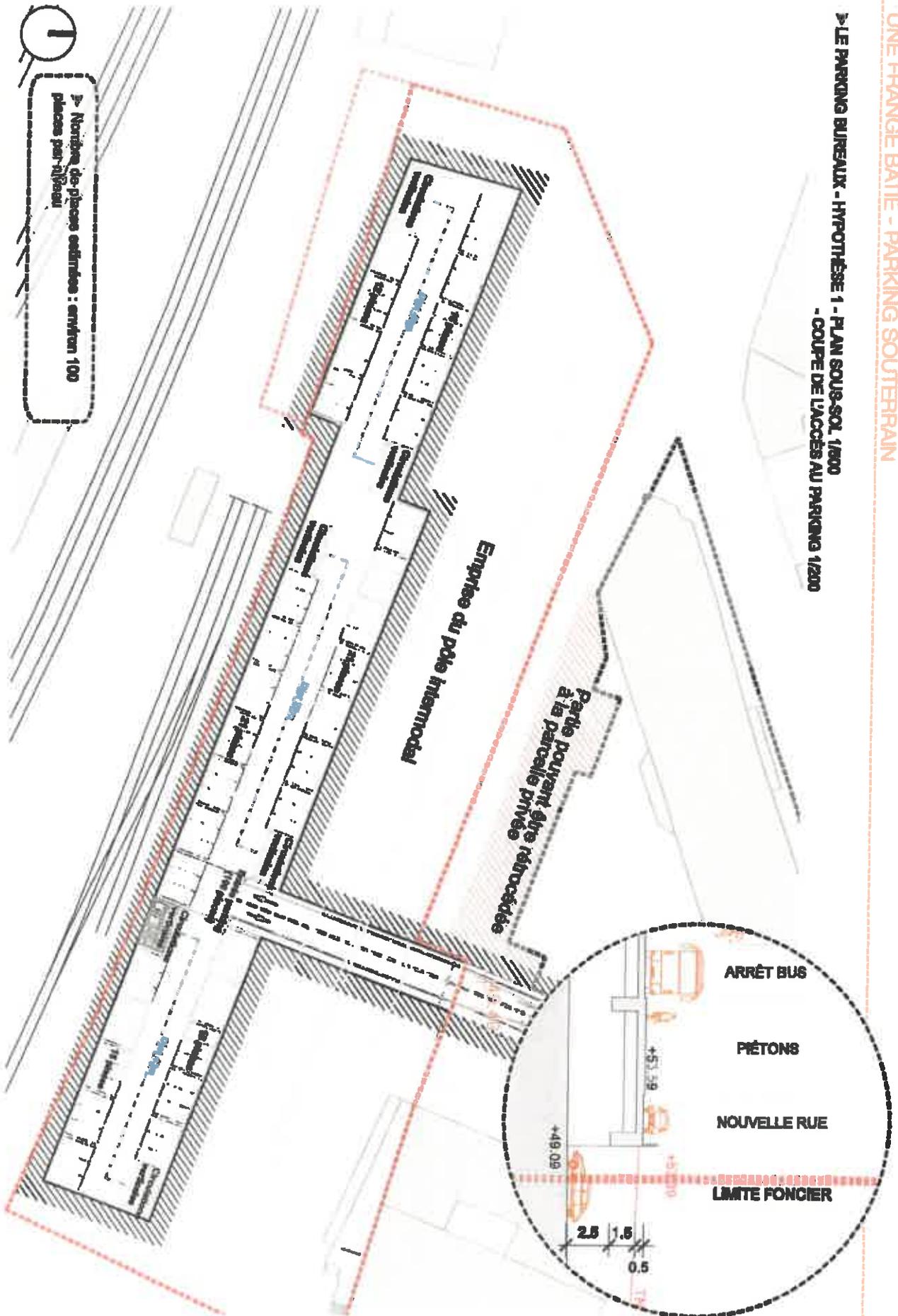
- 12 emplacements de bus
- Organisation rationnelle des arrêts de bus

