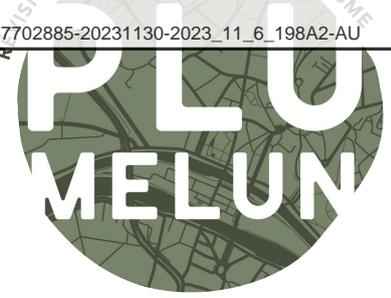


# DIAGNOSTIC TERRITORIAL 1.1

Envoyé en préfecture le 05/12/2023  
Reçu en préfecture le 05/12/2023  
Publié le  
ID : 077-217702885-20231130-2023\_11\_6\_198A2-AU



## PLAN LOCAL D'URBANISME VILLE DE MELUN

**ARRÊTÉ :** Le 30 novembre 2023  
**APPROUVÉ :**

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du 30.11.2023  
Arrêtant le projet de Plan Local d'Urbanisme  
Fait à Melun, le

Envoyé en préfecture le 05/12/2023

Reçu en préfecture le 05/12/2023

Publié le



ID : 077-217702885-20231130-2023\_11\_6\_198A2-AU

# SOMMAIRE

## PARTIE 1 : LA SEINE ET LA GENÈSE DE LA VILLE

1.1 La Seine, déterminant naturel des choix d’implantation humaine.....	6
1.1.1 Un réseau hydrographique fondateur.....	6
1.1.2 Des vallées génératrices de points de vue.....	7
1.2 Des témoins du passé concentrés autour de La Seine.....	10
1.2.1 Un riche patrimoine bâti.....	10
1.2.2 ...peu mis en valeur.....	13
1.3 Une ville historiquement tournée vers le fleuve.....	16
1.3.1 Un réseau viaire qui mène à La Seine.....	16
1.3.2 Un tissu ancien dense et homogène.....	18
1.3.3 Une architecture issue du socle naturel.....	22
1.4 Un centre-ville qui connaît des mutations.....	26
1.4.1 Un parc d’habitat ancien délaissé au profit de parcours résidentiel « court ».....	26
1.4.2 Une polarité commerciale de proximité « conservée » mais fragilisée.....	35
1.5 Un centre-ville soumis à des problématiques environnementales.....	43
1.5.1 Des nuisances typiques des milieux urbains.....	43
1.5.2 La présence de l’eau comme contrainte et facteur de vigilance.....	45

## PARTIE 2 : LA SEINE, LIEU DE CRISTALLISATION DES DYNAMIQUES EXTÉRIURES

2.1 Les facteurs de rayonnement de la Ville.....	50
2.1.1 Un fleuve, moteur économique incontestable.....	50
2.1.2 Un bassin d’emplois qui s’affirme sur ses rives.....	52
2.2 Melun, une ville « Pont ».....	57
2.2.1 Une Seine, au centre d’un chef-lieu départemental.....	57
2.2.2 Un cadre de vie altéré et un paysage effacé.....	63
2.3 Une tendance récente : le détachement à La Seine.....	84
2.3.1 Un éclatement des polarités économiques.....	85
2.3.2 ...et des secteurs résidentiels.....	90

## PARTIE 3 : LA SEINE, COMME SUPPORT DU TEMPS LIBRE

3.1 La Seine, cœur de la Trame Verte et Bleue.....	110
3.1.1 Un répertoire d’espaces naturels d’intérêt variés.....	110
3.1.2 Des espaces naturels difficiles à relier et peu lisibles.....	120
3.1.3 Des espaces habités en conflit avec les espaces de nature.....	129
3.1.4 Une trame noire impactante dans le milieu urbain.....	133
3.2 Des lieux culturels et de loisirs concentrés autour de La Seine.....	135
3.2.1 Une Seine, espace de loisirs et d’événements.....	135



3.2.2 Des liens entre les équipements encore limités.....	139
3.2.3 Des équipements subissant les évolutions démographiques.....	143
3.3 Un fleuve : une combinaison d'atouts.....	149
3.3.1 Un potentiel touristique de premier plan.....	149
3.3.2 Des sites de projet potentiels.....	151
3.3.3 Des rives encore mal identifiées pour leur vocation Habitat.....	155

# PARTIE 1

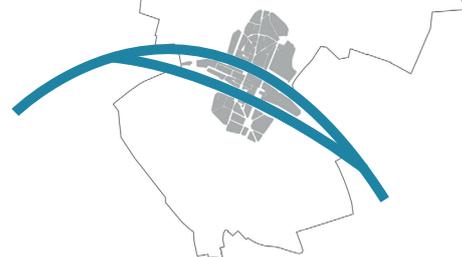
Envoyé en préfecture le 05/12/2023

Reçu en préfecture le 05/12/2023

Publié le

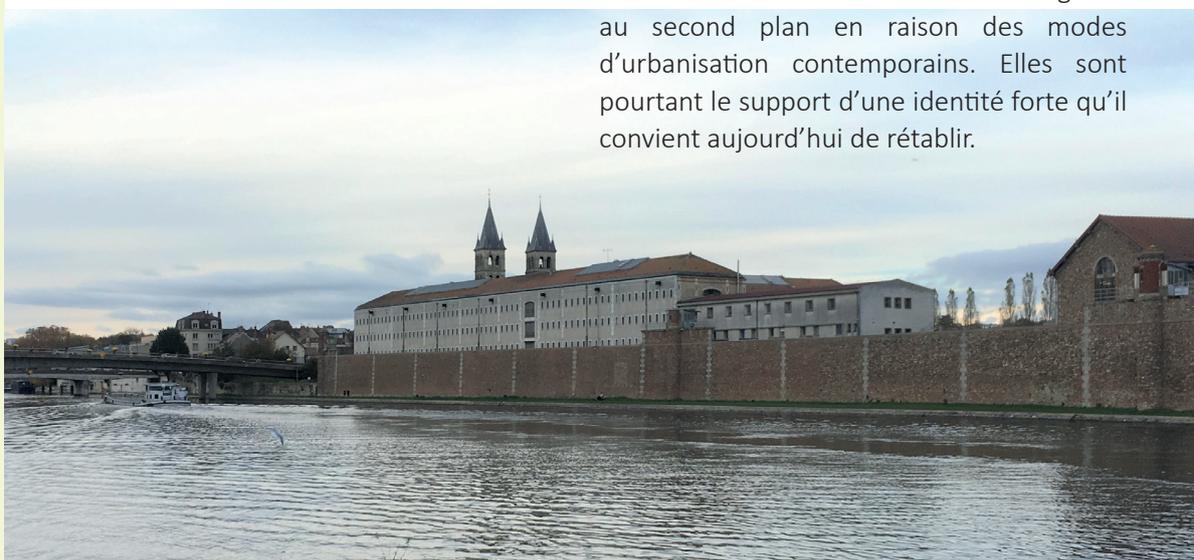
ID : 077-217702885-20231130-2023\_11\_6\_198A2-AU

S<sup>2</sup>LO



## LA SEINE ET LA GENÈSE DE LA VILLE

La Ville de Melun bénéficie d'une véritable singularité par son histoire et sa géographie. C'est sur ce territoire que les rois de France appréciaient séjourner à partir du XII<sup>ème</sup> siècle, que les communautés religieuses se sont installées au XIV<sup>ème</sup> siècle et par lequel, de nombreuses ressources (vins, farines...) transitaient pour nourrir la Région. Ces épisodes historiques, si différents soient-ils, ont un lien : la Seine. En effet, du Château Royal implanté à la pointe occidentale de l'île en passant par les moulins au bord du fleuve, la Seine a influencé les premières implantations bâties. Néanmoins, ce rapport étroit à la Seine et le patrimoine associé aux rives de la Seine a été masqué, puis sous-exploité pour finir par être véritablement méconnu des visiteurs et des habitants d'aujourd'hui. La Seine et ses rives, témoins de l'histoire de la Ville ont été reléguées au second plan en raison des modes d'urbanisation contemporains. Elles sont pourtant le support d'une identité forte qu'il convient aujourd'hui de rétablir.



# 1.1 La Seine, déterminant naturel des choix d'implantation humaine

## 1.1.1 Un réseau hydrographique fondateur

La Ville de Melun trouve son origine dans un des méandres de la Seine, à la jonction de deux vallées : la vallée de la Seine et celle de l'Almont, son affluent.

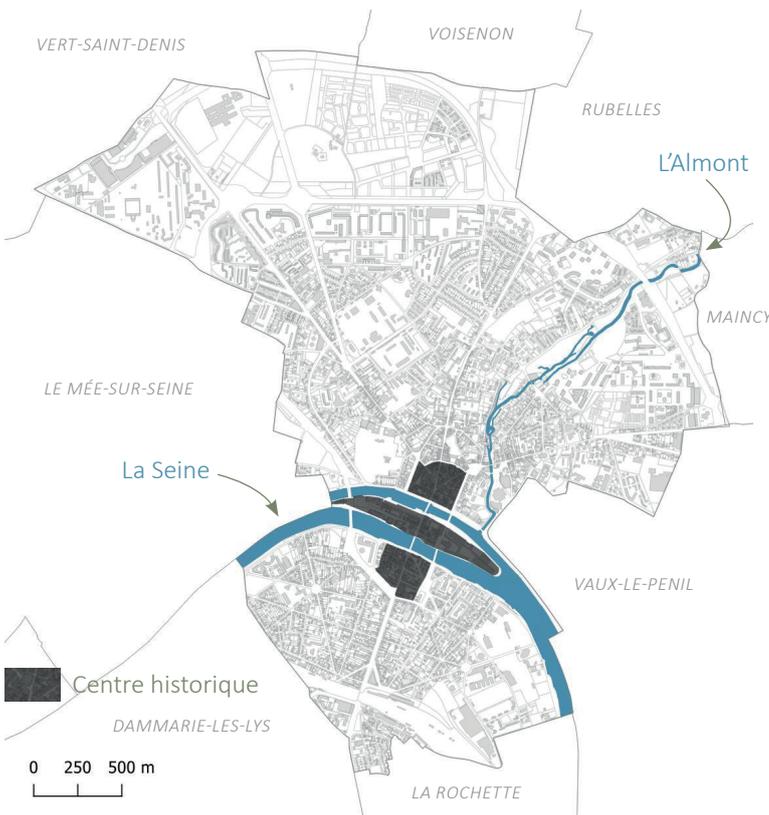


Extrait de la carte de Cassini, XVIII<sup>ème</sup> siècle -  
Source : remonterletemps.ign.fr



La Seine à l'échelle de la Région Île-de-France  
Fond de plan : IAU, Île-de-France

Celui-ci traverse la commune du nord-est au sud et se jette perpendiculairement dans la Seine en limite de Vaux-le-Pénil tandis que la Seine, axe hydrographique majeur du territoire de l'Agglomération et de la région Île-de-France, traverse la ville d'est en ouest dans sa largeur la plus étroite. C'est autour de ce fleuve que la ville s'est développée et historiquement sur l'île Saint-Etienne, affleurement permettant de franchir plus facilement le fleuve et qui le divise en deux bras. L'île Saint-Etienne constitue la plus vaste et la seule île bâtie en amont de Paris et jusqu'à l'écluse de Varenne-sur-Seine et la confluence avec l'Yonne.



Implantations historiques et réseau hydrographique



Melun - Source : NuMel

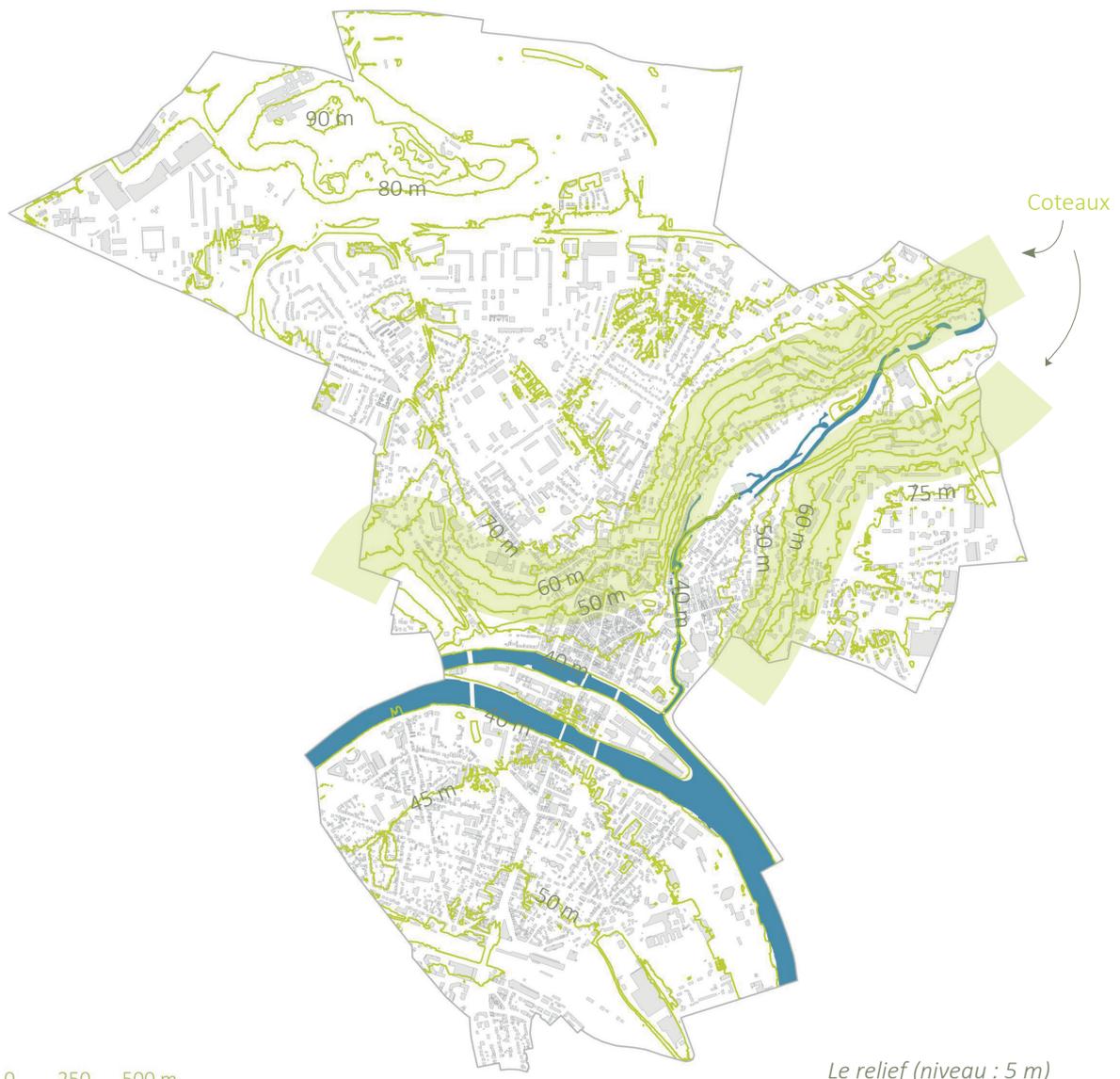
La Seine a conditionné l'extension de la ville entre ses deux rives. Elle constitue le centre topographique et névralgique du centre-ville. Les vestiges archéologiques et quelques édifices témoignent des premières implantations humaines au bord du fleuve et des rôles que la ville a revêtu tout au long de son histoire : défensif, religieux et politique. De l'Antiquité à nos jours, Melun constitue une place forte qui défend l'accès de Paris en amont de la Seine et contrôle une bonne partie de son approvisionnement.



Le Priuré Saint-Sauveur, X<sup>ème</sup> siècle, île Saint-Étienne

## 1.1.2 Des vallées génératrices de points de vue

Contrairement à d'autres villes traversées par un fleuve, à Melun, le passage de l'eau est peu encaissé. Seule la rive droite présente un relief prononcé. La Seine et son affluent, l'Almont, y ont entaillé les calcaires de Champigny du Ludien, créant deux coteaux bien marqués dans la topographie. La rive gauche, en revanche, est beaucoup plus plate: elle résulte du dépôt d'alluvions anciennes, qui ont formé la plaine dite « de la Varenne ». *Source : Melun, une île, une ville, Cahiers du Patrimoine*



Côté rive droite, le relief amène le regard du promeneur vers le centre historique et les abords de la Vallée de l'Almont qui constituent les points bas de la Ville. Des perspectives, des cônes de vues et des points de vues sont aisément perceptibles depuis les voies circulées. La déclivité du relief amène naturellement vers des espaces de respiration ponctuant le paysage urbain.



2  
Chemin de Bellevue descendant vers la vallée de l'Almont



6  
La rue Saint-Liesne descendant vers l'Almont et le centre-ville historique



4  
Petite allée de la rue Fréteau de Peny offrant une vue sur l'église Saint-Aspais

Ces points et axes de vue sont des espaces à forts enjeux car ils offrent au regard du plus grand nombre, une photographie du territoire, mais aussi des perspectives vers de grands édifices patrimoniaux.



**Les regards vers la vallée de l'Almont**

- 1. Axe Avenue des Carmes/Boulevard de l'Almont
- 2. Axe Chemin de Bellevue/Rue des Fabriques

**Les regards vers la vallée de la Seine**

- 3. Boulevard Aristide Briand
- 4. Rue Fréteau de Peny

**Les regards vers les édifices patrimoniaux** ◆

- 5. Axe Avenue du Général Patton/Rue Saint-Barthélémy > Vue sur le clocher Saint-Barthélémy
- 6. Rue Saint-Liesne > Vue sur l'église Saint-Aspais

**Les regards vers le centre historique**

- 7. Rue du Général de Gaulle
- 8. Bas de la rue Saint-Barthélémy



Principaux axes offrant des points de vue remarquables

## Synthèse

### ATOUPS

- > Une histoire de la ville qui prend appui sur son socle naturel.
- > Une ville «fluviale» : la Seine comme socle identitaire.
- > Un relief avec des phénomènes de ruptures nettement perceptibles et qui offre des perspectives paysagères vers le centre-ville historique.

### FAIBLESSES

- > Des perspectives paysagères rompues par des constructions contemporaines.
- > Des points et axes de vue qui servent principalement aux logiques de déplacements motorisés.

### LES ENJEUX

- > La mise en valeur des Berges de la Seine et de l'Almont
- > La qualification paysagères des axes offrant des perspectives sur les vallées, les édifices et le centre-ville
- > La préservation des points de vue accessibles aux regards de tous les usagers de la Ville (résidents, promeneurs, cyclistes, automobilistes ...)



# 1.2 Des témoins du passé concentrés autour de la Seine

## 1.2.1 Un riche patrimoine bâti...

Vieille cité gallo-romaine, ancienne ville royale, Melun possède encore aujourd'hui de nombreux vestiges et édifices de ce passé. Ces sites patrimoniaux sont pour l'essentiel implantés sur l'île Saint-Etienne et sur la rive droite.



0 250 500 m

*Les principaux monuments ou ensembles batiments patrimoniaux datant d'avant 1960  
(Monuments Historiques Classés et Inscrits, édifices marqueurs d'une époque et édifices mis en avant dans la promotion touristique)*

- |  |   |
|--|---|
| 1. La collégiale et le pont Notre-Dame                         | 13. Le couvent des Récollets (fin 1800)   |
| 2. L'église Saint-Aspais                                       | 14. La Caisse d'Epargne (1900)  |
| 3. Le Clocher de Saint-Barthélémy                              | 15. L'école de la Courtille (1888)  |
| 4. La Préfecture et l'hôtel du département (abbaye Saint-Père) | 16. La Maison centrale de détention (1812-1832)   |
| 5. L'hôtel de la Vicomté (actuel Musée Municipal)              | 17. La Banque de France (1900)  |
| 6. Façades du 5, rue au Lin                                    | 18. La Poste (Début années 1930)  |
| 7. Façade sur cour du 15, rue du Presbytère                    | 19. L'amphithéâtre et Villa de la Reine Blanche   |
| 8. Le Prieuré Saint-Sauveur                                    | 20. L'ancienne école normale d'instituteurs (1881)  |
| 9. L'hôtel de Ville (1840)                                     | 21. Le logement patronal de la Brasserie Gruber (aujourd'hui<br>Chambre des Métiers et de l'Artisanat) (1880) |
| 10. L'école des officiers de la gendarmerie nationale          | 22. Le Palais du vêtement (début années 1930)   |
| 11. Le collège Jacques Amyot (1882-1885)                       | 23. La Cooper (1956)  |
| 12. L'Institution Sainte-Jeanne-d'Arc                          |   |

Si certains d'entre eux témoignent des implantations historiques en bord de Seine, d'autres tournés vers l'usage du fleuve (pour la défense, l'approvisionnement, etc.) ont disparu au fil de l'histoire : le château royal à la pointe de l'île Saint-Etienne (démantelé en 1696 puis démolé jusqu'en 1833), le quartier de cavalerie Saint-Ambroise (rasé au début du XX<sup>ème</sup> siècle), les magasins généraux sur la pointe occidentale de l'île et les bateaux-lavoirs notamment.