/// INCONVÉNIENTS ///

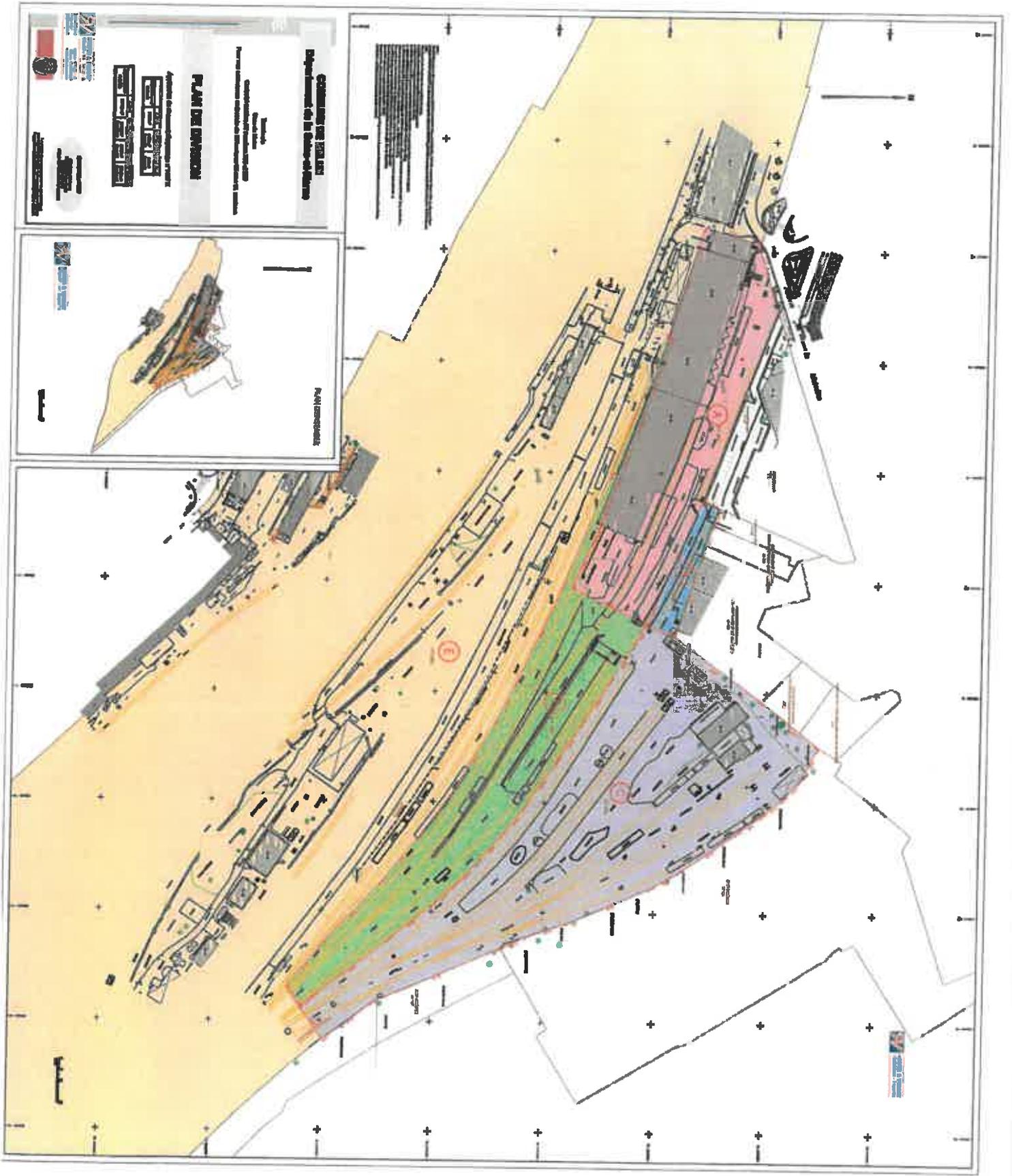
- Croisement des flux piétons et bus
- Une solution au vocabulaire routier
- Perte d'espace des arrêts de bus
- Perte de cheminement confortable piétons
- Pavés piétons bœlés par les bus
- Nouvelle rue en décalage par rapport à la gare routière : ce qui oblige l'entrée du parking souterrain à descendre pour remonter et génère une structure plus complexe et chère
- Bâtiment nécessitant inférieur à 10m (14,5m en moyenne)
- Terrassement important pour l'accès au parking (côté² de la rue)

UNE FRANGE BÂTIE - PARKING SOUTERRAIN

➤ LE PARKING BUREAUX - HYPOTHÈSE 1 - PLAN SOUS-SOL 1/800
- COUPE DE L'ACCÈS AU PARKING 1/200



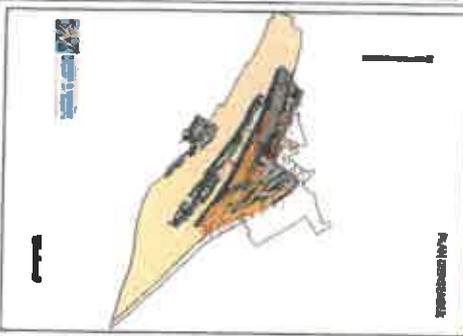
➤ Nombre de places estimées : environ 100 places par niveau



CONSTRUCTION OF THE STADIUM
Department of the Secretary of State

PLAN OF THE STADIUM

Architect: [Logo]
Structural Engineer: [Logo]
Landscape Architect: [Logo]
Civil Engineer: [Logo]
Mechanical Engineer: [Logo]
Electrical Engineer: [Logo]
Plumbing Engineer: [Logo]
Fire Engineer: [Logo]
Acoustic Engineer: [Logo]
Environmental Engineer: [Logo]
Health and Safety Engineer: [Logo]
Transport Engineer: [Logo]
Cost Consultant: [Logo]
Quantity Surveyor: [Logo]
Contract Administrator: [Logo]
Project Manager: [Logo]



MELUN GARE

Engagement de la MOA

VERSION | 0 - Création du document
REDIGE PAR | Lisa LEPERS
DATE | 03.06.2022
MAITRE D'OUVRAGE | SEDLKA/HOMA

PAYET

Siège social 28 rue Andronne 33800 Bordeaux | SAS au capital de 20 000 € | SIRET 89161770600017 | Tel. 05 35 54 60 95
Agence de Paris | 19 rue Vignon 75008 Paris | Tel. 01 40 74 00 50
Agence de Lyon | 15 rue des Cuirassiers 69003 Lyon | Tel. 04 28 29 95 99

1. ENGAGEMENT DU MAITRE D'OUVRAGE



La maîtrise d'ouvrage fait l'objet d'une co-promotion entre les entreprises Sedelka et Homa groupe. Ces deux acteurs de l'immobilier développent des projets neufs qualitatifs que ce soit dans le résidentiel comme dans le tertiaire, et contribuent activement au développement des territoires.

Depuis 2014, Sedelka développe une stratégie RSE globale qui prend en compte l'ensemble de ses parties prenantes, et met en place des plans d'actions tant sur le volet environnemental, que sur les enjeux sociaux et sociétaux, ou encore sur la gouvernance de l'entreprise. Voici quelques exemples de leviers mis en place :

- Aucun projet sur les terres agricoles
- Bâtiments de plus en plus économes
- Intégration de production d'énergies vertes
- Respect d'un cahier des charges sur les matériaux employés favorisant l'utilisation de matériaux biosourcés et naturels
- Implication des entreprises locales
- Partenariats avec des associations comme HONORINE LEVE-TOI, avec des organisations sportives et culturelles et implication des étudiants.

Pour structurer cet engagement, et aller au-delà du respect de la réglementation, Sedelka s'inscrit dans des démarches de certifications et de labels garantissant la qualité environnementale des différents projets.

Homa Groupe a structuré son engagement de développement durable autour de quatre axes complémentaires :

- Intégration urbaine
- Personnalisation et modularité
- Parcours Client
- Démarche environnementale

2. PRESENTATION DU PROJET

Le projet porte sur la construction d'un bâtiment mixte dans le cadre de l'aménagement de la gare de Melun et de sa gare routière. Il est situé à proximité directe de la place Gallieni, disposant de nombreux commerces et transports.

Le projet est caractérisé par une surface de plancher totale de 13 014m² divisée entre les entités programmatiques suivantes :

- Un Hôtel
- Un restaurant en RDC
- Commerces en RDC
- Une crèche en RDC
- Un cabinet médical en R+1
- Une pépinière d'entreprises
- Un bâtiment de bureaux
- Un parking en sous-sol



FIGURE 1 : PERSPECTIVE DU PROJET (SOURCE: IDA)

La volonté du projet est de démontrer la comptabilité entre la conception d'un bâtiment et sa faible empreinte environnementale en y intégrant une démarche bas carbone. Les terrasses extérieures seront agrémentées d'espaces plantés dont le rôle premier sera d'offrir des vues agréables depuis les espaces intérieurs, puis de participer aux services écosystémiques.

3. DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE

3.1. Démarche du projet

Le présent projet bénéficie de l'engagement de Sedelka et Homa groupe pour le développement durable. Les deux entités s'engagent conjointement à mettre en œuvre les moyens techniques, humains et financiers nécessaires pour mener la démarche de certification dans les meilleures conditions possibles.

La stratégie environnementale du projet repose sur les axes prioritaires suivants :

- Créer des espaces de travail flexibles, ce qui se traduit par le développement d'espaces de plateaux bureaux modulables facilement divisibles
- Faciliter le partage avec la présence d'un hall commun et des terrasses accessibles végétalisées
- Contribuer à la qualité de vie aux futurs utilisateurs en dépassant les niveaux réglementaires, notamment en termes de qualité de l'air, d'eau ou encore sur l'exposition aux ondes électromagnétiques
- Renforcer le développement des mobilités douces en cohérence avec la volonté de la ville de Melun, en intégrant un local vélo privatif en RDC, ainsi que des vestiaires et équipements associés
- Contribuer au dynamisme du territoire par l'implantation de services et de locaux d'activités au sein du bâtiment

Pour l'opération, cette démarche se réalise concrètement par l'inscription du projet dans une démarche de certification volontaire HQE Bâtiment Durable millésime 2016.

3.2. Certification HQE Bâtiment durable

L'opération vise une certification HQE Bâtiment Durable selon le référentiel v3.0. Le niveau visé est « Très Performant » associé à un niveau de maturité de Système de Management Responsable de niveau M1, pour le bâtiment de bureaux et la pépinière.

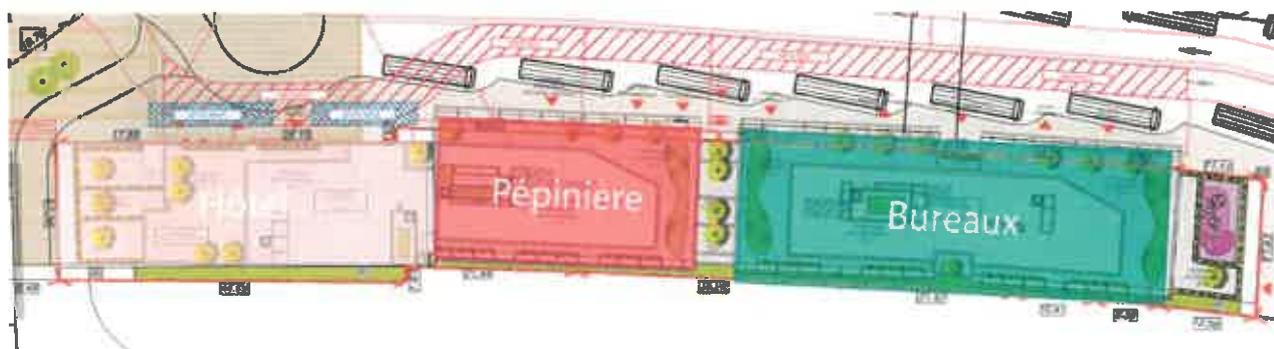


FIGURE 2 : PERIMETRE DE CERTIFICATION HQE BD

A titre indicatif, le barème est le suivant :

- 1 à 3 ★ PERFORMANT
- 4 à 6 ★ TRES PERFORMANT
- 7 à 9 ★ EXCELLENT
- 10 à 12 ★ EXCEPTIONNEL

Le profil présenté ci-dessous a été construit sur la base des données disponibles à ce stade du projet. Ce profil peut être amené à évoluer suivant les résultats des diagnostics (électromagnétique, acoustique, etc.) et des études (simulation énergétique dynamique, étude d'autonomie lumineuse, etc.). La MOA s'engage à atteindre le niveau de performance « Très Performant »

PROFIL ENVIRONNEMENTAL

NIVEAU GLOBAL

TRES PERFORMANT

★★★★★★★★★★

QUALITE DE VIE	★★★★	RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT	★★★★
Qualité de l'air intérieur	B	Energie	C
Qualité de l'eau	C	Eau	C
Ondes électromagnétiques	A	Déchets	B
Accessibilité	C	Changement climatique	C
Adaptabilité	C	Impacts environnementaux sur le cycle de vie	non noté
Confort hygrothermique	B	Biodiversité	B
Confort acoustique	C		
Confort visuel	C	PERFORMANCE ECONOMIQUE	★★★★
Transports	B	Charges et coûts	D
Services	B	Contribution au dynamisme et au développement des territoires	D
		SYSTEME DE MANAGEMENT RESPONSABLE	M1

REGLES DE CERTIFICATION

La MOA s'engage à connaître et accepter les Règles de certification de la marque HQE Bâtiment Durable.