Durant la période récente, un patrimoine plus contemporain lié à l'eau a été détruit au profit de grandes opérations de logements ou d'équipements, par exemple :

- La minoterie (Les Moulins de Melun) détruite en 2005. Son emplacement est aujourd'hui occupé par des logements collectifs, opération dont le traitement bâti et architectural a pour scène le fleuve (des ouvertures tournées vers la Seine, une implantation à l'aplomb des berges...).

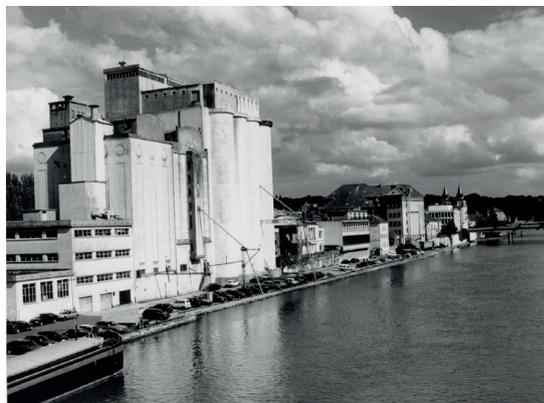


Minoterie détruite en 2005  
Source : inventaire.iledefrance.fr



Logements créés en lieu et place de la minoterie

- Les silos de la Coopérative agricole de la Brie (utilisés pour le chargement des péniches) détruits en 1998. A leur emplacement a été édifiée en 2002-2004 la médiathèque.



Silos détruits en 1998  
Source : inventaire.iledefrance.fr



Médiathèque créée en 2002

Malgré d'importantes opérations de démolition/reconstruction, certains ouvrages existent encore et rappellent le lien de la ville avec l'eau (ponts, puits, moulins, etc.) :



Le pont Maréchal de Lattre de Tassigny traversant un bras de la Seine



Ancienne manufacture de toiles peintes en bordure de l'Almont, rue des fabriques



Ancien moulin (de Poignet), rue des trois moulins

Propriétés souvent privées, ces témoins d'un passé intimement liés à l'eau sont aujourd'hui méconnus, pourtant composants de l'identité de la ville, au même titre que le patrimoine protégé par différents dispositifs de sauvegarde et de mise en valeur :

- La ville possède **deux Monuments Historiques classés** : l'église Notre-Dame et l'église Saint-Aspais.

- **Sept inscriptions à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques** existent : la tour de l'ancienne église Saint-Barthélemy, la Préfecture (ancienne abbaye Saint-Père) (façades, arcades et toitures des bâtiments entourant le cloître), le Vicomté (deux fenêtres du XV<sup>ème</sup> siècle), les façades sur les rues au Lin et du Presbytère (5, rue au Lin), la façade sur cour (15, rue du Presbytère), les vestiges de l'ancien Prieuré Saint-Sauveur et les façades et toitures du château ainsi que le parc à Vaux-le-Pénil (appartenant à la Ville de Melun).

- Melun possède **un Secteur Patrimonial Remarquable (SPR)** (ancienne ZPPAUP qualifiée en AVAP pour être refondue en 2016 en SPR), couvrant 75% de la superficie de la Ville.

- **Un périmètre de protection des vestiges archéologiques** imposant un seuil de fouilles obligatoires à 5000 m<sup>2</sup> (en deça des 10 000 m<sup>2</sup> imposés par ailleurs dans le département).



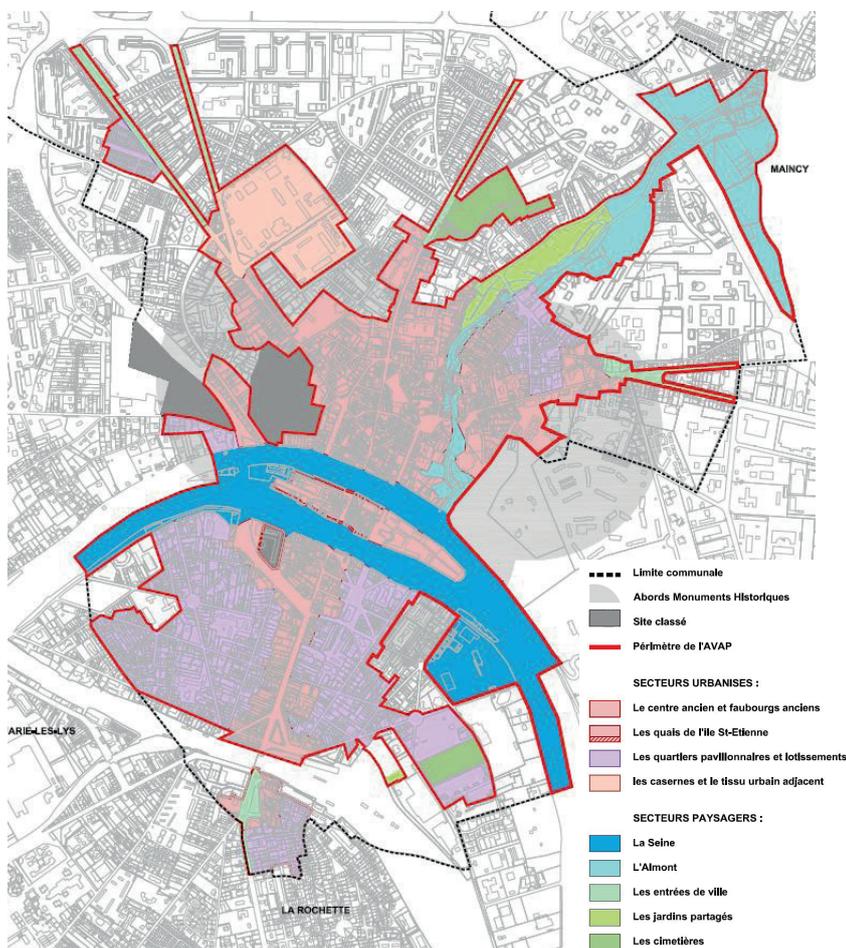
L'église Notre-Dame, île Saint-Etienne, Monument Historique Classé



L'amphithéâtre de la Courtille, rue du Franc Mûrier, inclus dans le SPR



L'hôtel de la Vicomté, quai de la Courtille, inscrit



Périmètre du SPR

## 1.2.2 ...peu mis en valeur

L'ensemble des dispositifs de protection n'ont pas permis, à ce jour, de rendre visibles et accessibles ces grands édifices ou ensembles bâtis patrimoniaux. Pour la plupart, l'histoire, voire la fréquentation, de ces lieux restent confidentielles et réservées à une minorité de Melunais ancrée familialement de longue date sur le territoire. Plusieurs raisons expliquent ce constat, à savoir :

- **Des usages encore non définis.** Pour illustration, la partie arrière du Prieuré Saint-Sauveur et l'ancienne école normale d'instituteurs sont actuellement inoccupés. Le travail de réhabilitation à travers le nouvel usage, l'occupation donnée peuvent concourir à sa reconnaissance publique. En effet, une destination culturelle ou sportive est souvent plus propice à l'attractivité d'un site. Ouverts au public ou disposant d'abords immédiats aménagés/lisibles par toutes et tous, l'intérêt général, l'histoire d'un lieu est préservé là où le changement en opérations de logements privées participent à faire oublier du grand public une partie du passé (c'est ce qui résulte de la réhabilitation du Couvents des Recollets).



*Le prieuré Saint-Sauveur*



*L'ancienne école normale des instituteurs*



*Le couvent des Récollets en cours de changement de destination (logements)*

- **Des traitements et des usages des abords peu qualitatifs.**

Certains édifices se trouvent en bordure de grands axes de circulation dédiés quasi-exclusivement à la voiture, ou encore aux devants de voies de transits importantes où les points d'arrêt sont difficiles. C'est le cas de l'église Notre-Dame le long de la RD415A, du Prieuré Saint-Sauveur et de la Banque de France le long de la RD415, du collège Jacques Amyot le long de la rue du Général de Gaulle et du bâtiment accueillant la Chambre des Métiers et de l'Artisanat le long de la RD606 par exemple.



*Le collège Jacques Amyot le long de la rue du Général de Gaulle*

D'autres génèrent des fronts bâtis créant de véritables places publiques aux abords d'espaces publics neutralisés au profit du stationnement. C'est le cas de l'arrière du Prieuré Saint-Sauveur et des bâtiments de l'ancienne Poste.



*L'ancienne Poste, place Praslin*

- **L'absence de continuités sensibles, de continuum.** En effet, le traitement des espaces publics (voies et places), que ce soit des sols, du mobilier urbain ou de la végétalisation, ne permet pas de ressentir l'arrivée sur un site et de lier les édifices entre eux. Les sites, pourtant proches, semblent déconnectés les uns des autres et s'effacent du paysage urbain.

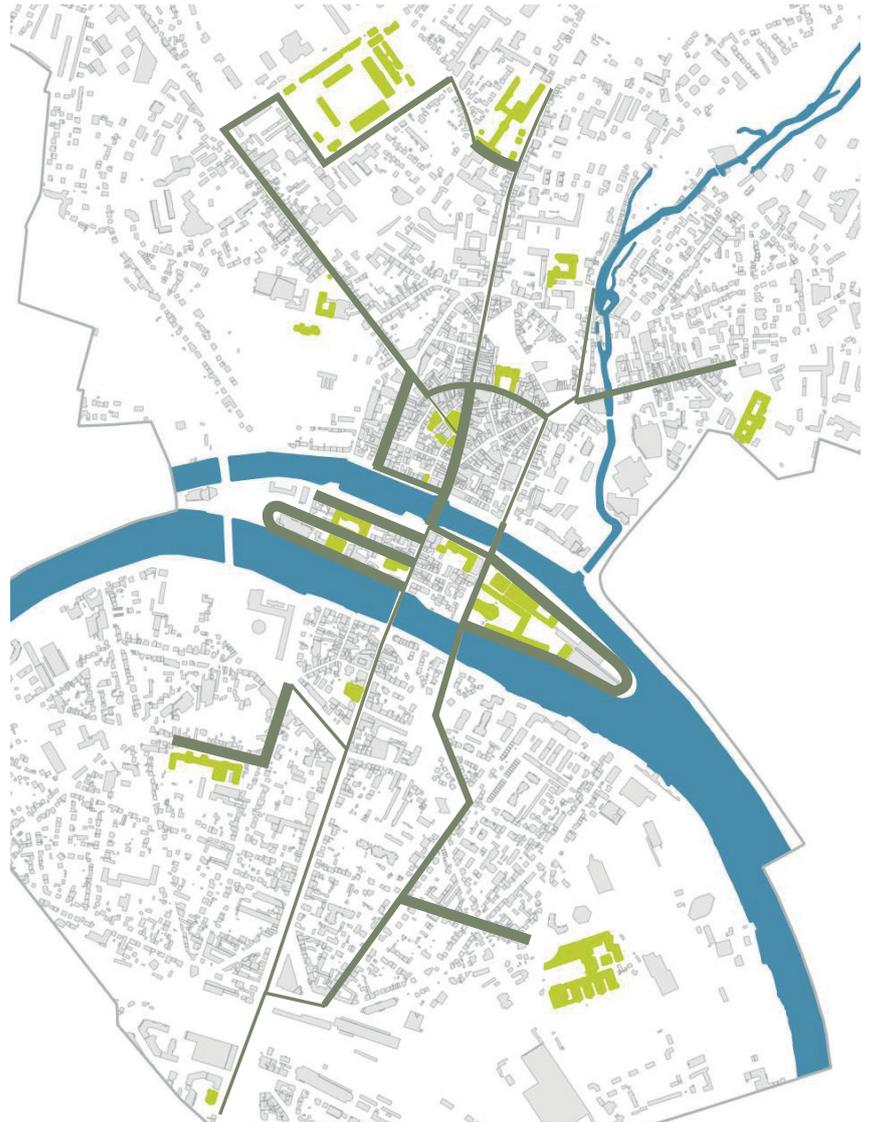


*L'église Notre-Dame le long de la RD415A*

- **La lecture des ouvrages de franchissement** non comme des ouvrages qui servent le regard, la perspective, des vues à valoriser, sont vécus comme des obstacles, des écrans (ponts, berges...sans avancées, sans ponton ou point haut aménagé pour avancer vers la Seine).

Cette absence de continuum, générant une perception cloisonnée des espaces entre eux, est accentuée par l'absence de continuités pour les mobilités douces. L'omniprésence de la voiture depuis les années 70 explique la multiplication d'aménagements servant son trafic (stationnements, rond-point, pénétrante, signalétiques, feux...) à la défaveur des usages piétons et cycles. Ces aménagements concourent à la création d'une ambiance minérale, routière aux abords d'édifices patrimoniaux pourtant remarquables. Récemment, le traitement par des revêtements perméables des pourtours de l'île Saint-Etienne, l'aménagement de pistes cyclables sur le Pont de Lattre de Tassigny et la piétonnisation de la place Saint Jean sont venus sécuriser les pratiques de mobilités douces.

- Secteur « apaisé » en raison d'un trafic routier limité voire inexistant et la présence d'éléments naturels (eau, arbres...)
- Secteur « interface » où se côtoient les différents types de déplacement dans un environnement bâti qualitatif (architecture, formes urbaines)
- Secteur « routier » où la voiture capte toutes les attentions (champ visuel, nuisances sonores...)



Approche sensible des parcours entre les édifices remarquables de la ville



Cinq candélabres différents sont comptés sur l'axe Place Saint-Jean/Place Chapu

A cet effet, le choix des revêtements de sol et le mobilier urbain (candélabres, bancs, poubelles...) sont des leviers stratégiques créant des continuités naturelles de parcours.

### ZOOM SUR...

Dans le cadre du **programme Action Coeur de Ville** lancé en 2018 à Melun, plusieurs objectifs sont poursuivis dont celui de mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine. Trois grandes actions vont y concourir :

- La requalification des voies du Four, de Notre-Dame, du Franc Mûrier et d'Abélard de l'île Saint-Etienne,
- La requalification et la piétonnisation accentuée dans la continuité de la rue Jacques Amyot, rue René Pouteau,
- La revalorisation de la place Saint-Jean et son aménagement qualitatif finalisant la requalification entreprise il y a quelques années afin d'y accueillir de nouveaux usages publics.

## Synthèse

### ATOUS

- > L'existence d'un patrimoine historique riche et divers (bâtiments, villas, édifices et portions de façades), marqueurs de l'histoire religieuse, économique, historique et administrative de Melun.
- > Des édifices patrimoniaux proches les uns des autres et concentrés dans le centre historique.
- > Un patrimoine protégé par des dispositifs de sauvegarde et de mise en valeur.
- > L'existence de secteurs « apaisés » en plein centre historique permettant la découverte du patrimoine.

### FAIBLESSES

- > La forte présence de la voiture aux abords des édifices patrimoniaux.
- > Un manque de visibilité du patrimoine bâti.
- > Un SPR qui véhicule une image négative de contrainte au détriment de sa volonté de protéger un patrimoine riche peu mis en avant.
- > Des édifices peu connectés les uns aux autres en matière de mobilité douce mais aussi d'ambiance.
- > Une disparition progressive du patrimoine lié à l'eau (via les opérations de démolition/reconstruction qui ne prennent pas en compte leur rôle de passeur de mémoire).
- > Une perception cloisonnée des espaces.

### LES ENJEUX

- > La préservation et la mise en valeur du patrimoine historique.
- > La réhabilitation du patrimoine bâti et/ou le réemploi de matériaux, de conceptions architecturales comme vecteurs de mémoire.
- > La diversification des formes bâties et le choix des matériaux comme les procédés constructifs (BDF, UFS, Biodivercity...).
- > L'enrichissement et la valorisation du tissu urbain au travers du patrimoine moderne et des évolutions contemporaines architecturales.
- > L'ouverture à la fréquentation, la diversité des usages, l'animation des abords et des édifices patrimoniaux.
- > La qualité du traitement des abords des édifices remarquables.
- > La création d'un continuum entre les édifices patrimoniaux.
- > La cohérence et la mise en place d'une signalétique, d'outils de partage de la connaissance intergénérationnels, inclusifs sur les parcours apaisés.
- > L'amélioration des déplacements doux entre les sites patrimoniaux à l'échelle de la Ville et vers l'extérieur.



# 1.3 Une ville historiquement tournée vers le fleuve

## 1.3.1 Un réseau viaire qui mène à la Seine

Organisé en «étoile» autour des franchissements de la Seine, le réseau viaire de la ville de Melun est particulièrement bien maillé. Artères des faubourgs, ce sont les liaisons principales qui sont à l'origine de cette organisation ; elles permettent de faire le lien entre les grandes infrastructures routières et les liaisons locales.



L'organisation du réseau viaire à l'échelle de la ville

<sup>1</sup> Les liaisons supra-communales permettent d'assurer les liaisons à fort trafic entre les agglomérations importantes, vers le réseau autoroutier et de proposer des itinéraires de contournement de la ville.

<sup>2</sup> Les liaisons principales représentent des itinéraires routiers secondaires permettant de densifier le réseau des liaisons supra-communales.

<sup>3</sup> Les liaisons locales assurent les liens entre les différents quartiers de Melun.



La RD 606, liaison supra-communale



La route de Nangis, liaison principale



La rue Dajot, liaison locale

Si le réseau viaire est organisé autour de la Seine et que le relief y mène, la visibilité de cette dernière depuis les axes de circulation est quasi-nulle. Le réseau routier moderne n'a pas envisagé d'ouvertures pour voir et se rendre sur les berges du fleuve ; seules quelques ouvertures historiques subsistent. La Seine est uniquement visible à l'échelle du regard du piéton et rarement de façon à permettre sa contemplation depuis les quatre ponts permettant de la franchir (pont Jeanne d'Arc, pont Maréchal Leclerc, pont Notre-Dame et le pont Maréchal de Lattre de Tassigny), depuis les quais (sur la rive droite- Quais Pasteur / Alsace-Lorraine / Maréchal Foch - sur la rive gauche - Quais Maréchal Joffre) ou depuis des accès historiques « cachés ».

Quelques rues rappellent néanmoins la présence de l'eau dans la ville par leurs noms : la rue de l'écluse, la rue de la Seine, la rue des mariniers et la rue du port.



Passage vers la Seine depuis le parc de la collégiale Notre-Dame



Passage vers la Seine depuis la Rue Saint-Sauveur



Vue sur la Seine depuis le pont Maréchal de Lattre de Tassigny

## 1.3.2 Un tissu ancien dense et homogène

Le centre historique de Melun s'est développé au sein d'une enceinte fortifiée (sur l'île Saint-Etienne et sur la rive droite) formant un tissu dense et homogène.



### TISSU ANCIEN

Le centre ancien est le tissu le plus dense que l'on peut retrouver à l'échelle de Melun. Les constructions sont implantées à l'alignement et sur les deux limites séparatives (mitoyenneté). Ce tissu se distingue également par la hauteur des constructions, allant jusqu'à R+3+c. En raison du front bâti, du traitement des voies et de l'absence de clôtures végétales, l'ambiance y est minérale.