MOYENS ET RESSOURCES

SEDELKA et HOMA GROUPE s'engagent à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour atteindre les niveaux de certification visés pour l'opération.

L'ensemble des intervenants du projet s'engagent à s'approprier les exigences techniques et organisationnelles nécessaires à l'atteinte des objectifs de certification et à mettre en œuvre les moyens d'y parvenir.

Acteurs	Signature
Maitre d'ouvrage SEDELKA HOMA GROUPE	
AMO HQE PAYET	
Architecte - MOE MANDATAIRE INTERNATIONAL D'ARCHITECTURE	



INTERNATIONAL D'ARCHITECTURE

34, rue de la Laine 75018 Paris
Tél : +33 1 46 04 80 80 Fax : +33 1 46 04 80 81
www.international-architecture.com

PC4

VILLE DE MELUN QUARTIER DE LA GARE

CONSTRUCTION D'UN PROJET MIXTE (BUREAUX HOTEL COMMERCES CINASPIC ET ACTIVITE

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE NOTICE DESCRIPTIVE et ARCHITECTURALE

La présente demande de permis de construire, établie pour le compte de la société SCCV MELUN PLACE GALLIENI (sise 10, Avenue Franklin D Roosevelt - 75008 Paris 8ème Arrondissement) représentée par Monsieur François-Alexandre BOUTTAZ, concerne la construction d'un ensemble mixte composé de BUREAUX, HOTEL, COMMERCES CINASPIC ET ACTIVITES, ainsi qu'1 niveau de sous-sol comprenant 90 places de stationnement et locaux techniques.

I - ETAT INITIAL DU TERRAIN ET DE SES ABORDS :

L'environnement lointain

Localisée au sud de la ville, la zone UG dans laquelle s'inscrit le projet est située à la frontière avec la commune de Dammarie les Lys. Cette zone correspond à l'emprise de la zone d'aménagement concertée GRUBER ; terrains historiquement occupés par les brasseries Gruber.

L'environnement dans lequel s'inscrit le projet est assez hétéroclite étant donné que la zone UG jouxte des zones variées. A l'est se trouve la zone UY, correspondant à la zone de la SNCF. Au nord, se trouvent les zones UF (zone d'activité), UAc (zone d'habitat du centre bourg) ainsi que la zone UCa (zone d'habitat pavillonnaire). A l'ouest, on trouve une partie de zone UDb (habitat intermédiaire).

L'ensemble de la zone UG est en pleine mutation et a vocation à accueillir de nouveaux programmes mixtes à l'échelle du renouveau urbain en cours. Certains secteurs ont déjà entamé leur transition, tel que le secteur UGa accueillant le tribunal judiciaire de Melun. Cet édifice propose une architecture contemporaine audacieuse contrastant avec « l'ancien Melun ». Notre projet vise à s'inscrire dans la même démarche.

L'environnement proche actuel

L'urbanisme du quartier est constitué de parcelles étroites pour l'habitat individuel ou petits collectifs, et de terrains plus larges et longs pour les ensembles immobiliers existants.

La place Gallieni est une place importante étant donné qu'elle accueille aujourd'hui la gare routière, une des sorties de la Gare sncf et RER. Elle sera, lors du déplacement de la Gare routière, réaménagée en place Urbaine

Le terrain est desservi par la place Gallieni. L'unité foncière constituée ne provient pas de divisions foncières de terrains en vue de bâtir.

Le futur projet est bordé par :

- Au Nord : La futur Gare routière et un immeuble de bureaux en R+3.
- A l'Est : Des voies SNCF
- Au Sud : Des voies SNCF et de l'autre côté des voies un parking Silo.
- A l'Ouest : Le bâtiment de la gare et sa sortie vers l'espace public

Le terrain d'assiette du projet (UGc3) est aujourd'hui isolé de la desserte routière. En effet la parcelle est bordée au nord par une zone de stationnement sauvage en cul de sac peu qualitative, et est enserrée par les emplacements SNCF sur ses 3 côtés restants. Seule la place Gallieni à l'est permet une interaction urbaine. Elle est desservie par plusieurs routes d'échelles variées, permettant de relier les quartiers de Melun entre eux mais également de connecter la ville aux communes avoisinantes. Cette place est aujourd'hui un lieu de passage servant à la fois de parvis à la gare, de zone de stationnement et de gare routière.

Elle est ceinturée au nord par des immeubles d'habitation collective variant de R+4+C à R+2 accueillant au RDC, petits commerces et services. Au sud, se trouve la gare SNCF.

En vis-à-vis direct de la parcelle du projet (à l'est de la place) se trouve un bâtiment R+3 accueillant la société générale.

Le terrain, quasi rectangulaire possède un linéaire de façade nord et sud conséquent (environ 150m) sur une profondeur moyenne de 16m.

Les limites de propriétés sont libres de toute construction.

Aujourd'hui enclavé, le projet de déplacement de la gare routière permettra de cerner le terrain d'assiette du projet par des emprises publiques (SNCF / Gare routières / Voies).

Etat actuel

Le futur projet, soumis aux règles d'urbanisme de la zone **UGc** du PLU de la ville qui se réfère au périmètre de la gare SNCF et comprend la quasi-totalité des propriétés de la SNCF. Il englobe ainsi la gare SNCF, la gare routière située place Gallieni et les terrains **SERNAM**.

Le projet est implanté sur un terrain de **2773 m²** : une partie de la parcelle cadastré **AY n°282**. La parcelle subit une faible déclivité qui sera remise à plat lors de la réalisation de la gare routière : le quai sera à une altitude **NGF de 53.94**.