### CHIFFRES CLÉS

Densité brute : 150-250 logements à l'hectare

Superficie moyenne des parcelles : 110 m<sup>2</sup>

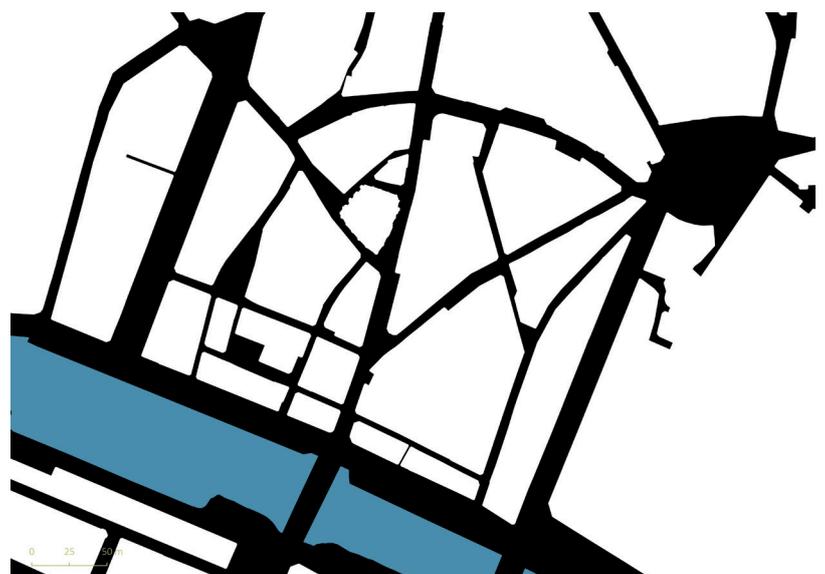
Emprise au sol : 85%

Couvert végétal : 5%



### Caractéristiques urbaines, centre historique

Cette forme urbaine rythme le centre-ville historique. En effet, le réseau viaire est très maillé, plus ou moins lâche, plus ou moins déformé, engendrant des îlots fermés, de tailles et de formes variées. Les gabarits de voies très différents participent également au rythme de l'entité urbaine, à la diversité des ambiances et à la multiplication des usages.



Structure du réseau viaire dans le centre ancien de Melun



Rue Jacques Amyot, piétonne

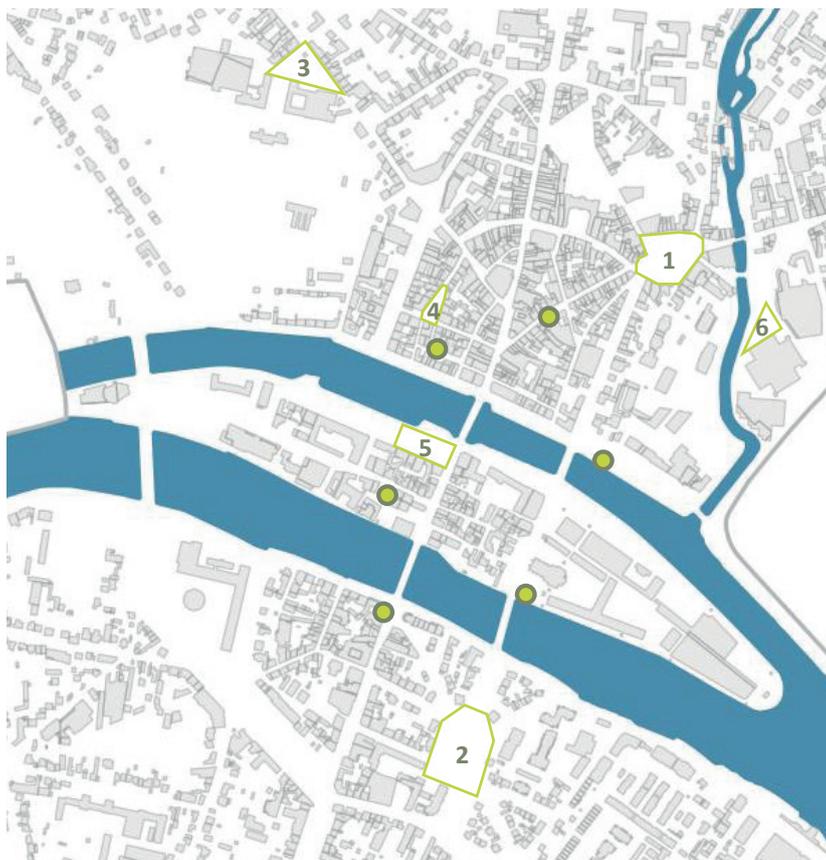
La trame parcellaire varie en formes et en dimensions dans le centre-ville, participant ainsi au rythme de l'espace bâti.

Ces formes urbaines rappelle Melun à la Seine avec des axes de circulation aboutissant sur les quais Pasteur et Alsace Lorraine. Cependant, ces quais dédiés à la voiture constituent aujourd'hui une frontière entre l'espace habité du centre-ville et le fleuve. Le même constat est fait sur la rive gauche (Quai Hippolyte Rossignol).



Structure parcellaire dans le centre ancien de Melun

Par ailleurs, le parcours dans le tissu ancien (sur les deux rives et sur l'île Saint-Etienne) est ponctué de places, éléments clés du paysage urbain et du fonctionnement de la ville. En effet, les places constituent à la fois des lieux où se déroulent les pratiques collectives et quotidiennes des habitants et des photographies de l'histoire du territoire pour les visiteurs.



Principales places du centre ancien et placettes

A Melun, à l'exception de celle de la Préfecture, les autres places ne sont pas associées à des bâtiments publics d'envergure. Leur traitement est très hétérogène :

**1. La place Saint-Jean.** Elle est cadrée par le bâti et est marquée par un traitement minéral. La piétonnisation d'une partie de la place et l'organisation d'événements festifs ou de moments relais d'informations au public (campagne de prévention, don du sang...) permettent son appropriation par les habitants. La fontaine, située en son centre, rappelle le lien de la ville à l'eau. Cependant, la voiture, omniprésente sur l'autre partie, efface certaines possibilités d'usage du fait des nuisances générées (sonores, qualité de l'air...) et crée une rupture entre les différents lieux d'intérêt; l'Office du Tourisme et l'Espace Saint-Jean apparaissent déconnectés de la place.



Place Saint-Jean



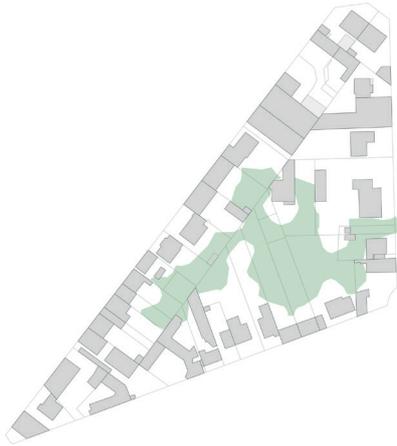


## PREMIÈRES EXTENSIONS URBAINES

Les premières extensions urbaines du centre historique sont caractérisées par des constructions implantées à l'alignement de la voie ou en léger retrait et sur au moins une des limites séparatives (souvent sur les 2). Les parcelles sont étroites et en lanière. Les constructions sont généralement de type R+1+c, cependant, des bâtiments de type R+2+c et des petites maisons à lucarne ponctuent les alignements par leurs hauteurs différentes. En raison des fronts bâtis créés par l'alignement, les ambiances sont plutôt minérales.

## CHIFFRES CLÉS

Densité brute : 20-30 logements à l'hectare  
 Superficie moyenne des parcelles : 500 m<sup>2</sup>  
 Emprise au sol : 25%  
 Couvert végétal : 20%



Cette urbanisation linéaire le long des voies a permis le développement de jardins et de cours au sein des cœurs d'îlots mais ces derniers ne sont pas perceptibles depuis l'espace public. S'ils offrent un cadre de vie verdoyant aux habitants du quartier (jardins privatifs arborés), ils constituent également un potentiel pour la densification du tissu. Le devenir de ces cœurs d'îlot devra donc être au cœur des réflexions dans le cadre du PLU. Le maillage du tissu d'espaces verts privés assurant les fonctions d'îlot de fraîcheur, de continuité à la biodiversité et un réservoir paysager en pas japonais constitue un véritable potentiel d'amélioration du cadre de vie.

L'exemple ci-dessous (îlot entre l'avenue de Meaux et la rue des trois moulins) illustre le phénomène ; des opérations de logements collectifs sont venues s'implanter « au coup par coup » au cœur de l'îlot réduisant les espaces verts. Le tissu dans le diffus souffre d'une tendance à la minéralisation des espaces également en limite de voies publiques en plus de la raréfaction des îlots paysagers au sein des fonciers privés.



L'îlot Avenue de Meaux/Rue des 3 moulins en 1987



L'îlot Avenue de Meaux/Rue des 3 moulins en 2021

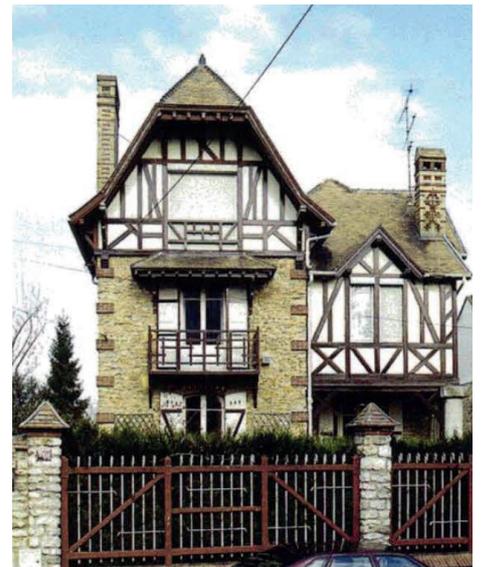
Des constructions anciennes implantées en front de rue sont détruites au profit de la création d'accès.



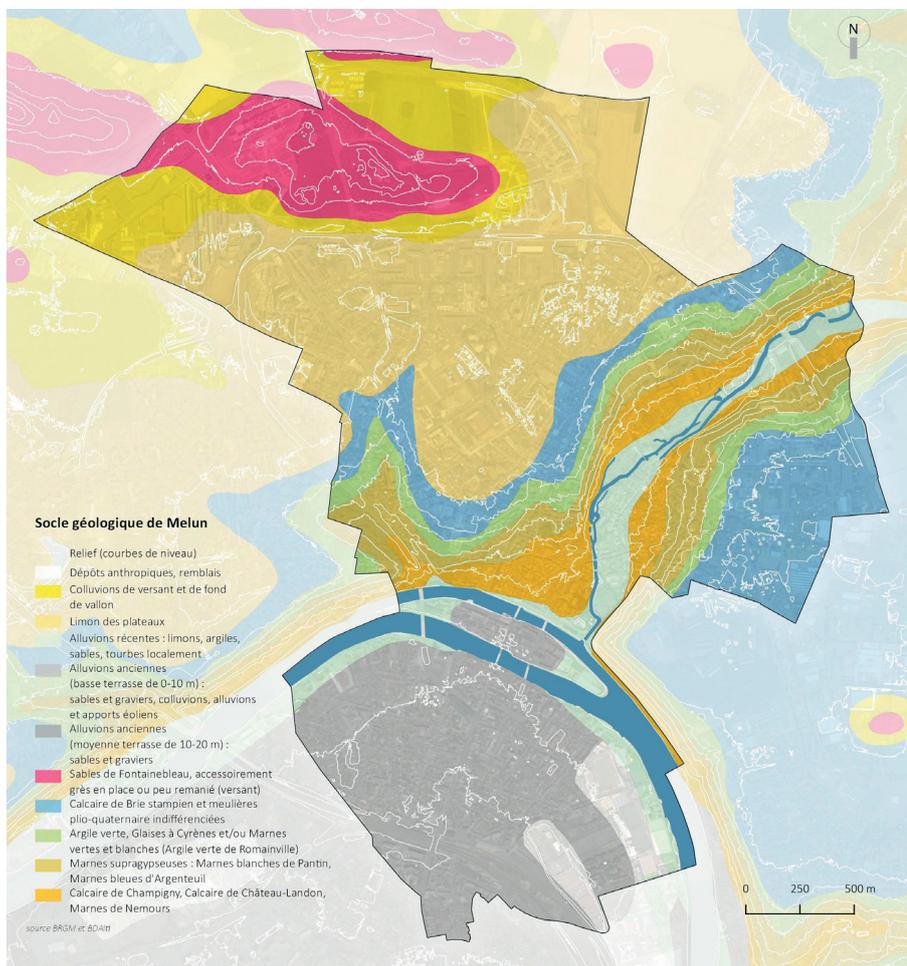
Ouvertures créées depuis l'avenue de Meaux pour accéder au cœur d'îlot

### 1.3.3 Une architecture issue du socle naturel

Au-delà des implantations, quelques édifices, au travers de leur architecture, témoignent également de la présence de la Seine sur le territoire et des pratiques associées au fleuve. En effet, même si les bords de Seine sont globalement restés à l'écart de la villégiature à Melun (contrairement à d'autres villes), quelques maisons de ce genre architectural existent dans le centre ancien.



L'architecture de la villégiature, Maison à décor néo-normand, rue Fontaine-la-Reine



Socle géologique de Melun, Source des données : BRGM

Cette architecture comme de nombreuses autres dans le centre historique est liée au socle géologique: le calcaire très présent sur les coteaux de la Seine, le bois de la forêt de Bière, la chaux et le plâtre fabriqué sur place, etc. Melun s'inscrit dans la région de la Brie melunaise caractérisant une partie du territoire. En effet, Melun est divisé en deux grandes régions naturelles séparées par la Seine: le nord qui appartient à la Brie française et le sud région des sables de Fontainebleau.

Les façades retrouvées dans le centre ancien témoignent de l'usage des matériaux locaux :

- Quelques édifices à pans de bois subsistent dans le centre ancien. Cette architecture peut être très ancienne, vestige de l'époque médiévale, ou plus récente car son emploi perdure jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle.
- Jusqu'au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, les moellons calcaires enduits étaient largement utilisés avec des chaînages en grès pour le gros œuvre et la tuile plate pour la couverture. Le grès présente une grande résistance, tant aux agressions et altérations chimiques qu'à la compression et à la traction, mais c'est aussi une pierre difficile à extraire et à travailler. Aussi, son emploi est limité aux parties les plus exposées.
- Une grande partie des façades de Melun est traitée en enduit constitué de plâtre, de sable et de chaux. Selon l'époque et le style de la construction, un décor (encadrement de baie, bandeaux d'étage, pilastres...) également réalisé à l'enduit vient animer les façades.
- La pierre de taille est peu retrouvée à Melun ; son coût important limitait son emploi aux édifices de prestige.
- La brique employée avant le XIX<sup>ème</sup> siècle est surtout employée en mur pignon, pour la réalisation des souches de cheminée, voire dans la réalisation de chaînage.

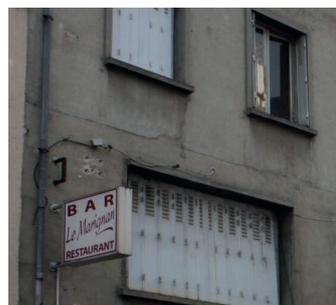
Source : Melun, une île, une ville, Cahiers du Patrimoine et SPR

Cette architecture issue du socle naturel est parfois peu mise en valeur et tend à être délaissée, voire niée, au profit de matériaux et de techniques de construction/rénovation moins onéreux :

> Certaines rénovations ont provoqué des altérations, exemples :



Mise à nu de la maçonnerie



Substitution de l'enduit traditionnel à base de plâtre et de chaux par un enduit ciment



Mise en peinture de la pierre



Reprise des joints au ciment

Source : SPR

Le SPR et un cahier de recommandations architecturales réalisés par les services de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de Seine et Marne encadrent ces rénovations.



Édifice à pans de bois, rue au Lin



Le Prieuré Saint-Sauveur bâti en pierre calcaire et en grès, couverture en tuiles plates



L'hôtel de ville, utilisation de la pierre de taille

Source : melunvaldeseine-tourisme.com

> Certaines opérations ont recours à des imitations de matériaux anciens et à des techniques de fabrication « pastiches ». Ces procédés, moins onéreux, appauvrissent les façades : les éléments et les décors qui permettent l'animation des façades disparaissent.

> Certaines façades sont en mauvais état.



Façade dégradée à l'angle de la rue Saint-Liesne et la rue Bontemps



Façade dégradée rue du château, île Saint-Etienne

### ZOOM SUR...

Afin d'inciter à leur ravalement, la Ville de Melun a mis en place une **aide financière** depuis novembre 2020. Un inventaire des façades d'immeubles dégradées a été réalisé : 53 façades ont été identifiées. En octobre 2021, 6 projets ont été acceptés par la ville. D'autres demandes sont en cours de finalisation (une vingtaine de contacts). A titre informatif, les plafonds sont les suivants : pour un nettoyage, 15% avec un plafond de 2500 €, pour un revêtement simple, 30% avec un plafond de 3500 €, pour un revêtement avec enduit, 50% avec un plafond de 5000 €.

Si le socle géologique est visible sur les façades, il l'est également dans l'étude des risques. En effet, il génère un aléa retrait-gonflement des argiles, fort sur une bonne partie du centre-ville, autour de l'Almont et entre la RD606 et la rue Saint-Barthélémy. Cet aléa est lié à des variations de la quantité d'eau dans certains terrains argileux produisant des gonflements (période humide) et des tassements (périodes sèches) pouvant avoir des conséquences importantes sur les bâtiments à fondations superficielles. Sa prise en compte pour les constructions neuves permet de maîtriser le risque et plusieurs recommandations ont été rédigées par le BRGM, parmi elles :

- Créer des fondations suffisamment profondes et ancrées de manière homogène afin de s'affranchir de la zone la plus superficielle du sol, sensible à l'évapotranspiration,
- Renforcer les murs de l'habitation par des chaînages internes pour résister à la force des mouvements verticaux et horizontaux,
- Éloigner les sources d'humidité : mettre à distance l'habitation d'éléments tels que les arbres, les drains et autres matériels de pompage.



Carte d'exposition au phénomène de retrait-gonflement des argiles, Source : georisques.gouv.fr

## Synthèse

### ATOUPS

- > Un réseau viaire tourné vers le centre historique et la Seine.
- > Un patrimoine bâti ancien en centre-ville et dans les faubourgs qualitatif.
- > Des formes urbaines et architecturales anciennes qui participent à la qualité du paysage urbain et à la diversité des usages.
- > L'existence de nombreuses places et placettes publiques, lieux d'échanges et de convivialité.
- > Des mesures et dispositifs qui favorisent les opérations de densification dans le tissu déjà construit.

### FAIBLESSES

- > Un développement urbain contemporain le long des axes favorables aux trafics motorisés rompant le lien historique entre le centre ville et la Seine.
- > Des formes urbaines et architecturales anciennes qui peinent à transmettre le passé historique (devoir de mémoire) et à s'inscrire dans la dynamique de reconquête du centre ville (normes ERP, énergétique, stationnement, loyer...) en raison des coûts mais aussi des procédures complexes affectant la reprise des biens privés.
- > Des cœurs d'îlots soumis à la pression foncière et immobilière.
- > Un aménagement des espaces publics ne participant pas toujours à l'attractivité du centre-ville
- > Des espaces publics qui forment des espaces de convivialité mais dont le traitement est qualitativement inégal.

### LES ENJEUX

- > La visibilité de la Seine et la reconnexion du noyau d'urbanisation historique avec elle.
- > Le traitement qualitatif, cohérent et lisible des espaces publics pour créer un continuum de repères aux mobilités douces.
- > La préservation des caractéristiques urbaines et architecturales existantes.
- > La réhabilitation et la réutilisation des locaux dans des usages modernes du bâti ancien.
- > La prise en compte des enjeux en matière d'usage et de performances énergétiques dans les opérations de réhabilitation.
- > La consolidation de la qualité et des particularités des tissus d'«habitats individuels» des faubourgs Nord et Sud de Melun.
- > La réhabilitation des logements pour les rendre accessibles.
- > Le traitement qualitatif, cohérent et lisible des espaces publics pour créer un continuum de repères aux mobilités douces.
- > La préservation des cœurs d'îlots et conserver des superficies foncières constructibles participant du bon rapport de voisinage en limitant les vues et en priorisant la participation du diffus privé aux enjeux de trame verte et brune, de biodiversité.
- > L'optimisation du foncier par la mise en oeuvre d'opérations d'ensemble favorisant une stratégie de reconstruction de la Ville sur elle-même.

# 1.4 Un centre-ville qui connaît des mutations

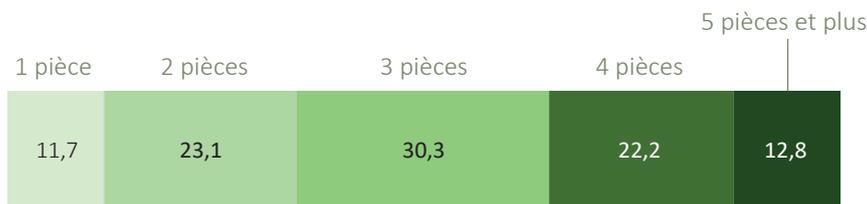
## 1.4.1 Un parc d'habitat ancien délaissé au profit de parcours résidentiel « court »

En 2018, la Ville de Melun compte 19 450 logements, dont 88,2% de résidences principales. Ce parc est principalement tourné vers des logements de 3 pièces et moins. En effet, ceux-ci représentent sur l'ensemble du parc 65% des logements. Entre 2008 et 2018, ce parc de petits logements n'a cessé de s'accroître en nombre comme en proportion (+451 unités, +2,3 points), tandis que le parc de grands logements (4 pièces et plus) a reculé (-348 unités, -2,2 points). L'analyse des données Sitadel confirme ce constat ; sur la période 2010-2019, la taille moyenne des logements commencés est de 63 m<sup>2</sup> sur l'ensemble de la ville.

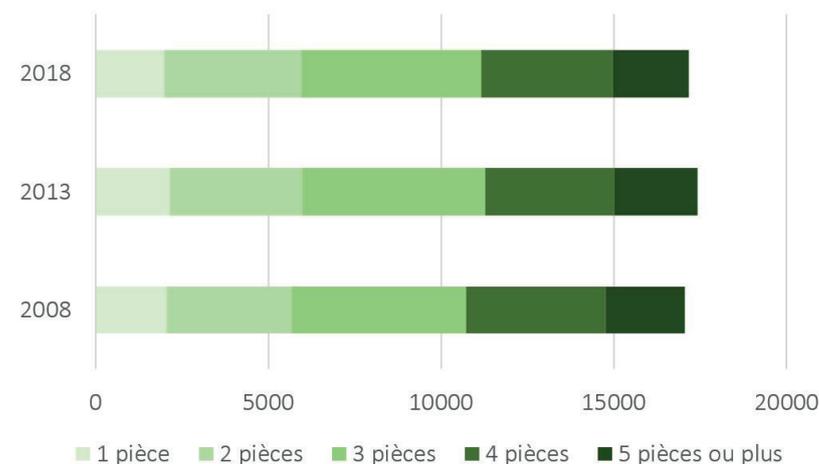
Deux grands constats sont faits par la Ville :

- Les programmes récents intègrent une trop forte proportion de T3,
- Les surfaces des T1 et T2 sont faibles en dehors des programmes de Logements Locatifs Sociaux (LLS) : les T1 couvrent des surfaces inférieures à 20 m<sup>2</sup> et les T2, inférieures à 40 m<sup>2</sup>.

Les logements de 5 pièces et plus représentent seulement 13% du parc en 2018, proportion nettement inférieure à celle enregistrée à l'échelle de l'agglomération (29,4%). La part des petits logements est supérieure à celles observées dans les autres communes de l'Agglomération et dans d'autres villes. Cette situation participe à créer une distorsion des prix sur le marché locatif privé. Le montant des loyers pratiqués est supérieur au revenu moyen de la population et ne permet pas un accès facile au parc de logements pour les Melunais.

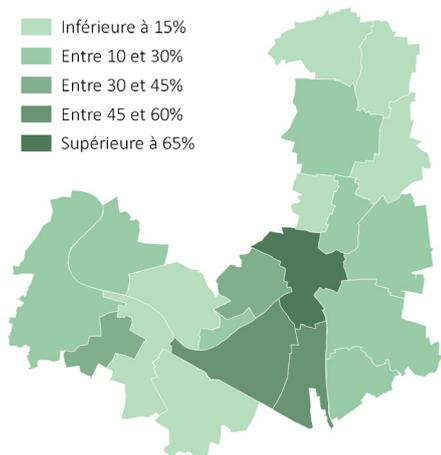


Le parc de logements selon leur taille en 2018 (en %), Source : INSEE



Évolution du parc de logements selon leur taille (en nombre), Source : INSEE

■ Inférieure à 15%  
■ Entre 10 et 30%  
■ Entre 30 et 45%  
■ Entre 45 et 60%  
■ Supérieure à 65%



Part des 3 pièces et moins (en %) à l'échelle de la CAMVS, Source : INSEE



Analyse comparée du parc de logements selon leur taille en 2018 (en %), Source : INSEE

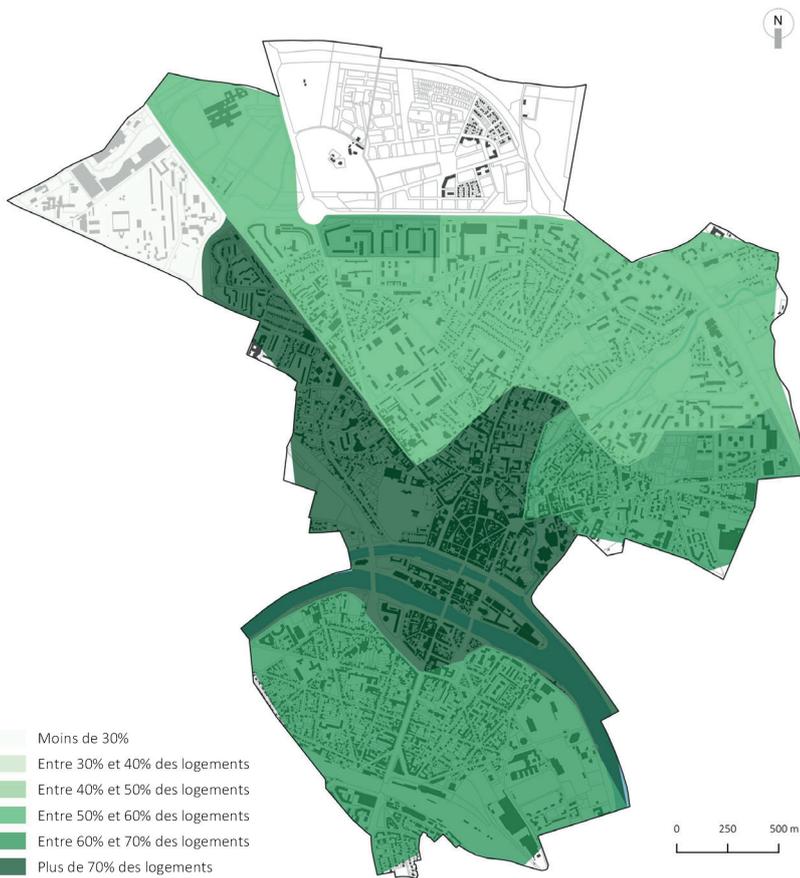
## Actualisation du diagnostic

En 2020, le nombre de logement a Melun est de 20 273 (+823 logements par rapport à 2018, ). La répartition du parc de logement selon leur taille en 2020 est similaire à celle de 2018.

La production de T1-T2 est à mettre en lien avec la part importante des logements collectifs dans le parc total (85,7% des logements sont des appartements). L'existence d'un parc d'habitat spécifique destiné aux étudiants (exemple: la résidence étudiante Pierre Abelard, résidence Bontemps), aux séniors (exemple : la résidence Services Seniors Domitys) et les logements issus des lois de défiscalisation (loi Malraux, loi Pinel/Duflot, etc.) renforcent l'attrait des petites surfaces.

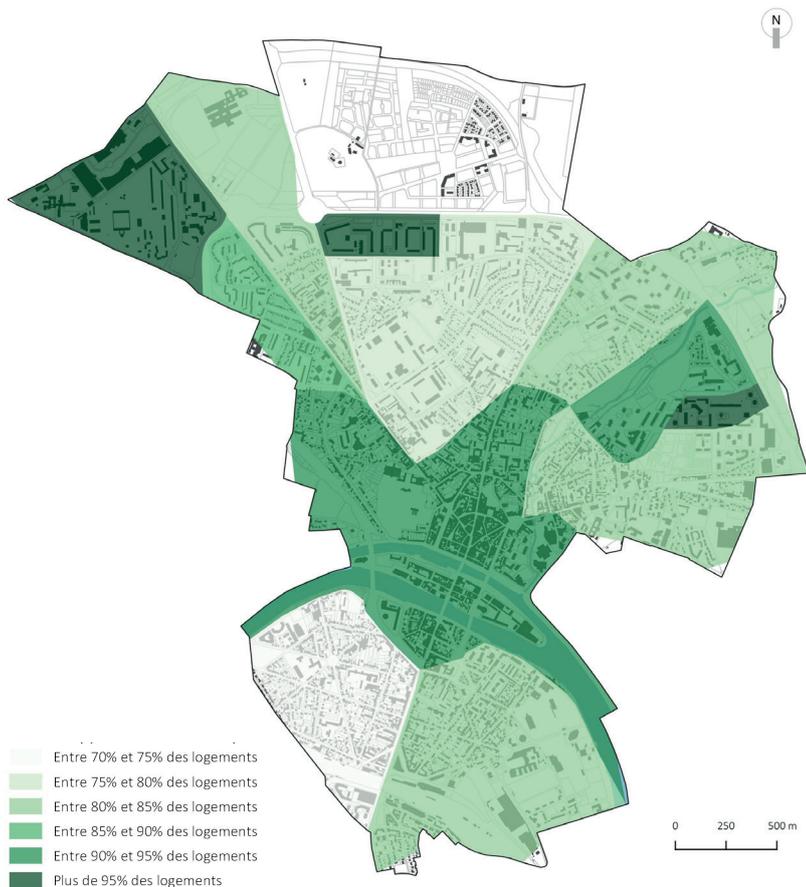


Résidence Services Séniors Domitys, rue du Capitaine Bastien



Comme le montre la carte ci-contre, c'est dans le centre-ville historique que la plus grande part de petits logements est enregistrée, constat confirmé par l'étude pré-opérationnelle d'OPAH-RU qui montre que dans le centre-ville, un logement sur deux est un très petit logement (de type T1-T2).

Proportion des logements composés de moins de 3 pièces en 2018, Source : IRIS



Proportion d'appartements dans le parc de logements en 2018  
Source : INSEE

En effet, le centre-ville abrite une forte proportion d'immeubles collectifs ; aux anciennes constructions historiques sont venus s'implanter, à partir des années 50 jusqu'à aujourd'hui, dans des espaces vacants ou qui ont muté, des immeubles aux formes plus contemporaines.



Logements collectifs, rue Carnot

Ces immeubles contemporains sont parfois déconnectés du tissu urbain historique (exemple ci-dessous) tant dans la localisation, l'implantation que dans l'architecture.



Logements collectifs, place du Port

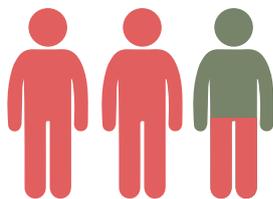
Des hauteurs plus importantes que dans le noyau ancien ont été mises en oeuvre.



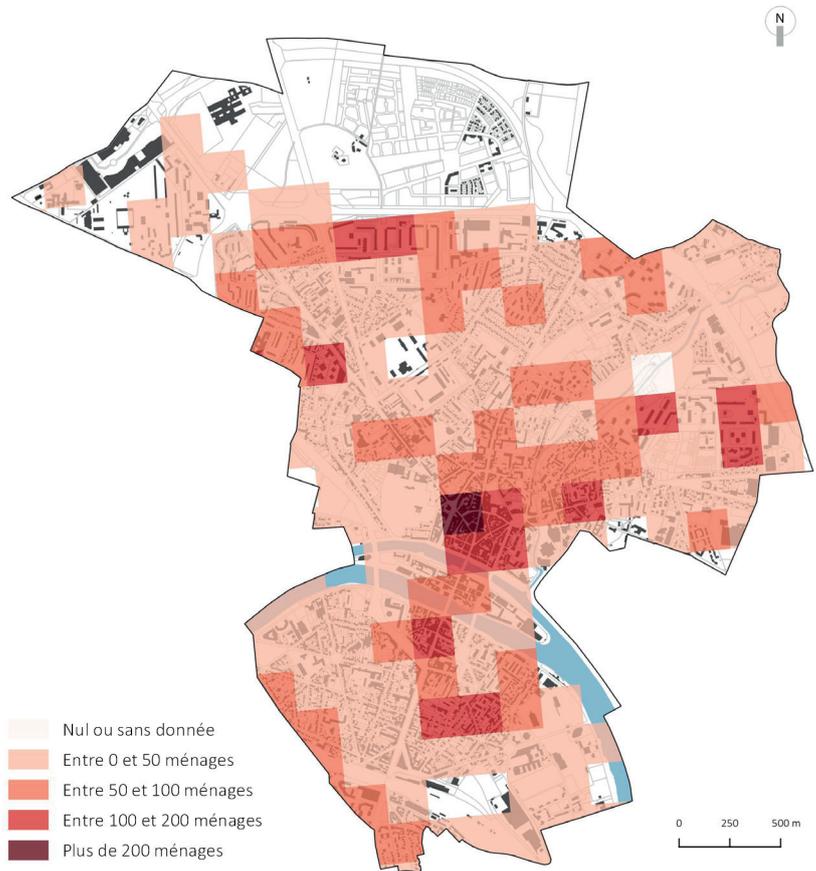
Logements collectifs, quai Maréchal Foch

L'analyse du parc de logements du centre-ville doit être associée à celle de la structure de la population, afin de mieux anticiper les phénomènes à venir en fonction de l'offre en logements développée. En corrélation avec la typologie des logements, le nombre de petits ménages dans le centre-ville est important : 51% des ménages y vivant sont des personnes vivant seules (contre 39% dans le reste de Melun). 25% des ménages seulement sont des familles contre 40% sur le reste du territoire.

A l'échelle de la ville, en 2018, la taille moyenne des ménages atteint 2,26 personnes par foyer à Melun. Contrairement au phénomène de diminution des ménages observé à l'échelle nationale, la taille des ménages est stable depuis 1999 à Melun.

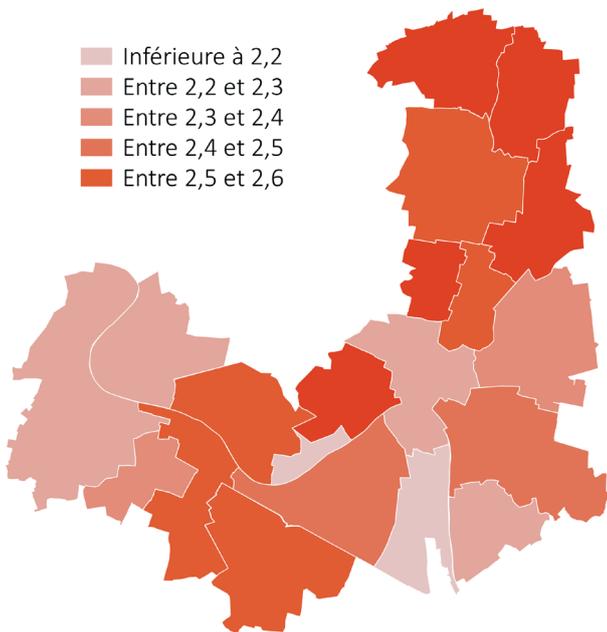


2,26 personnes par foyer



Nombre de ménages composés d'une seule personne (par carreau),  
Source : Filosofi

- Inférieure à 2,2
- Entre 2,2 et 2,3
- Entre 2,3 et 2,4
- Entre 2,4 et 2,5
- Entre 2,5 et 2,6



Taille des ménages en 2018, Source : INSEE

La taille des ménages à Melun est globalement inférieure à celle observée dans les autres communes de l'Agglomération.

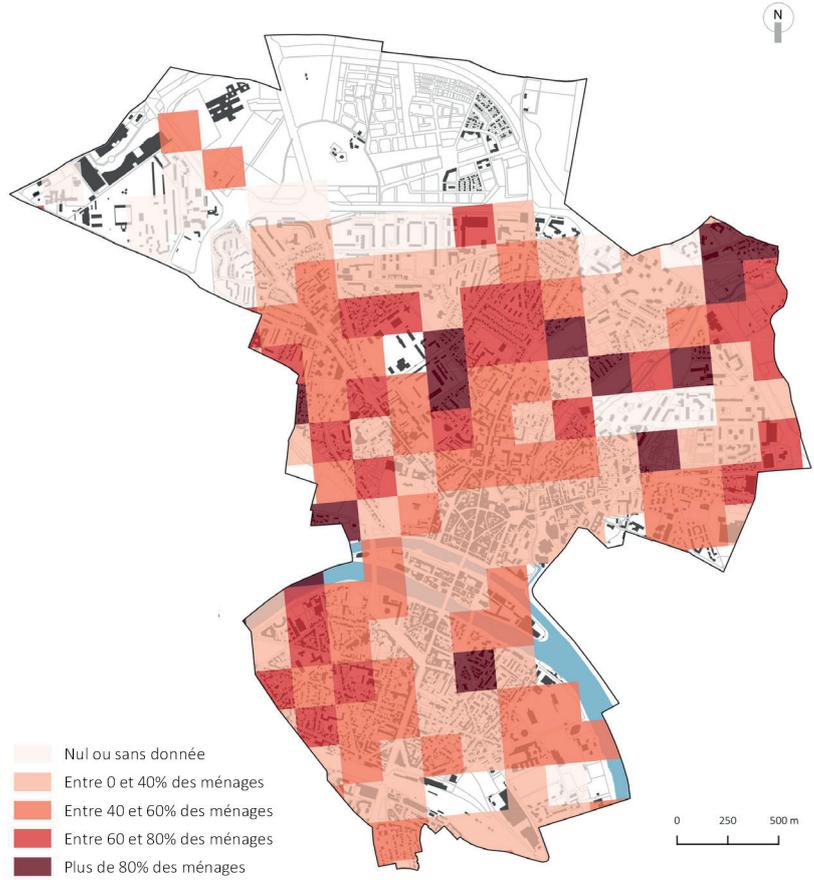
A titre de comparaison, les villes d'Étampes, de Mantes-la-Jolie et de Meaux enregistrent une taille des ménages supérieure (respectivement de 2,38, 2,53 et 2,38).

**Actualisation du diagnostic**

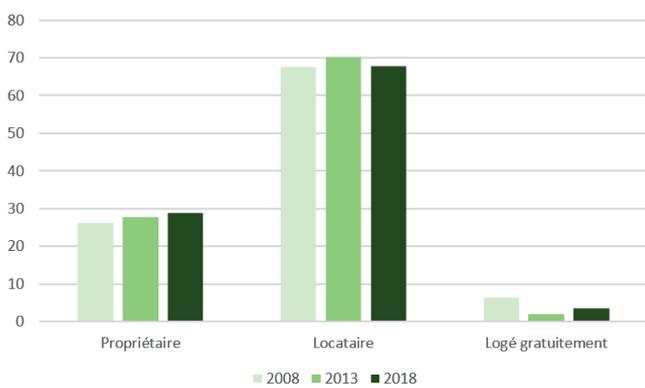
La taille des ménages reste stable à Melun, le nombre moyen d'occupants par résidence principale est de 2,27 en 2020.

Peu diversifié en termes de taille, le parc de logements du centre-ville est également marqué par un statut d'occupation quasi-exclusivement tourné vers le locatif. Comme le montre la carte ci-contre, la part des ménages occupant les logements et étant propriétaires est plus faible que dans sa périphérie immédiate.