Actuellement, ce terrain qui accueillait des bâtiment SnCF est libre de toute construction.

II - INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT :

L'ensemble du quartier de la gare fait l'objet d'une requalification urbaine ayant pour objectif de créer un front urbain emblématique, vitrine de la ville et contribuant à l'attractivité de l'agglomération melunaise. Cette ambition se traduit par des enjeux divers axés autour de la mixité programmatique, de la polarité économique, de la mobilité et de l'amélioration générale des usages profitant aussi bien aux voyageurs qu'aux habitants. C'est dans ce cadre que notre projet se développe parallèlement au projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal de Melun.

Le projet prévoit la construction d'un seul bâtiment contigu Comprenant

- En sous bassement (RDC et R+1 pour partie)
 - o Un Cinaspic (344m² de surface plancher)
 - o Du Commerce (2184m² de surface plancher)
- En Corps de bâtiment et attique (R+1 pour partie jusqu'à R+6)
 - o Des Bureaux (6929m² de surface plancher)
 - o Un Hôtel (3120m² de surface plancher)

L'ensemble du bâtiment est prévu à R+6, attique compris.

Cette hauteur, qui respecte le PLU, vient construire un front bâti qui produira un effet d'écran visuel et acoustique entre le quartier pavillonnaire et la gare tout en marquant une entrée de ville (par le chemin de fer) très identifiable.

L'accès au parc de stationnement de 90 places de stationnement et locaux techniques sur 1 niveau de sous-sol, se fait depuis l'avenue de la libération, par une rampe à 5% sur les 5 premiers mètres, puis la continuité avec un maximum de 18%. Cette rampe donne accès à un passage sous la future gare routière menant à la parcelle du projet.

Le bâtiment projeté se dresse en limite de propriété nord, le long de la future gare routière et en retrait par rapport à la limite de propriété sud afin de respecter les servitudes liées aux voies SNCF.

Le projet dans son ensemble, de par son implantation, son programme, son travail volumétrique, le tout dans un langage architectural contemporain et ambitieux a pour objectif les points suivants :

- Construction d'une porte d'entrée dans la préfecture de Melun, visible de toute part participant à l'attractivité de l'agglomération melunaise.
- Atténuation de la fracture Nord Sud générée par les voies ferrées.
- Renforcement de la polarité économique et urbaine mixte.
- Consolidation de l'intermodalité et favorisation du report modal, en particulier vers les transports en commun.
- Protection du quartier nord de la ville des nuisances visuelles et acoustiques générées par

les voies de chemin de fer en venant construire un écran sonore.

- Offre de services aux nombreux utilisateurs des différentes gares et amélioration du cadre de vie.
- Requalification de terrains SNCF
- Réintroduction de végétaux participant au service écosystémique local

En plus de ces points, la recherche d'exemplarité s'articule notamment autour de la mutualisation des usages :

- Le RDC est pensé à travers une grande perméabilité. Le quai de la gare routière devient alors l'occasion de devenir également un lieu de chalandise, propice à l'installation de commerces de proximité et de services. Elle se transforme ainsi en un mail commercial animé. Elle sert également de voie pompier pour assurer la sécurité au feu du bâtiment.
- L'accès au Stationnement sous-terrain se fait par l'avenue de la Libération afin de libérer du linéaire de façade commerciale et de gérer les flux de manière organisée et sans les intercroiser. Cet accès sera mutualisé avec les petites livraisons. Ce système permet de redonner la place aux circulations douces et de désencombrer les espaces publics qui masquent la visibilité de la gare.
- Les places de parking seront-elles aussi mutualisées dans un système de foisonnement entre les nécessités liées aux programmes hôtelier et bureaux. Cette démarche s'inscrit dans un processus d'arbitrage fin permettant de concilier les enjeux environnementaux amorcé par le PDUIF et le confort des usagers.
- Le débord des volumes au R+2 aura lui aussi un double usage : répondre aux standards programmatiques internationaux pour maximiser l'attractivité tout en protégeant de la pluie le nouveau Mail commercial / gare routière ...

Par le choix de la répartition programmatique, le projet s'attache à améliorer la qualité des espaces et la manière dont ils sont pratiqués. Ainsi, à l'est, le long de la future place, l'installation d'un restaurant, à l'angle du bâtiment contribue, avec ses futures terrasses, à la vie de ce lieu à l'intersection de nombreux flux (piétons, vélos, voitures, bus, trains, RER etc.)

Tout comme le restaurant, l'hôtel fait partie des composantes d'un centre-ville ; son implantation au-dessus du restaurant génère de l'animation et participe à contenir la place tout en assurant une garantie de standing. Par ailleurs, ces programmes vivants dans des temporalités variées permettent également d'assurer la sécurité du site.

L'amorce de cette dynamique se poursuit ensuite le long du bâtiment où viennent se nicher les cellules commerciales et les halls d'entrée des différentes entités composant le bâtiment.

A son extrémité Ouest, le projet accueille une crèche avec un patio. L'intégration de cette programmation liée à celle d'un cœur de ville dynamique apparaît pertinente.

L'ensemble de ces éléments nous a amené à opter pour une expression architecturale forte marquant le lancement de la mutation urbaine en s'appuyant sur une composition classique réalisée dans un langage moderne.

Cette démarche a été poussée jusque dans le choix des matériaux : le métal, le verre, la pierre et la végétalisation sont les éléments classiques que nous exploitons dans une mise en œuvre contemporaine et avec les propriétés et performances innovantes des dernières avancées : traitement des verres utilisés pour performances solaires et acoustiques.

Les éléments de composition architecturale classique ont été travaillé afin de marquer :

- Le soubassement qui se veut chaud, accueillant transparent et vivant, traité en pierre et vitrages bénéficiant d'une grande hauteur.