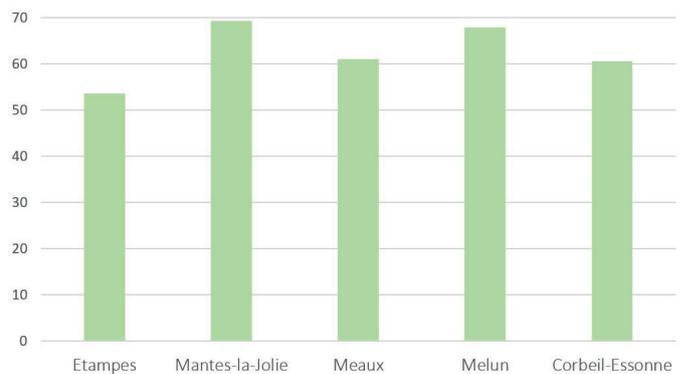
A l'échelle de la ville, ces chiffres sont plus mesurés : parmi les 17 162 résidences principales, 28,8% d'entre elles sont occupées par des propriétaires et 67,7% par des locataires. Ces chiffres restent comparables à ceux de la ville de Mantes-la-Jolie par exemple. Les villes d'Étampes, de Meaux et de Corbeil-Essonnes comptent moins de locataires en revanche.



Proportion des ménages propriétaires, Source : Filosofi



Évolution des statuts d'occupation des résidences principales entre 2008 et 2018, Source : INSEE

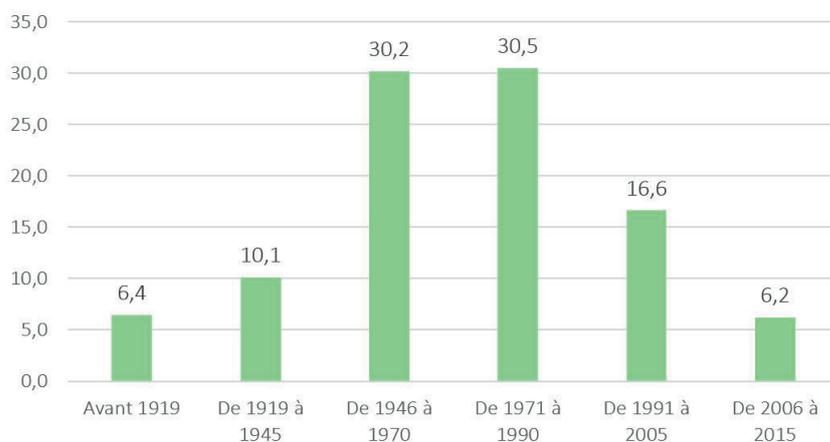


Part des locataires dans le parc de résidences principales (y compris ceux d'un logement HLM loué vide) en 2018 Source : INSEE

### Actualisation du diagnostic

En 2020, les chiffres des statuts d'occupation des résidences principales ainsi que la part des locataires dans le parc de résidence principales sont identiques à ceux de 2018.

En 2018, 16,5% des logements datent d'avant 1945. Cette proportion varie fortement selon les quartiers (en lien avec les différentes périodes de développement qu'a connu le territoire). Ainsi, dans le noyau d'urbanisation historique en bord de Seine, ce sont plus de 40%, voire plus de 60% des logements qui datent d'avant 1945. L'ensemble du parc daté d'avant la 1<sup>ère</sup> réglementation thermique de 1974 représente entre 50 et 65% des logements.

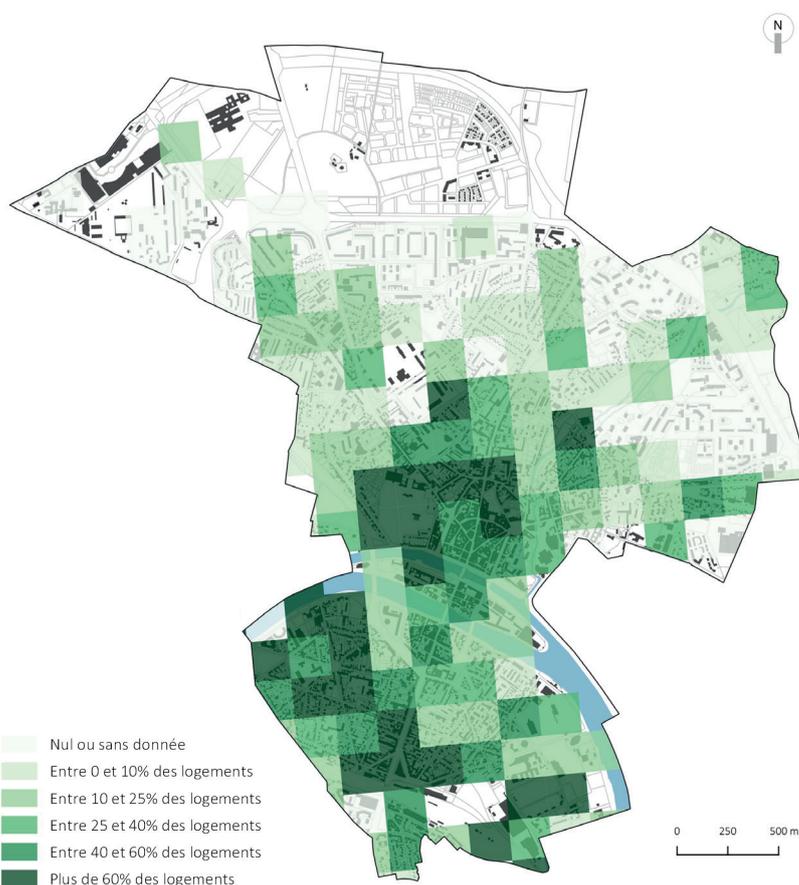


Logements construits avant 2016 par époque d'achèvement de la construction en 2018, Source : INSEE

Une partie de ce bâti ancien est aujourd'hui délaissé ; en effet, l'étude pré-opérationnelle d'OPAH-RU sur le centre-ville de Melun identifie 41 suspicions d'insalubrité et 22 suspicions de péril en septembre 2019, dont 9 sites déjà repérés par la ville.



Immeuble rue de Gaillardon concerné par un arrêté de péril



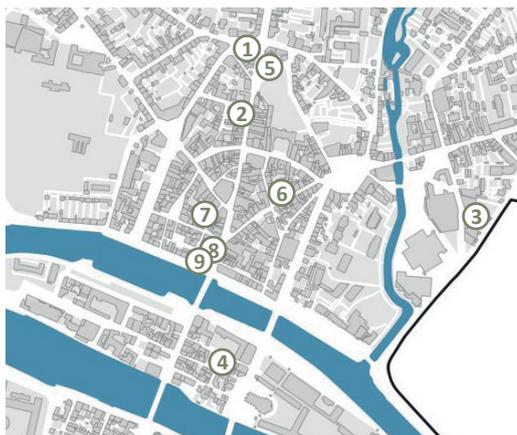
Proportion de logements construits avant 1945 dans le parc de logements total, Source : Filosofi

**Sites concernés par un arrêté de péril**

- 31, rue Général de Gaulle
- 17, rue Général de Gaulle
- 15, rue Gaillardon
- 11/12 rue du Four

**Sites concernés soit par un arrêté d'insalubrité, soit par un arrêté sur des locaux impropres à l'habitation**

- 1, rue Contrescarpe
- 27, rue René Pouteau
- 15, rue du Presbytère
- 5, rue au Lin
- 1, rue du Presbytère

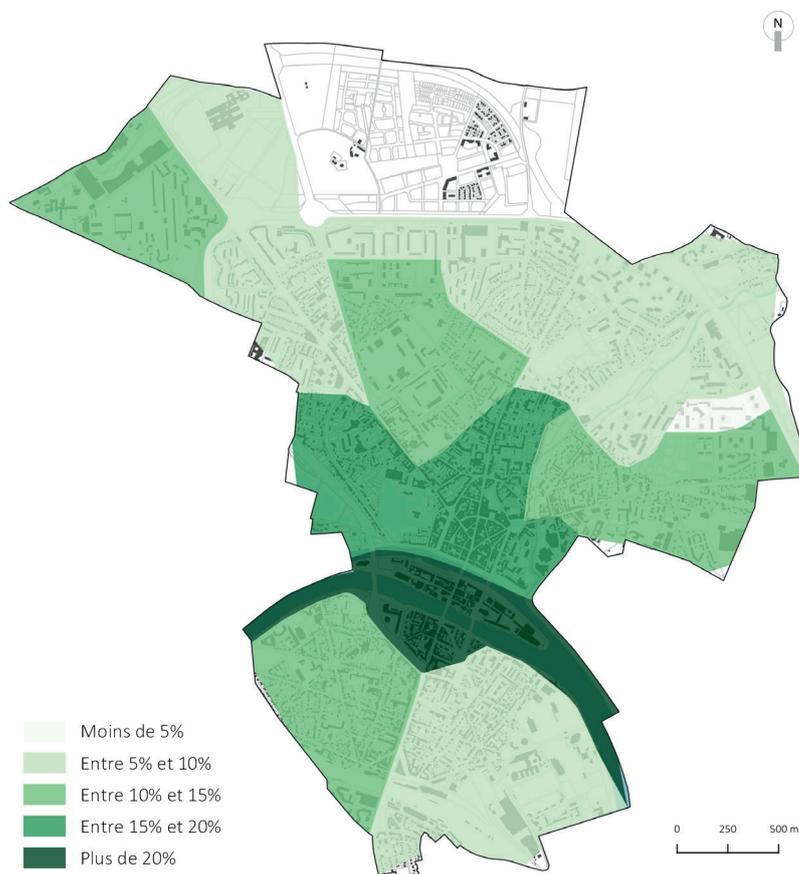


Plusieurs constats cités dans l'étude pré-opérationnelle d'OPAH-RU sur le centre-ville de Melun peuvent freiner la réhabilitation de ce bâti ancien :

- 167 copropriétés sont identifiées comme fragiles<sup>1</sup> sur ce secteur, soit 40% des copropriétés fragiles du territoire,
- 71% des copropriétés du centre-ville présentent plus de 60% de locataires,
- 59% des copropriétés concernent des bâtiments construits avant 1949.

Ces analyses expliquent également la vacance dans le centre historique : entre 15 et 20% des logements le sont.

La carte ci-contre confirme les constats réalisés dans l'étude pré-opérationnelle d'OPAH-RU où 766 logements vacants étaient identifiés dans le centre-ville.

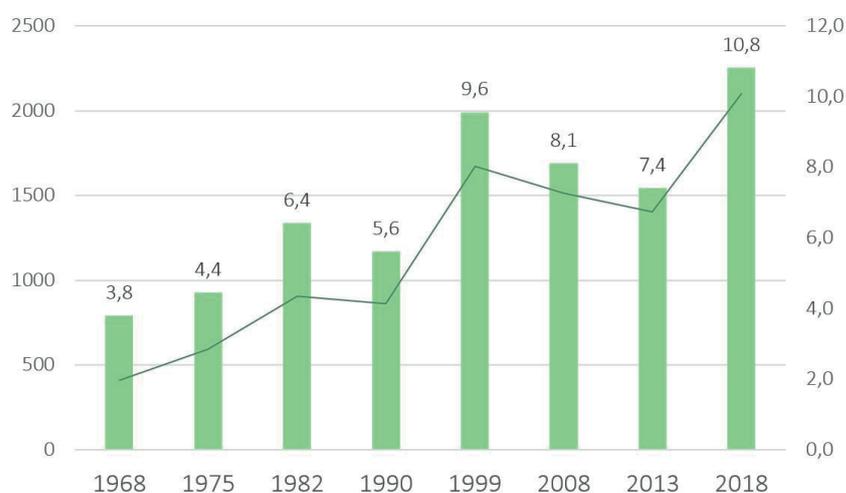


Part des logements vacants en 2018 selon les secteurs, Source : INSEE

A l'échelle de la ville, 10,8% des logements sont vacants en 2018, soit 2 103 unités. Melun compte un rebond de vacance en 2018, 10,8% du parc soit 2 103 unités recensées. Depuis une trentaine d'année ce phénomène de vacance croît avec un pic observé en 1999 à 9,6%.

#### Actualisation du diagnostic

En 2020, le nombre de logements vacants est de 2 200 soit 10,9% du parc.



Évolution du taux et du nombre de logements vacants, Source : INSEE

<sup>1</sup> Selon l'ANAH, les copropriétés en difficulté se caractérisent par un ensemble de dysfonctionnements. Ceux-ci sont relatifs à la gouvernance (syndic, conseil syndical, assemblée générale), la situation financière, l'état du bâti, la solvabilité des propriétaires et la situation sociale des occupants. À cela, s'ajoutent les facteurs extérieurs comme son environnement, le marché immobilier ou le contexte urbain qui peuvent impacter la copropriété.

## ZOOM SUR...

**1 /** Le 1<sup>er</sup> janvier 2020, la convention d'**OPAH Renouvellement Urbain** (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat) liant l'ANAH (Agence Nationale de l'Habitat), l'Agglomération Melun Val de Seine, l'État et la Ville de Melun a démarré pour une durée de 5 ans (2020 – 2024). Le 31 août 2020, un avenant **ORT** (Opération de Revitalisation de Territoire) a également été signé. Le périmètre ORT présente un périmètre élargi du centre-ville historique. Il est divisé en 4 zones : le centre-ville historique, les entrées nord et est du centre-ville historique, Melun-sud et l'avenue Thiers et le secteur Gare. Le périmètre ORT ne vaut pas périmètre d'OPAH-RU.



A partir d'un diagnostic complet de la situation du centre-ville, des actions de revalorisation concrètes ont été définies autour de cinq axes, dont un spécifique sur l'offre d'habitat en centre-ville (Axe 1). Plusieurs objectifs y sont poursuivis :

- lutter contre l'habitat indigne et la vacance des logements, lutter contre la dégradation de certains immeubles,
- Accompagner les copropriétés dans la gestion et la mise en œuvre d'un programme de travaux,

- Inciter les ménages à revenir en centre-ville,
- Encourager les travaux d'économie d'énergie auprès des particuliers.

Quatre grandes actions ont déjà été enclenchées :

- La réhabilitation des immeubles et logements dans le cadre de l'ORI (Opération de Restauration Immobilière); 12 immeubles sont listés dans la DUP (Déclaration d'Utilité Publique). 3 immeubles ont été entièrement réhabilités, 3 immeubles avec travaux réalisés en partie, 5 sorties opérationnelles à court terme (travaux votés) et 1 procédure d'expropriation est en cours.
- La réalisation des études pré-opérationnelles de l'OPAH-RU et mise en place de l'OPAH-RU volet copropriété dégradée ; 507 logements sont concernés. L'OPAH-RU aide à la réhabilitation du bâtiment et au ravalement de sa façade.
- Des opérations d'acquisition, de réhabilitation et de restructuration d'immeuble, via l'étude des DIA (Déclaration d'Intention d'Aliner).
- La subvention des travaux de ravalement des façades des immeubles du centre-ville (périmètre de l'OPAH-RU). Cette subvention est destinée aux bâtiments ne ressortant pas du dispositif OPAH-RU (qui, en plus du ravalement de façade, aide pour la réhabilitation du bâtiment (parties communes, logements...)).

**2 /** Pour lutter contre l'habitat indigne ou dégradé, la Ville de Melun a fait appel à l'**Établissement Public Foncier Île-de-France** pour intervenir foncièrement sur un espace situé en plein cœur de ville : l'îlot Gaillardon. L'immeuble situé au 15 de la rue de Gaillardon constitue un site de maîtrise foncière, les autres parcelles sont incluses dans un périmètre de veille foncière.



## 1.4.2 Une polarité commerciale conservée mais fragmentée

A partir des années 80-90 et la banalisation de l'usage de la voiture, le commerce s'est implanté «en périphérie du centre ville de Melun captant ainsi le bassin des flux de déplacements quotidiens. Ces secteurs à la fois mieux desservis par les infrastructures routières et plus accessibles accueillent également des espaces marchands de grandes et moyennes surfaces. Ce phénomène a été et est encore observé dans toutes les grandes et moyennes villes. A Melun, ce sont les zones commerciales du Champ de Foire (sur la limite nord-ouest de la Ville), des Hauts Noyers à Rubelles, de l'Intermarché à Vaux-le-Pénil, qui l'illustrent.



Création de la zone commerciale au début des années 90  
Source : remonterletemps.ign.fr (1994)

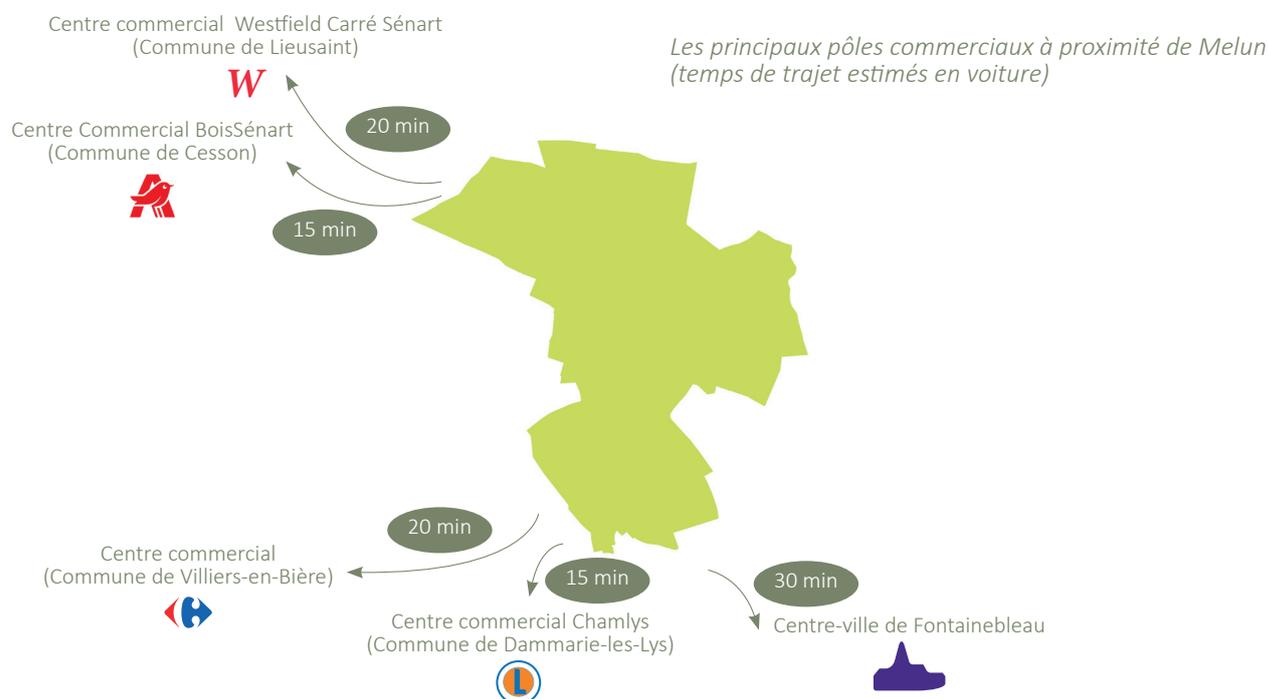


La zone commerciale du champ de Foire

Concernant le Champ de Foire, sa particularité est sa gestion privative. Ses commerces et ses magasins (grandes enseignes nationales) avec dans son prolongement la Zone d'Activités de Vert Saint Denis, où de nombreux concessionnaires se sont implantés, drainent un bassin de consommation important et évitent la fuite d'une partie de la clientèle en dehors de Melun. Les enseignes nationales (Lapeyre, Castorama, Aldi), magasins d'ameublements ou d'équipements de la maison et de la personne (Conforama, Poltron&Sofa, Gifi, Gemo) s'y sont implantés avec quelques enseignes de restauration rapide (MacDonalds et KFC).

Située sur l'axe reliant Melun à l'A5A, la zone est insérée entre un vaste espace boisé et un tissu urbain bien constitué. Depuis la RD306, les impacts paysagers sont limités, ils sont plus marqués depuis la RD346. Les surfaces bâties et imperméables (correspondant aux aires de stationnement et aux voies d'accès) sont importantes (près de 99% de la surface de la zone). Les codes architecturaux et urbain sont caractéristiques des zones commerciales périphériques des années 70 : local de plain-pied, bardages métalliques, large espace de stationnement automobile en traitement perméable et faible végétalisation.

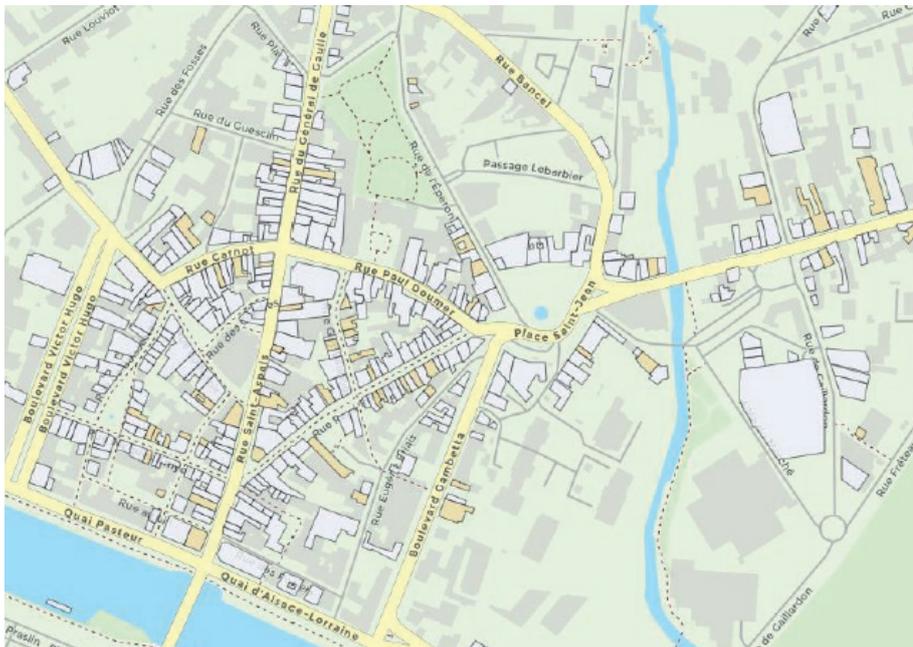
L'analyse de l'activité commerciale à Melun ne doit pas s'arrêter à ses limites administratives ; en effet, de nombreuses zones influencent les pratiques et détournent les consommateurs des commerces de proximité du centre ancien qui jouissent davantage des fréquentations sur les plages horaires de présence des actifs.



L'étude de fréquentation du centre-ville de Melun réalisée en 2020 relève ainsi la concurrence du centre-ville de Melun avec les centres commerciaux alentours. Concurrence renforcée par le doublement des enseignes déjà présentes en centre-ville. En moyenne, parmi les visiteurs du centre-ville de Melun, le même mois :

- 50% se sont également rendus au centre commercial de Chamlys à Dammarie-les-Lys,
- 37% au centre commercial de Villiers-en-Bière,
- 31% au centre commercial de Boissénart,
- 27% au centre-ville de Fontainebleau,
- 14% au Carré Sénart.

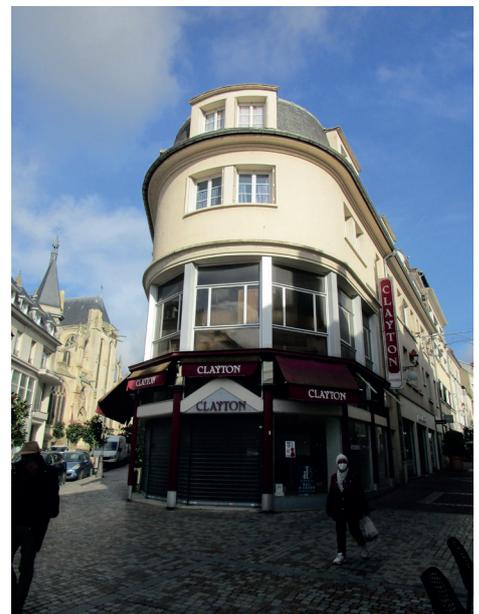
La proximité de Melun avec ces pôles commerciaux périphériques rapidement accessibles participe à la vacance commerciale observée dans le centre-ville de Melun. Cette vacance a été chiffrée dans le cadre du programme Action Cœur de Ville, en 2019, on recense 14,5% des locaux commerciaux. Cet état marque de façon visible et négative le paysage urbain du centre ancien.



Locaux commerciaux dans le centre-ville (en jaune) en 2019, Source : CCI



Local commerçant vacant, rue Guy Baudoïn



Local commerçant vacant, à l'angle de la rue Saint-Aspás et de la rue René Pouteau



Boutique éphémère, 19 rue René Pouteau



ZOOM SUR...

Dans le cadre du **programme Action Cœur de Ville** lancé en 2018 à Melun, plusieurs objectifs sont poursuivis dont celui de favoriser un développement économique et commercial équilibré. En ce sens, une des actions est l'acquisition des murs commerciaux en lien avec la SPL-MVSA. La Ville a fait ainsi valoir son droit de préemption sur quelques immeubles. En 2020, une boutique éphémère a été créée (« le 19 », rue Pouteau) ; elle permet à de potentiels porteurs de projets commerciaux de tester sur une période leur concept au sein de cette boutique.

Si le paysage du centre-ville est marqué par des locaux commerciaux vacants, il l'est aussi par des devantures parfois peu qualitatives (typologie et couleur des enseignes, état des vitrines).



Enseigne rouge générant un « effet lampion » dans le paysage urbain



Enseigne et vitrine ne permettant pas la lisibilité de l'activité



**ZOOM SUR...**

**1 /** Toujours dans le cadre du **programme Action Cœur de Ville**, la Ville aide à la rénovation des devantures commerciales. Au 1<sup>er</sup> septembre 2021, 9 dossiers étaient validés et acceptés. le montant de cette subvention varie de 2 500 à 5 000 € avec une majoration de 20% sur les opérations de rénovation réalisées sur les immeubles repérés au SPR.

**2 / Le Règlement Local de Publicité** révisé et approuvé le 5 novembre 2020 a permis de mieux règlementer l'aspect des enseignes (taille, couleur, matériaux) et des devantures commerciales comme de limiter la pollution visuelle publicitaire au profit de la mise en valeur du patrimoine bâti.

Malgré une vacance avérée, le centre-ville de Melun compte encore environ 300 commerces et concentre la majorité des commerces de la ville mais aussi la diversité de l'offre. L'offre commerciale s'articule principalement autour de la rue Saint-Aspais, la rue Carnot, la rue Paul Doumer, la rue René Pouteau et de la place Jacques Amyot. Elle y est diversifiée et cela plus particulièrement dans le « triangle d'or » des rues Saint-Aspais, Doumer et Pouteau où sont retrouvées des boutiques en lien avec l'équipement de la personne, de la maison et les loisirs.



La rue René Pouteau, une des rues commerçantes du centre-ville



■ Commerces et services (1er ou 2ème étage)  
■ Autre vocation

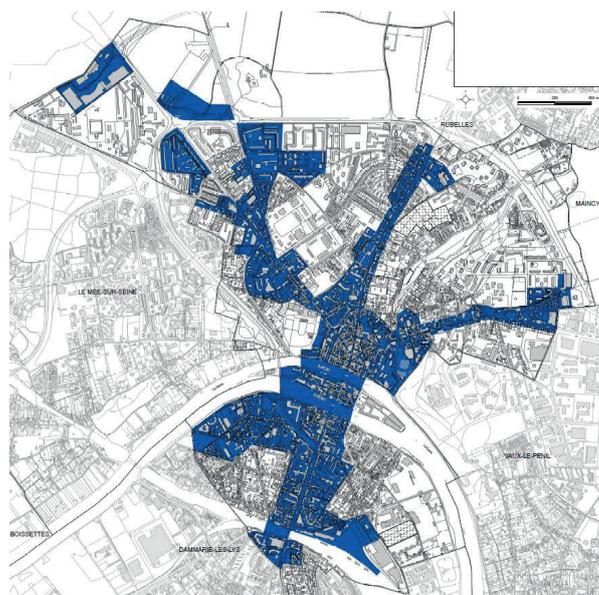
Malgré les mesures de protection qui visent essentiellement "le triangle d'or" notamment à travers l'interdiction de l'implantation en pied d'immeubles de commerces de bureaux et services, la mutation des commerces de centre-ville rend compte d'une difficulté de réaffectation profitant à une baisse de gamme de l'offre commerciale.

Localisation des commerces et services dans le centre-ville, Source : BDTOPO 2021

## ZOOM SUR...

Dans le cadre du **programme Action Cœur de Ville**, la Ville s'est fixée quatre grands objectifs qui sont les suivants :

- Concentrer les commerces dans les pôles de chalandise bien identifiés,
  - Protéger le commerce alimentaire et plus largement le commerce d'équipements à la personne et de la maison (bijouterie, prêt-à-porter, décoration, habillement, librairies),
  - Améliorer la lisibilité et la visibilité des commerces du centre-ville,
  - Soutenir et développer une offre commerciale connectée.
- Ainsi, un secteur privilégié pour l'implantation d'enseignes a été défini (cf carte ci-contre), comprenant le «triangle d'or» délimité dans le PLU actuellement en vigueur. En zone UA et plus particulièrement en secteurs UAa, UA b et UA c, le linéaire commercial en rez-de-chaussée doit être affecté à des activités commerciales, artisanales, cafés ou restaurants.



*Périmètre de sauvergarde de l'artisanat et du commerce de proximité, Source : Ville de Melun*

Plusieurs constats sont faits concernant l'offre commerciale du centre-ville :

- L'offre alimentaire est peu développée et n'est pas toujours située sur les axes les plus visibles,
- L'offre de shopping est importante,
- L'existence de certains commerces de « niche » (philatélistes, etc.) participe au rayonnement de la Ville,
- Les commerces tournés vers le bio et la vente en vrac se développent (ex : la Mesure, les comptoirs de la Bio, CoopIn Magasin Coopératif).

A noter que la part des commerces haut-de-gamme est en baisse depuis une dizaine d'année, en 2017, elle est estimée à 25% dans le centre-ville.



*Répartition des commerces par activité dans le centre-ville en 2017, Source : Étude commerces TZen2*

Plusieurs raisons peuvent expliquer la baisse du niveau de gamme des commerces :

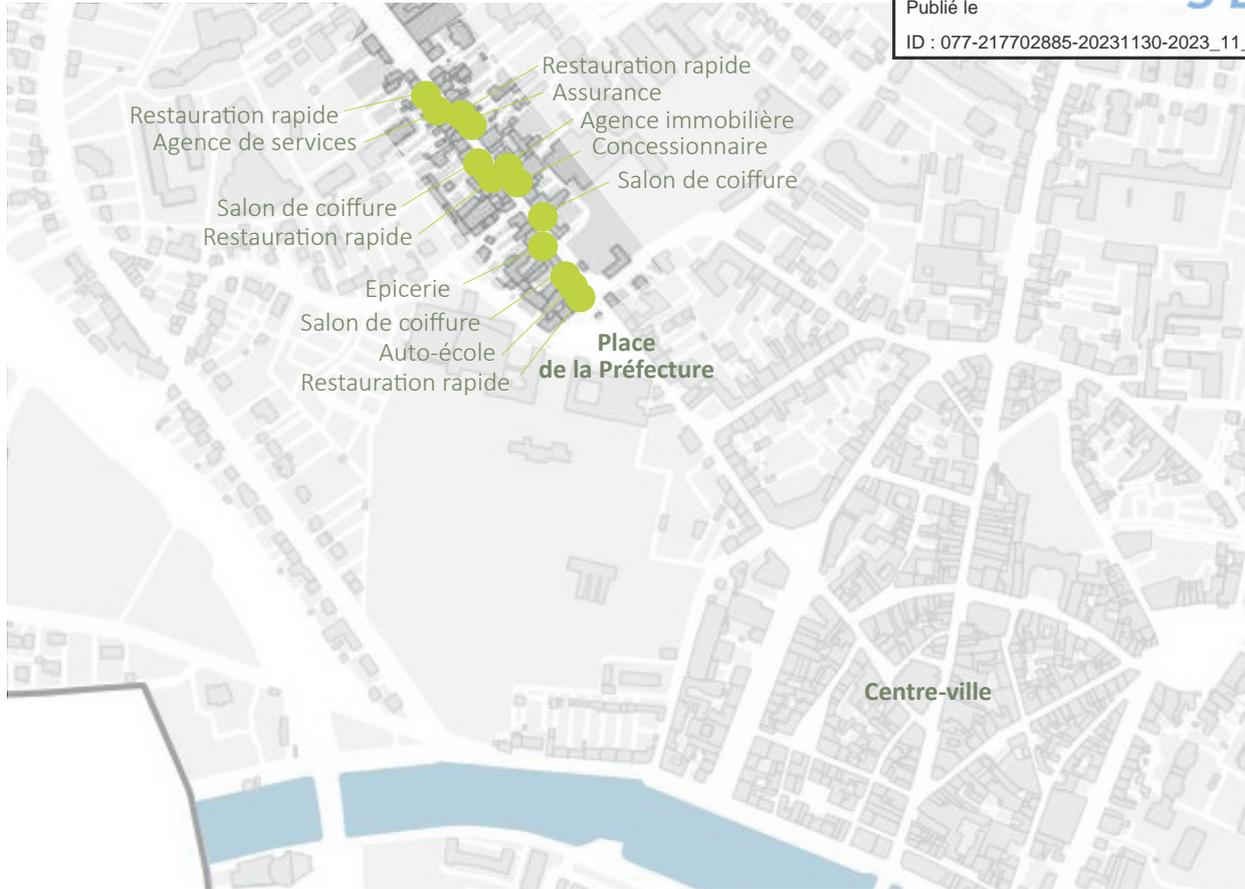
- > Une pression de l'immobilier et une flambée des loyers sans lien avec la qualité des locaux et/ou des devantures,
- > Une offre qui se fragmente le long des grands axes,
- > Un pouvoir d'achat des habitants et des consommateurs du centre-ville en baisse.



*Restaurant avenue de Meaux*



*Restaurant route de Montereau*

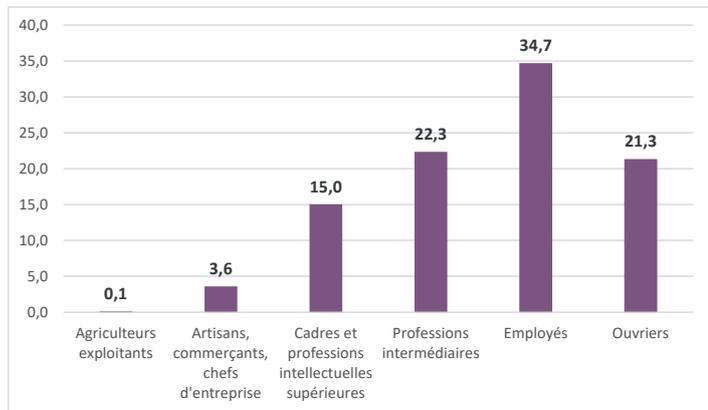


Exemple du délitement des commerces dans la partie Nord de la rue Saint-Barthélémy

Ce délitement entraîne une porosité des limites du centre-ville commerçant s’articulant déjà autour de trois entités : l’hypercentre (qui inclut La Halle et le carrefour Market Gaillardon), l’île Saint-Etienne et le secteur Quai Maréchal Joffre et rue Saint-Ambroise.

L’éclatement de l’offre commerciale au-delà de ces trois entités ne participe pas au dynamisme de ces dernières.

> Le public attiré. L’étude de fréquentation constate que se sont essentiellement les actifs et les jeunes qui fréquentent le centre-ville ce qui induit des modes de consommation spécifique et un impact sur les types de commerces et de restaurants proposés. Par exemple, les « travailleurs », représentant 35% des flux, recherchent plutôt des enseignes de restauration rapide, boulangeries et supermarchés. Par ailleurs, l’offre commerciale proposée est également à mettre en lien avec le niveau de vie des habitants (ceux-ci représentant 24,5% des visiteurs du centre-ville) et le besoin d’une offre de produits variés pour couvrir les besoins quotidiens non alimentaires



La population active selon la catégorie socio-professionnelle en 2018. Source : INSEE

### Actualisation du diagnostic

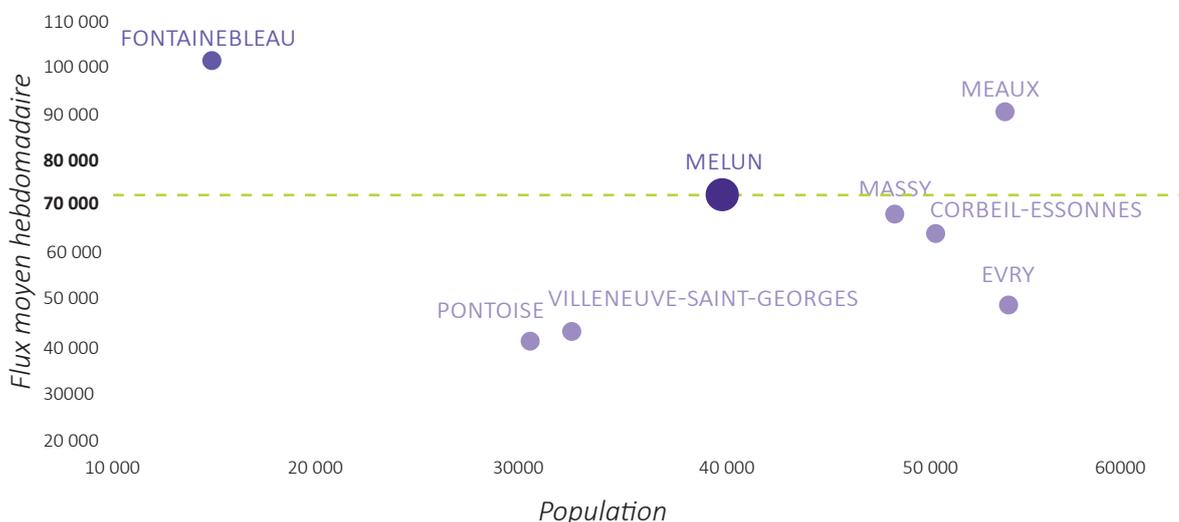
En 2020, la part des cadres et professions intellectuelles supérieures augmentent de 1,7 point et celles des professions intermédiaires de 1,1 point.

Les autres catégories socio-professionnelles ne présentent pas d’évolutions majeures.

Néanmoins, le centre-ville est doté de nombreux atouts participant à son dynamisme :

### > Un espace très fréquenté

La fréquentation générale du centre-ville de Melun est jugée plus importante en comparaison à d'autres centres-villes similaires. Les pics de fréquentation du cœur de ville sont le midi et en fin d'après midi et concernent principalement des actifs.



Un centre-ville bien fréquenté, Fréquentation piétonne dans les villes similaires, Source : Étude de fréquentation «my traffic» Melun - mars 2020

### > Un parcours agréable

Un parcours semi piétonnier historique emblématique existe et rompt avec la majorité des centres d'autres villes similaires, donnant à Melun un caractère singulier. Plusieurs rues de caractères le jalonnent : rue de la Vannerie rue des Cloches, rue Dufour, Place Jacques Amyot, etc. mais sont peu mises en avant.



Rue Jacques Amyot

### > Des visiteurs locaux

Sur les 11 villes représentant 50% des visiteurs du centre, 24% des visiteurs habitent Melun, 6% Vaux-le-Pénil, 5% Dammarie-les-Lys et 5% Le Mée-sur-Seine quand Savigny-le-Temple, La Rochette, Cesson, Bois-le-Roi, Livry-sur-Seine, Saint-Fargeau-Ponthierry et Vert-Saint-Denis représentent chacune entre 1 et 2% des publics consommateurs. De plus, cette zone de chalandise a tendance à se réduire au fil des ans au profit des communes limitrophes nord-est et sud-ouest de Melun.

Rang	Commune	Part de provenance
1	Melun	24,5%
2	Vaux-le-Pénil	6,0%
3	Dammarie-les-Lys	5,1%
4	Le Mée-sur-Seine	5,0%
5	Savigny-le-Temple	1,8%
6	La Rochette	1,5%
7	Cesson	1,4%
8	Bois-le-Roi	1,3%
9	Livry-sur-Seine	1,3%
10	Saint-Fargeau-Ponthierry	1,3%
11	Vert-Saint-Denis	1,1%

Commune de résidence des visiteurs de la zone représentant 50% des visiteurs, Source : Étude de fréquentation «my traffic» Melun - mars 2020

### > L'existence de temps et lieux emblématiques

La place Jacques Amyot et la rue de Boissettes se distinguent par une faible vacance, la diversité des commerces (de bouche notamment) et la concentration de restaurants traditionnels très fréquentés. L'espace public, proposant un aménagement urbain qualitatif et des arbres de haut jet, participe à l'animation des terrasses et à la désirabilité de cet espace.