Ce socle généreux et largement vitré permet la perméabilité entre espace public et privé tout en appuyant l'attractivité des vitrines commerciales. La dynamique de cette base est assurée par l'alternance des différents programmes qui y cohabitent. Une attention particulière sera apportée à la qualité des devantures commerciales afin d'assurer une unité d'ensemble et permettre d'y positionner judicieusement la signalétique des bus de la gare routière.

Les extrémités Est et Ouest accueillant respectivement le restaurant et la crèche sont traitées avec des grands bords, têtes de proue du bâtiment. Ils formalisent des événements architecturaux à l'échelle du piéton, là où la temporalité s'exerce de manière plus lente.

- Le corps de bâtiment est découpé en différents volumes détachés et rythmés verticalement pour élancer la construction. Chaque volume est différent mais s'inscrit dans une cohérence d'ensemble, matérialisée par l'utilisation d'une même teinte, de passerelles et d'un socle commun. La façade est traitée revêtement vitré clair ou opaque permettant d'offrir des apports lumineux importants tout en favorisant le confort d'été. Les ailettes métalliques disposées le long des façades et de longueur variant selon l'orientation solaire viennent compléter ce dispositif.

- Le couronnement en retrait des masses principales permet d'offrir une sensation d'espace, de légèreté et une vue imprenable sur l'horizon de la ville tout en offrant des espaces extérieurs généreux.

Le bâtiment longiligne est entrecoupé par des failles et des jeux de façades en volume permettant de casser le côté linéaire et d'éviter l'effet bloc. Ces respirations permettent de créer des grandes terrasses, lieux de convivialité et propices à l'appropriation des espaces par ses usagers.

Ces espaces sont aussi l'occasion d'accueillir les végétaux réintroduits dans le projet. Ainsi, la présence végétale que l'on retrouve classiquement en ordonnancement le long des voies (rendue non possible par la création de gare routière), vient habiter la verticalité et permet ainsi un rayonnement plus large.

DESCRIPTION DE L'ASPECT EXTERIEUR

Les teintes et matériaux choisis sont similaires à celles utilisé dans les derniers équipements publics réalisés dans la commune comme par exemple tribunal judiciaire de Melun.

LOGEMENTS	Nature	Teinte
Façades	Pierre Bardage métallique Bardage trespa Panneau de façade type Fundermax métallisé	Beige clair Anthracite Bois Gris clair / Gris anthracite
Menuiseries	Alu Verre	Anthracite Verre Gris clair bleuté et Verre clair
Modénature en façade	Habillage métallique	Anthracite
Garde-corps	Verre Lisses métalliques	Clair Gris anthracite
Terrasses accessibles	Dalles sur plots	Clair
Terrasse Inaccessibles	Terrasse végétalisée et gravillons	

Les abords – accès et espaces extérieurs

A/ Accès

L'accès à l'opération se fait depuis les quais de la future Gare Routière au niveau Ngf 53.94.

L'accès véhicules se fait depuis l'avenue de la libération, par une rampe donnant accès à un passage sous la future gare routière menant à la parcelle du projet.

B/ Traitement des clôtures

Sur la limite Sud avec la voie SNCF la construction d'une grille sur mur Bahut est prévue.

C/ Abords

Les abords ne concernent que la partie sud de la parcelle (mise à distance du bâti par rapport aux voies SNCF) il sera traité en revêtement minéral perméable.

D/ Espaces extérieurs

La végétalisation se fera quasi exclusivement sur dalle.

- Arbre en Bacs de 1m³ de Terre
- Terrasses végétalisées en R+6 (30cm de terre)
- Arbustes en Bacs 0.8m³ de Terre

❖ Arbre à moyen développement :