Place Jacques Amyot

Le Marché Gaillardon, situé en centre-ville (non loin de l'Office du Tourisme et de la Place Saint Jean), se déroule le mercredi et le samedi de 7h00 à 13h30. Il est composé d'une halle comportant plus de 50 commerces alimentaires et une cinquantaine de non alimentaire à l'extérieur de la halle. Ce marché, très fréquenté, participe au rôle polarisant du centre-ville à l'échelle de Melun mais aussi à une échelle locale plus large. La fréquentation du marché Gaillardon du samedi est d'ailleurs similaire à celle du marché de Fontainebleau du dimanche.

A noter que deux autres marchés se déroulent à Melun: sur les hauts de Melun, le marché Balzac (jeudi et dimanche) composé d'une centaine de commerçants et côté gare, le marché Ermitage (le dimanche) composé d'une dizaine d'exposants.



La Halle Gaillardon

### ZOOM SUR...

À l'occasion du renouvellement du contrat de délégation des marchés forains, un nouveau délégataire a été sélectionné pour la gestion de la Halle Gaillardon. En plus de la gestion du marché, la Ville a intégré au cahier des charges la réhabilitation du mail Gaillardon, équipement public de premier plan à Melun. Prévue pour 2022, l'opération vise à lui rendre toute son attractivité via notamment :

- La requalification de l'entrée principale du bâtiment,
- La création d'un espace de restauration,
- La création d'espaces de loisirs (animations et activités en lien avec la cuisine, etc.),
- La transformation de la façade.



Projet de requalification de la Halle Gaillardon,  
Source : Ville de Melun

## Synthèse

42

### ATOUTS

- > L'existence d'un parc de petits logements répondant en partie aux évolutions démographiques (diminution de la taille des ménages) et à certains publics (étudiants, personnes âgées).
- > Des actions et des politiques volontaristes mises en œuvre pour permettre la réhabilitation/mutation de certains immeubles et sites, y compris dans le parc de logements locatifs sociaux (OPAH-RU, ORI...).
- > Un centre-ville qui connaît des flux satisfaisants et doté d'un parcours semi-piétonnier singulier par rapport à d'autres centre-villes franciliens.
- > L'existence de centralités commerciales attractives (place J.Amyot, rue du Miroir) et une Halle de marché Gaillardon très animée.
- > Le champ de Foire, une zone commerciale périphérique complémentaire sur la commune et quelques enseignes situées en Ville répondant au panier moyen (Carrefour Market, Lidl...).

### FAIBLESSES

- > Un parc de logements quasi-exclusivement tourné vers le marché du locatif-investisseur au détriment d'un public propriétaire-occupant.
- > Un parc de logement peu diversifié dans le centre-ville qui concentre une part importante des très petits logements (1 logement sur 2 est un très petit logement de type T1 ou T2)
- > Un parc ancien mal entretenu, délaissé par les propriétaires et souffrant d'une vacance en augmentation depuis 30 ans.
- > Une taille des ménages en augmentation risquant de fragiliser l'équilibre des équipements publics
- > Des zones commerciales périphériques concurrentes sur l'habillement et l'équipement à la personne.
- > Une vacance commerciale, une baisse de gamme de l'offre commerciale en sus de la perte d'enseignes « locomotives » dans le centre-ville.
- > Une offre commerciale de centre-ville qui tend à s'éclater dans ses faubourgs.
- > Un traitement des espaces publics ne participant pas toujours à l'attractivité des commerces du centre-ville.

### LES ENJEUX

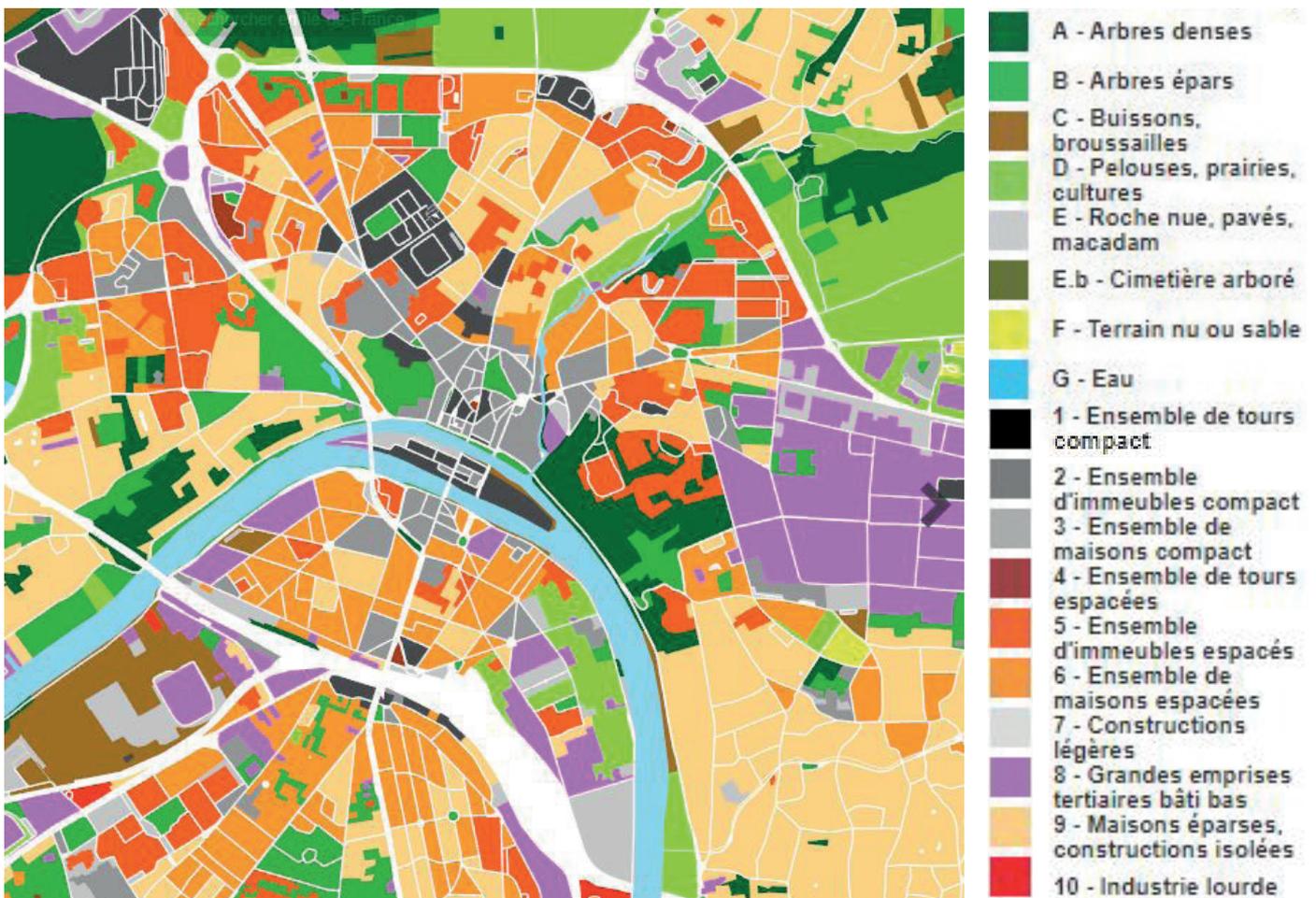
- > La diversification de l'offre en logements en termes de taille de logements particulièrement dans le centre-ville
- > Le rééquilibrage de l'offre en logements en termes de statut d'occupation (locataires/propriétaires).
- > La production d'un parc immobilier accessible aux primo-accédants prioritairement tourné vers des formes d'habitat intermédiaire et individuel.
- > La redynamisation et la création d'un parc de logements T3/T4 en centre ville pour accompagner la diversité de l'offre.
- > La résidentialisation des familles déjà présentes sur le territoire.
- > Le maintien de la population déjà en place sur la ville via des parcours résidentiels complets facilités.
- > La réduction de la vacance.
- > La mobilisation/requalification du parc ancien dans la production de logements.
- > La reconquête en coeur de ville des potentiels fonciers ou immobiliers pour la mise en oeuvre d'opérations exemplaires.
- > L'enrichissement et la valorisation du tissu urbain intégrant les évolutions contemporaines architecturales.
- > Le maintien d'un schéma commercial complet à travers la diversité des enseignes et des objets de consommation à l'échelle de la commune.
- > Le maintien et le développement d'une offre qualitative, singulière et attractive à tous les publics dans le centre-ville.
- > La diminution de la vacance des locaux commerciaux dans le centre-ville.
- > La (re)montée en gamme des commerces.
- > L'aménagement qualitatif des espaces publics en priorisant les emprises qui contribuent par leur situation à la mise en valeur des commerces.

# 1.5 Un centre-ville soumis à des problématiques environnementales

## 1.5.1 Des nuisances typiques des milieux urbains

Dans un contexte de changement climatique, il est essentiel de s'interroger sur l'impact des formes urbaines et architecturales et du traitement de l'espace public sur les températures dans le centre-ville et leurs incidences sur la santé et le bien-être des habitants. En effet, « *la chaleur peut créer un stress thermique pour les populations sensibles comme les personnes âgées, nourrissons, jeunes enfants, malades... Du fait de la fragilité de leur condition physique ou de leurs conditions de vie (habitat inadapté, isolement), ces personnes sensibles sont particulièrement exposées à des risques d'insolation, de déshydratation, d'hyperthermie, de coup de chaleur* ». Source : *Diagnostic de la surchauffe urbaine, ADEME*

Le centre ancien de Melun abrite des formes compactes au bâti resserré et continu ; il a ainsi été identifié comme une zone particulièrement soumise aux effets de chaleur par l'Institut Paris Région.



Local Climate Zone, Source : Institut Paris Région

Plusieurs paramètres ont été analysés :

● Très faible ● Faible ● Moyen ● Fort

	Le jour	La nuit
Nombre de surfaces bâties	● Fort	● Fort
Ventilation de l'îlot	● Moyen	● Moyen
Nature du sol et écoulement de l'air	● Fort	● Fort
Obstacle à la vue du ciel	● Faible	● Fort
Rues étroites bordées d'immeubles hauts	● Faible	● Fort
Imperméabilisation des sols	● Fort	● Fort
Hauteur du bâti	17.0 m	
Propriétés thermiques des matériaux	1600	
Ombrage lié aux arbres	● Très faible	● Très faible

Présence/absence de végétation	● Fort	● Fort
Taux de végétation haute	0.7 %	
Taux de végétation basse	2.3 %	
Taux de végétation agricole	0.0 %	
Présence/absence d'eau	● Fort	● Fort
Réfléchissement de la lumière	● Fort	● Fort
Chaleur produite par l'activité humaine	● Moyen	● Moyen
Densité humaine	● Moyen	● Moyen
Part de la population sensible	● Faible	● Faible
Densité d'occupation des logements	● Faible	● Faible

Local Climate Zone, Source : Institut Paris Région

En effet, de nombreux éléments peuvent amplifier, réguler, voire réduire les îlots de chaleur urbain (ICU), parmi eux :

Source des logos et textes associés : ADEME

### 1. Les émissions de chaleur



Climatisation en été rejetant de la chaleur et émissions de chaleur des transports et autres équipements

→ Une grande partie du centre-ville de Melun est concernée par les émissions liées à la circulation des véhicules motorisés.



Circulation automobile, rue Saint-Étienne



Systèmes de climatisation, place Étienne Chevalier

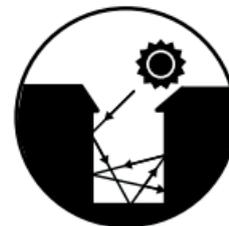
### 2. La rugosité aux vents



Réduction des vitesses de vent liées à la rugosité urbaine

→ En raison de son positionnement en bord de Seine et de l'organisation du réseau viaire, la circulation de l'air dans le tissu historique est relativement favorable à une réduction des ICU.

### 3. Le piégeage du rayonnement



Absorption du rayonnement solaire et faible dégagement de chaleur la nuit car l'ouverture de la forme urbaine vers le ciel est limitée

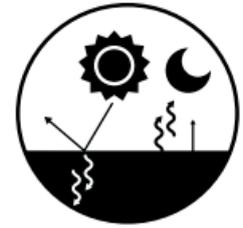
→ Le centre ancien est caractérisé à la fois par de larges avenues, favorables à la circulation de l'air, et des rues étroites bordées par de hauts immeubles ce qui augmentent la zone d'ombre en journée mais conservent la chaleur la nuit.

#### 4. La faible évapotranspiration et l'évaporation



Faible évaporation liée à la forte proportion des surfaces imperméables qui ont remplacé la végétation, le sol naturel et l'eau

#### 5. L'absorption et le stockage de la chaleur



Forte absorption de la chaleur par les surfaces urbaines (matériaux à faible albédo et forte inertie thermique, comme l'enrobé bitumeux).

→ La nature du sol qui est, quasi-exclusivement imperméable et minérale (à l'exception de quelques espaces verts de pleine terre privés). Les surfaces et les matériaux employés n'absorbent pas les rayons du soleil.

- Espaces verts de pleine terre
- Arbres en pleine terre
- Arbres en pot

Au-delà de la rédaction des règles en matière d'implantation, de préservation des espaces verts, etc., la Seine et ses abords ont également pleinement un rôle à jouer dans le cadre de la réduction des effets de chaleur pour construire un ensemble bâti favorable à la santé.



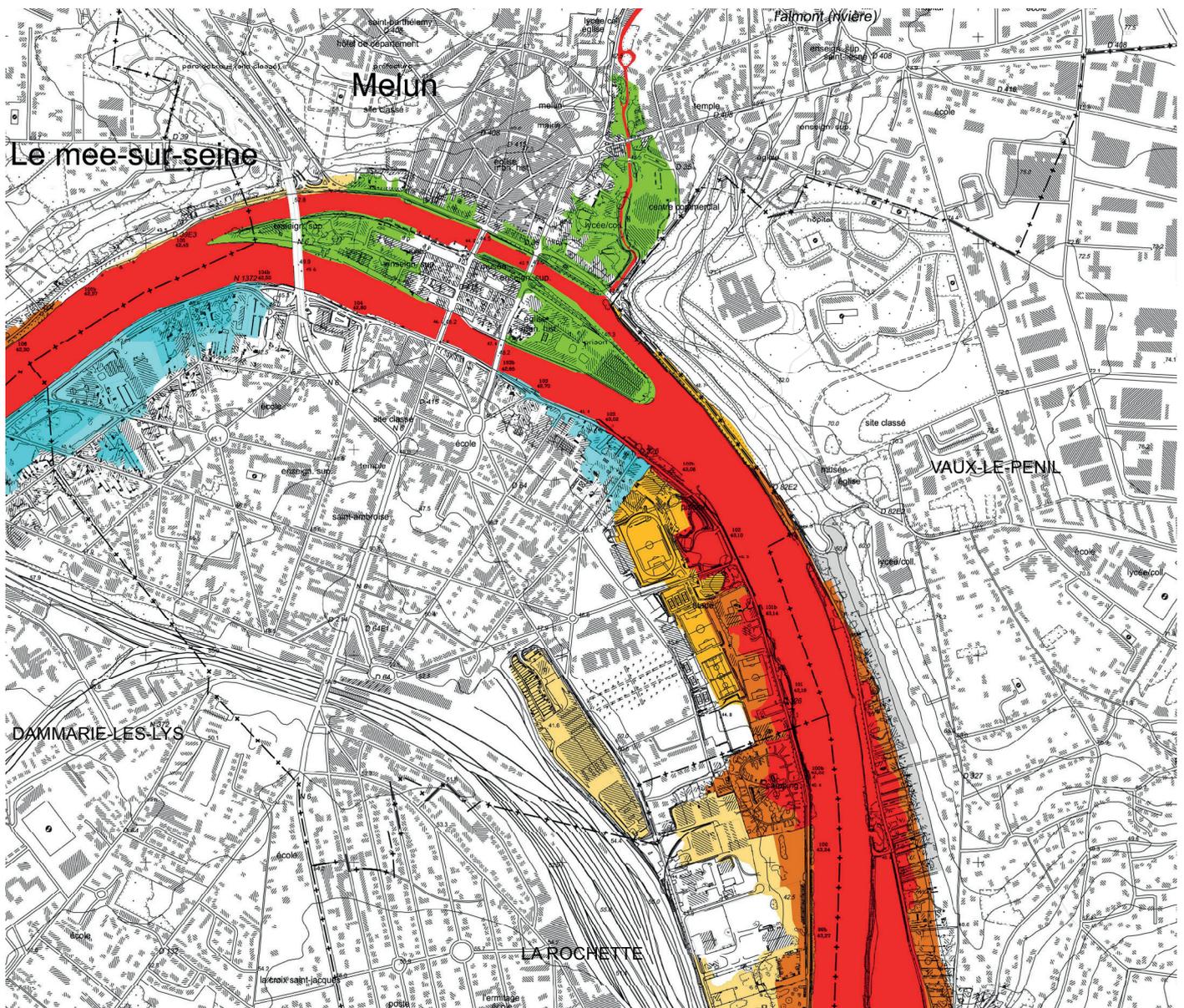
Place limitée du végétal dans le tissu ancien

## 1.5.2 La présence de l'eau comme contrainte et facteur de vigilance

La présence de la Seine et de l'Almont engendre un risque inondation sur le territoire et plus particulièrement sur le centre historique traduit dans le Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) de la Vallée de la Seine. Ce dernier a pour but de réglementer de manière pérenne les usages du sol dans les zones concernées par le risque, et par conséquent d'encadrer l'aménagement et l'urbanisation dans les zones vulnérables. Il distingue huit zones (la Ville de Melun est concernée par 5 d'entre elles) :

- La zone rouge, qui correspond au lit mineur de la Seine, aux canaux, aux plans d'eaux et à des secteurs d'aléa très fort, dans lesquels toute nouvelle construction, serait-elle-même soumise à un risque très important, et de plus pourrait augmenter le risque en amont ou en aval, en modifiant l'écoulement des crues. Les possibilités d'y construire, ou plus généralement d'y faire des travaux, sont donc extrêmement limitées.
- La zone marron, qui correspond à des secteurs naturels ou faiblement urbanisés. Pour les secteurs naturels, il s'agit de préserver le champ d'inondation [...]. L'extension de l'urbanisation y est donc interdite. Dans les secteurs faiblement urbanisés, l'aléa est suffisamment fort pour que la poursuite de l'urbanisation y soit également interdite.

- La zone jaune foncé, qui correspond à des secteurs naturels ou dans lesquels sont implantées des constructions dispersées. [...] Bien que l'aléa soit faible à moyen, les possibilités de constructions nouvelles y sont très restreintes et les extensions de constructions existantes y sont admises dans certaines limites.
- La zone jaune clair, qui correspond à des secteurs faiblement urbanisés dans lesquels il y a lieu d'autoriser la poursuite de l'urbanisation, dans les formes actuelles, tout en contrôlant autant que possible l'augmentation du nombre de personnes soumises au risque inondation.
- La zone bleu clair, qui correspond à des secteurs urbanisés denses dans lesquels il y a lieu de permettre le développement de la ville en tenant compte du risque qu'en zone bleu foncé. La construction d'habitations nouvelles y est admise en «dent creuse» ainsi que les opérations de renouvellement urbain comprenant de l'habitat. La construction et l'extension des locaux à usage d'activités économiques y est également admise sous certaines conditions.
- La zone verte, qui correspond aux «centres urbains» qui sont des secteurs à enjeu fort pour l'agglomération dont il est nécessaire de permettre l'évolution tout en tenant compte du risque. Toute nouvelle construction y est a priori admise sous réserve toutefois de respecter certaines règles visant à diminuer la vulnérabilité des biens.



Le zonage du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI)

## Synthèse

### ATOUTS

- > Un positionnement en bord de Seine et l'existence de larges avenues favorables à la circulation de l'air en période de forte chaleur.
- > L'existence de plans pour prévenir du risque inondation (PPRI et plan d'inondation réalisé par la Ville suite à l'épisode de 2016).