Photinia



Erable



Robinier



Pin

❖ **Massifs d'arbustes :**



Sureau



Seringa



Eléagnus



Forsythia



Tamaris



Lilas

❖ **Couvres-sol et intermédiaire :**



Lafche / carrex



Gaura



Romarin



Luzerne



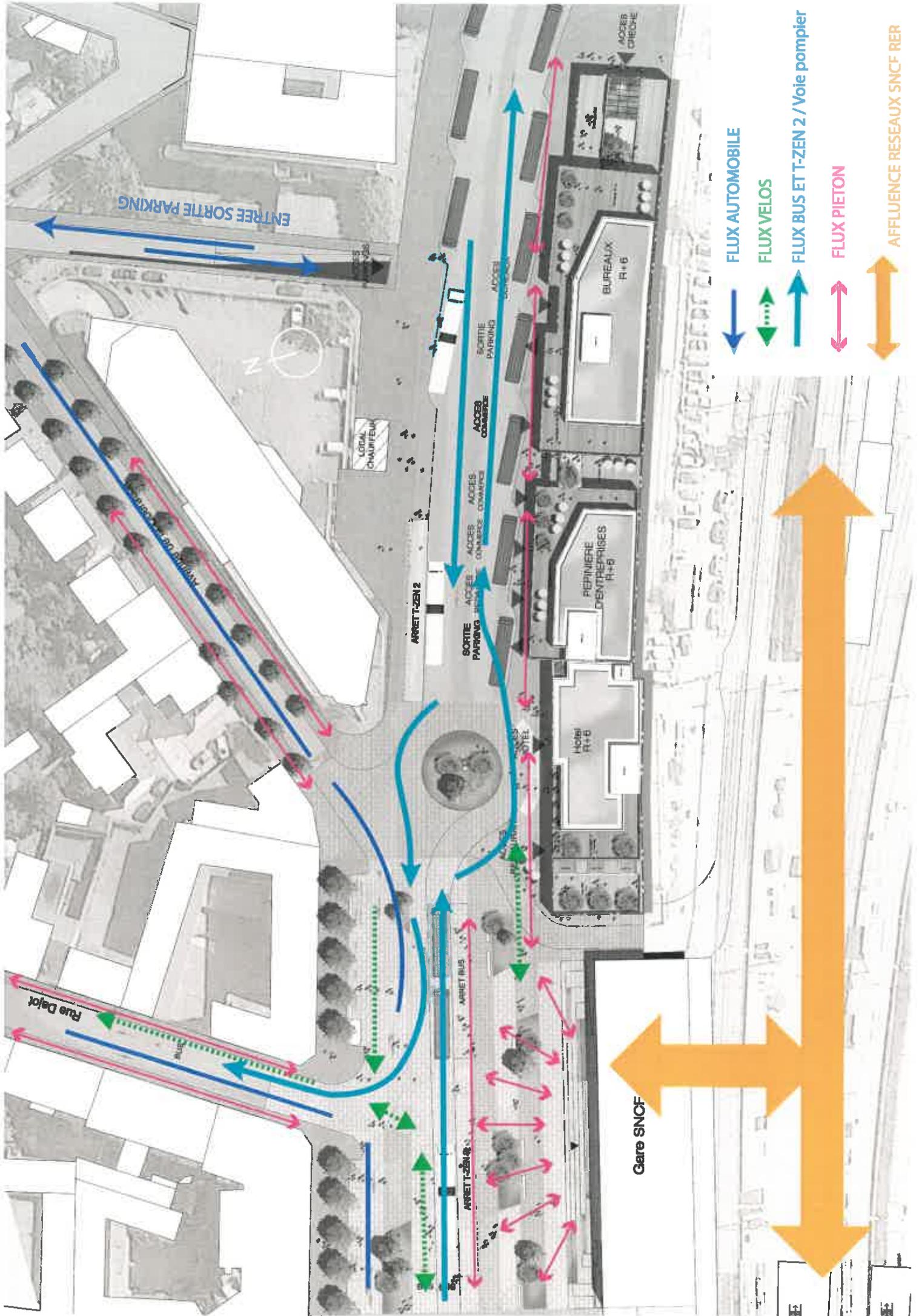
Lavande



Cordyline

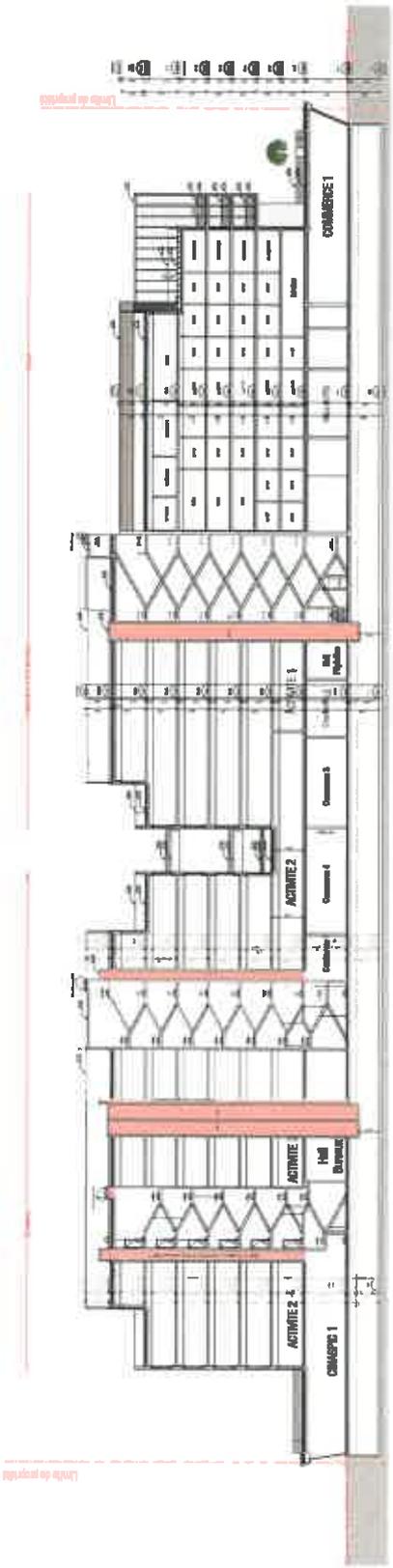


Acanthe



LEGENDE MATERIAUX

- ① PIERRE ANCIENNE A MOTIFS BOUCLES
- ② PIERRE ANCIENNE A MOTIFS BOUCLES
- ③ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ④ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑤ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑥ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑦ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑧ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑨ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑩ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑪ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑫ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑬ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑭ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑮ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑯ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑰ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑱ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑲ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ⑳ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉑ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉒ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉓ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉔ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉕ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉖ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉗ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉘ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉙ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉚ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉛ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉜ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉝ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉞ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㉟ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊱ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊲ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊳ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊴ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊵ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊶ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊷ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊸ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊹ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊺ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊻ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊼ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊽ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊾ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE
- ㊿ VITRAILLAGE COMPLEXE METALLIQUE



Coupe Longitudinale AA



VILLE DE MELUN
QUARTIER DE LA GARE

PROJET MIXTE : Bureau - HLM - Commerces - Activité

PRE-PC

- TRAVAIL EN COURS -

PROJET MIXTE : Bureau - HLM - Commerces - Activité

PROJET MIXTE : Bureau - HLM - Commerces - Activité

PROJET MIXTE : Bureau - HLM - Commerces - Activité

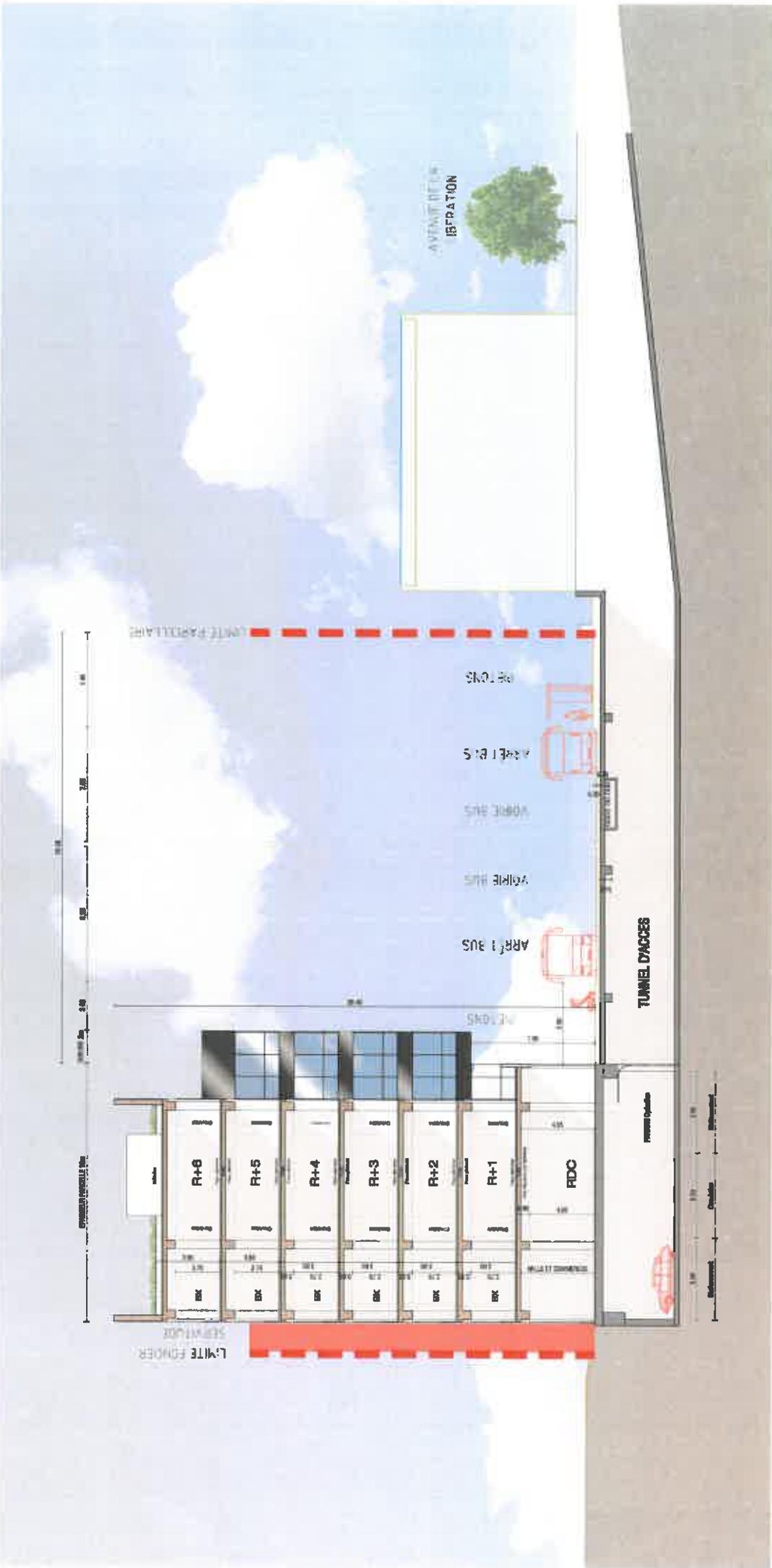


Coupe Transversale BB

Coupe Transversale CC

Coupe Transversale DD

Coupe Transversale EE





PRÉFET DE SEINE-ET-MARNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction de la coordination
des services de l'État

Bureau des procédures environnementales
Affaire suivie par Catherine KENZOUA
Tel : 01 64 71 77 28
catherine.kenzoua@seine-et-marne.gouv.fr

Melun, le 25 août 2022

Le préfet de Seine-et-Marne

à

M. le maire de MELUN

Objet : Projet de réaménagement du pôle gare Melun – déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme de votre commune.

P.J. : Copie de mon arrêté n°2022/38/DCSE/BPE/EXP du 25 août 2022,
Un certificat d'affichage.

Je vous prie de trouver ci-joint, copie de mon arrêté n°2022/38/DCSE/BPE/EXP du 25 août 2022 portant déclaration d'utilité publique (DUP), à votre profit, des travaux nécessaires à la réalisation du réaménagement du Pôle Gare de Melun, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de votre commune.

Je vous demande de bien vouloir assurer la publicité de cet arrêté et de son annexe 4, par voie d'affichage, à la porte principale et dans la pièce réservée à l'accueil du public de votre mairie, pendant 2 mois.

À l'expiration de ce délai, il conviendra de me faire parvenir le certificat joint à ce courrier dûment complété.

Pour votre information, je vous précise qu'en application des articles R 153-20 et R 153-21 du Code de l'urbanisme, mention de cet affichage doit être insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département de la Seine-et-Marne. Cette parution, dont les frais seront à la charge d'Île-de-France mobilités, sera demandée par mes services.

Par ailleurs, vous devez annexer les modifications apportées par cet arrêté au plan local d'urbanisme de votre commune. Cette mise en compatibilité, nécessaire à la réalisation de ce projet, doit être conforme au dossier de mise en compatibilité (annexe 6 mon arrêté de DUP).

La déclaration d'utilité publique est prononcée pour une durée de 5 ans, soit jusqu'au 25 août 2027. Ses effets pourront être prorogés une fois, à la demande de votre conseil municipal, pour une durée maximale de 5 ans.

Mes services se tiennent à votre disposition pour vous communiquer, si nécessaire, toute information complémentaire.

Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général,



Cyrille LE VÉLY

Copie pour information

- M. le directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne
- Mme la présidente d'Île-de-France mobilités,
- Mme la directrice générale de la SNCF Gares et Connexions,
- M. le président de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine-et-Marne.