### FAIBLESSES

- > Des émissions de chaleur liées à la circulation automobile.
- > Des formes urbaines denses qui conservent la chaleur la nuit.
- > Une nature du sol quasi-exclusivement imperméable et minérale n'absorbant pas les rayons du soleil.
- > Une place très limitée du végétal dans le centre-ville.
- > Une connaissance encore limitée des zones humides.
- > L'existence d'un risque inondation le long de l'Almont non couvert par un PPRI.

### LES ENJEUX

- > L'anticipation du changement climatique via les règles d'urbanisme.
- > La réduction des Îlots de Chaleur Urbains (ICU).
- > La maîtrise de l'urbanisation dans les zones à risque dans le respect du PPRI.
- > La préservation des zones humides.
- > La gestion des eaux pluviales.
- > La résilience du territoire.



Envoyé en préfecture le 05/12/2023

Reçu en préfecture le 05/12/2023

Publié le



ID : 077-217702885-20231130-2023\_11\_6\_198A2-AU

# PARTIE 2

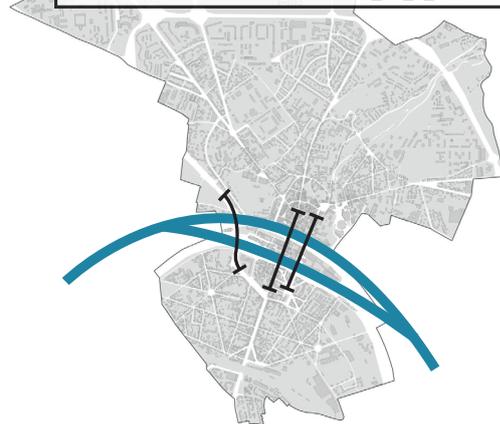
Envoyé en préfecture le 05/12/2023

Reçu en préfecture le 05/12/2023

Publié le

ID : 077-217702885-20231130-2023\_11\_6\_198A2-AU

S<sup>2</sup>LO



## LA SEINE, LIEU DE CRISTALLISATION DES DYNAMIQUES EXTÉRIURES

Au-delà d'avoir influencé les installations historiques, la Seine constitue également un lien fort entre la Ville de Melun et sa région. En effet, implantée au creux d'un de ses méandres, Melun bénéficie d'une situation géographique idéale, entre Paris et la campagne, qui lui a permis de s'afficher comme un pôle économique à part entière : «c'est la Seine que l'on utilise pour transformer les ressources, c'est la Seine que l'on occupe pour s'approvisionner, c'est aussi la Seine qu'on anime pour se divertir». Si elle a pu être, un temps, un lieu de vie et d'échanges, elle cristallise aujourd'hui des problématiques uniquement liées à sa traversée ; ses franchissements sont congestionnés et son accès n'est pas aisé. Longtemps mise de côté, la Seine doit retrouver son rayonnement d'antan.



## 2.1 Les facteurs du rayonnement de la Ville

### 2.1.1 Un fleuve, moteur économique incontestable

Melun occupe un espace privilégié. Elle est située dans une courbe de La Seine présentant une île, l'île Saint-Étienne, qui permet de franchir plus facilement le fleuve. Ainsi, la présence de cette île au milieu du fleuve a favorisé les implantations résidentielles et économiques de l'époque Celte à nos jours. En effet, à partir du Moyen-âge, la ville joue un rôle important dans l'approvisionnement de Paris en blé en raison de la richesse de son socle agricole et de sa situation géographique au cœur des terres céréalières de la Brie et du Gâtinais. Melun constitue donc un port d'où partent les chargements vers la capitale. A cette époque, il existait cinq moulins sur le pont nommé «Pont-aux-Moulins», actuel Pont Maréchal Leclerc (1950), deux d'entre eux, le moulin de l'Oiselet et le moulin de Saint-Nicolas, subsistent jusqu'à la destruction du pont médiéval en 1837. D'autres installations sont également retrouvés sur les rives de La Seine comme le moulin Saint-Sauveur ou des moulins bateaux (exemples : le moulin Landry, le moulin Bicheret et le moulin Lejeune). Aujourd'hui, tous ces moulins ont disparu. C'est le long de la Vallée de l'Almont que la rue des Trois Moulins entretient le souvenir de cette période. Les bâtiments de l'ancien moulin de Poignet (rue des trois moulins) existent encore. Rue des Fabriques, le site de l'ancien moulin Farineau, laissé à l'abandon depuis les années 1970 et après avoir été dédié à plusieurs usages (manufacture de toiles peintes, sucrerie, puis caserne) a laissé place à une opération de logements.



Pont aux Moulins, Source : gravure XIX<sup>ème</sup> siècle, Musée de Melun



Moulin Saint-Sauveur en 1838, Source : Plateforme Ouverte du Patrimoine



Façade Est de l'ancien moulin de Poignet en 1908, Source Plateforme Ouverte du Patrimoine



Façade Ouest de l'ancien moulin de Poignet en 2021, rue des trois moulins



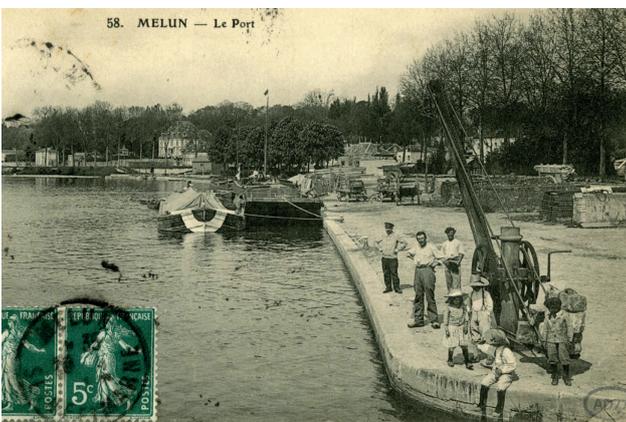
Caserne Breton début XX<sup>ème</sup> siècle, Source Plateforme Ouverte du Patrimoine



Entrée du site de l'ancien moulin Farineau



Silos dans les années 1990, Source : Plateforme Ouverte du Patrimoine



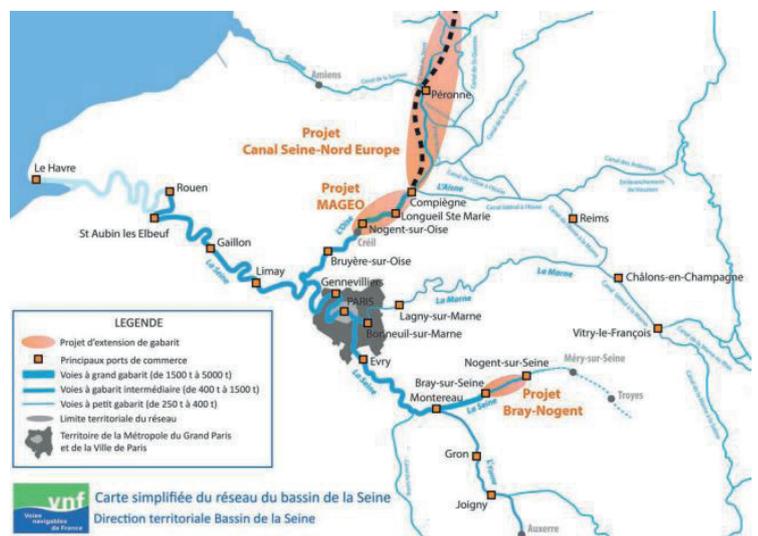
Le port de Melun en 1912, Source : Plateforme Ouverte du Patrimoine



Passage d'un navire dit fluvio-maritime transportant des marchandises sur La Seine à Melun

Au-delà de confirmer le rôle clé de La Seine dans le développement économique de Melun, la transformation des enveloppes bâties des anciennes constructions témoigne de l'adaptation de ce patrimoine au développement d'un marché immobilier tourné vers les équipements et l'habitat (exemple : les silos des moulins de Melun).

Si l'usage de la force hydraulique pour la transformation de matières premières n'est plus d'actualité, La Seine reste aujourd'hui le support d'un trafic fluvial. Dans la dernière moitié du XVIII<sup>ème</sup> siècle, un port est construit sur ses rives afin de faciliter la navigation et l'accostage des coches d'eau, transports collectifs très utilisés jusqu'au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle. Aujourd'hui, La Seine, au niveau de Melun, est classée « voie à grand gabarit ». Le grand gabarit (de 1500 à 5000 tonnes) permet la navigation des unités fluviales les plus importantes utilisées pour le vrac et les conteneurs. Ce trafic est amené à croître dans un contexte national et européen où le fret fluvial est en plein essor. Les divers projets d'envergure projetés sur la Seine tels que le projet Canal Seine-Nord-Europe et le projet d'extension de gabarit «Bray-Nogent» en attestent.



Source : Voies Navigables de France

## ZOOM SUR...

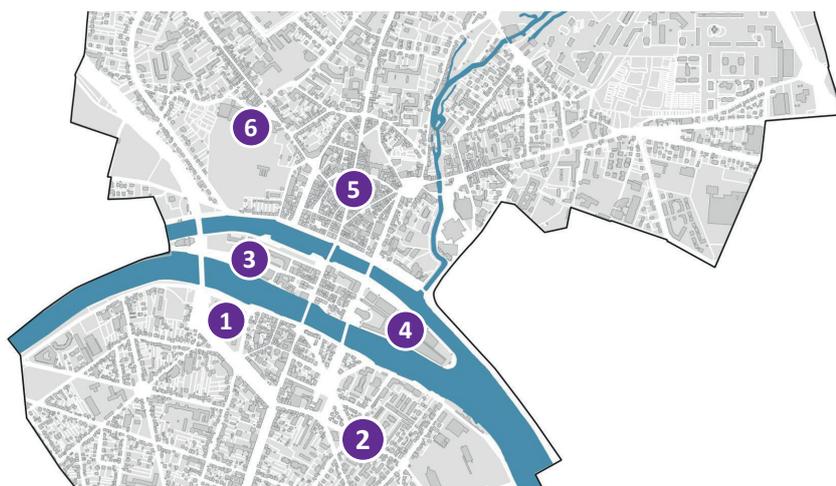
L'Agence Seine-Amont (HAROPA PORT) gère six ports répartis sur trois départements (77, 94, 91), dont celui de La Reine-Blanche situé à Melun, au pied de la Médiathèque « l'Astrolabe ». Il permet d'accueillir des bateaux dédiés aux croisières touristiques et aux commerces. La création de cette escale s'inscrit dans la volonté de développer le tourisme sur le territoire.



Le Port de la Reine-Blanche, au pied de l'Astrolabe

## 2.1.2 Un bassin d'emplois qui s'affirme sur ses rives

En raison de son statut de Ville-Préfecture, d'importants pôles d'emplois administratifs existent à Melun et sont concentrés autour de La Seine, dans le centre-ville. Sont notamment retrouvés les grands lieux d'emplois suivants :



- 1 **La Cité Administrative**, construite au début des années 60, elle se compose historiquement d'une barre de 7 étages et d'une tour de 15 étages. Sa restructuration en 2012 a abouti à la création d'un nouveau bâtiment au cœur du site, face à La Seine, dédié à l'accueil et à l'orientation du public. Des travaux sont actuellement en cours pour la rénovation énergétique des bâtiments historiques et l'optimisation des surfaces.

Le site accueille près de 1100 salariés de différentes structures : les services de la Direction Départementale de l'agriculture, les services fiscaux, l'inspection académique, le cadastre, Pôle Emploi, l'inspection du travail, etc.



La Cité Administrative en bord de Seine, vue depuis l'île Saint-Etienne



La Cité Administrative vue depuis le quai Hippolyte Rossignol

Le site s'insère entre de grands axes de circulation (quai Hippolyte Rossignol et le boulevard Chamblain- bas de la « Pénétrante »).

**2 La secteur Rue Saint-Ambroise/Place Chapu.** Ce secteur, nœud de circulation à proximité immédiate de La Seine regroupe différentes structures telles que le centre des Finances Publiques, la Banque de France, les bureaux de France 3, un office notarial, etc.

**3 L'Université (Institut de droit et d'économie).** Cette antenne de l'Université Paris-Panthéon-Assas accueille plus de 2000 étudiants. Elle bénéficie d'une situation stratégique en plein coeur de Ville, sur l'île Saint-Etienne, en bord de Seine.



*L'Amphithéâtre de la Reine Blanche*



*L'institut de droit et d'économie sur la pointe occidentale de l'île*

**4 Le Centre de Détention.** Ancien couvent, transformé en 1808 en prison et devenu en 1869 une des premières maisons centrales d'arrêts, ce centre pénitencier occupe toute la partie Est de l'île Saint-Etienne. D'une capacité de 308 places, il enregistre une occupation en 2021 de 290 places et emploie plus de 100 personnes.



*Le centre de détention, vu depuis le quai Maréchal Joffre*



*Pourtours du centre de détention*

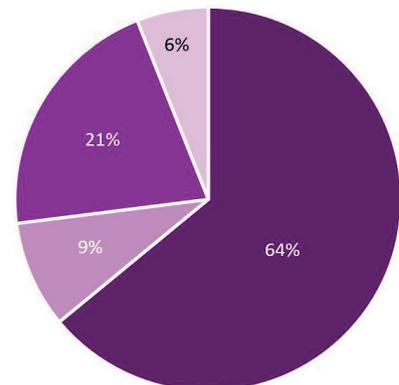
Entourée de hauts murs, l'intégralité des pourtours de son emprise sont accessibles à pied.

**5 Le centre-ville** (rive droite) accueille de nombreuses structures pourvoyeuses d'emplois : l'hôtel de Ville, les commerces, les banques, etc.

**6 La Préfecture de Seine-et-Marne, la Direction Départementale des Territoires et le Conseil Départemental,** représentent la haute fonction publique d'Etat. Elles sont implantées sur le site de l'ancienne abbaye bénédictine de Saint-Père et bénéficient, à ce titre, d'un cadre d'intérêt avec un jardin classique qui s'étagé à flanc de coteau avec vue sur la Seine. Ces bâtiments ont connu des changements d'usages, d'affectations et des évolutions structurelles pour accueillir les nouvelles fonctions de ces échelles de compétences territoriales (en 1937, une aile est ajoutée à l'ancien cloître, suite à la seconde guerre mondiale, en 2000, création d'un hall en verre, etc.).

Ces sites participent pleinement à la vitalité économique du centre-ville. Effectivement, 35% de flux Travailleurs sont enregistrés dans le centre-ville et les chalands du centre-ville sont essentiellement des actifs, dont 26% de professions intermédiaires et 25% d'employés.

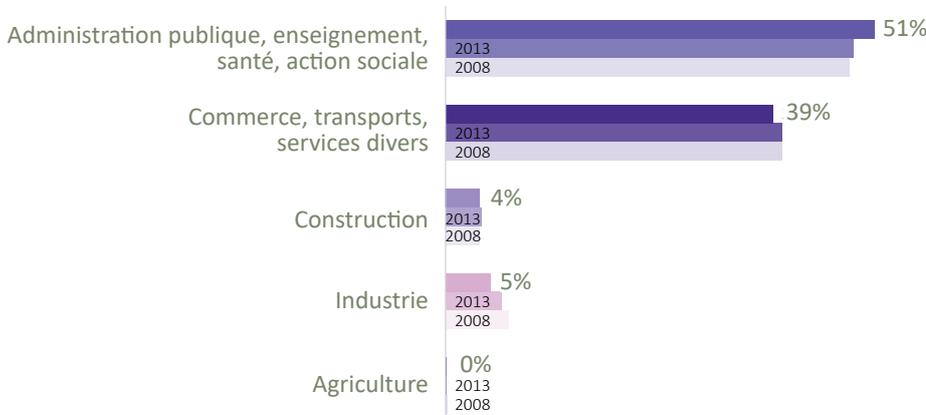
Source : Étude de fréquentation, Ville de Melun, Mars 2020



■ Actifs ■ Elèves et étudiants ■ Retraités ■ Autres inactifs

Analyse des catégories socio-professionnelles visiteuses du centre-ville, Source : Etude de fréquentation, Ville de Melun, Mars 2020

Ces différentes institutions/structures illustrent clairement l'importance du secteur tertiaire dans l'économie de la Ville, Cité-Administrative de Seine et Marne. 51% des emplois en 2018 (soit 12 848 emplois sur les 25 079 que compte Melun) est rattachée au secteur de l' «Administration publique, enseignement, santé et action sociale ».



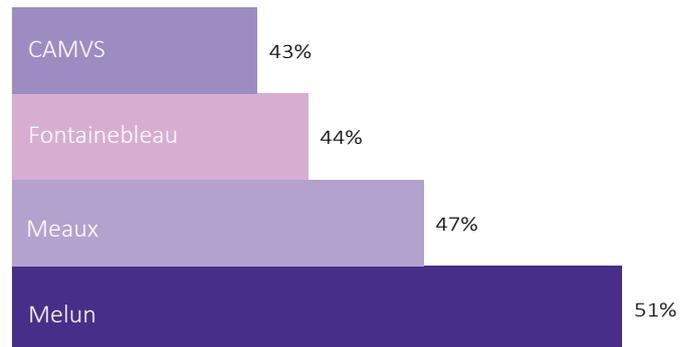
Ensemble	25 079
Agriculture	32
Industrie	1 362
Construction	1034
Commerce, transports, services divers	9803
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	12 848

Emploi selon le secteur d'activité en 2018, Source : INSEE

### Actualisation du diagnostic

Entre 2018 et 2020, le nombre d'emploi a augmenté (+421 emplois). Toutefois, la répartition des emplois selon le secteur d'activité est identique à la répartition de 2018.

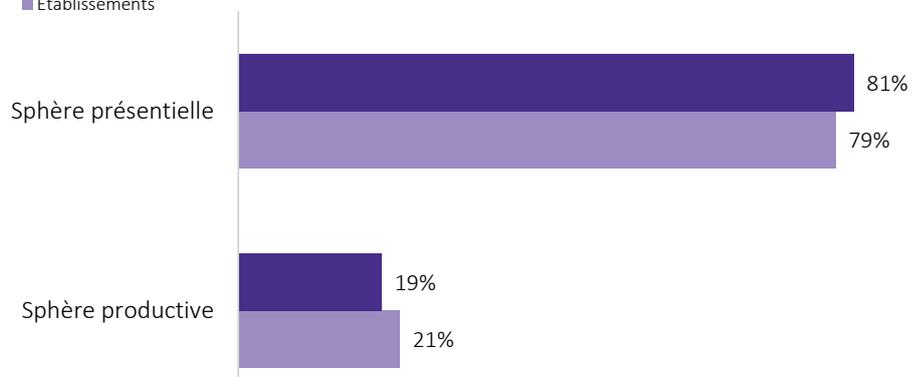
A titre de comparaison, cette part est de 43% à l'échelle de la CAMVS.



Part des emplois « Administration publique, enseignement, santé, action sociale » en 2018, Source : INSEE

En lien, c'est la sphère économique présente<sup>1</sup> qui est très largement majoritaire parmi les postes salariés et les entreprises melunaises (80%) par rapport à la sphère productive<sup>2</sup>.

■ Postes salariés  
 ■ Établissements



Établissements employeurs selon les sphères de l'économie, Source : INSEE 2018

### Actualisation du diagnostic

En 2020, 22% des établissements et 17% des salariés se situent dans la sphère productive. La sphère présente représente 78% des établissements et 83% des salariés.

<sup>1</sup> Les activités présentes sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.

<sup>2</sup> Les activités productives sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.

Source : INSEE

Les services non marchands, qui regroupent l'essentiel des activités de cette filière administrative, totalisent 178 établissements. Ils sont, en proportion les plus gros pourvoyeurs d'emplois avec 3 112 salariés (rapport nombre d'établissements/effectifs salariés).

SECTEUR D'ACTIVITÉ	Nombre d'établissements	Effectifs salariés
Industrie	32	585
Construction	144	518
Commerce	198	1 443
Hôtellerie-restauration	134	714
Autres services marchands	532	5 108
Intérim	43	1 486
<b>Services non marchands</b>	<b>178</b>	<b>3 112</b>
TOTAL	1 261	1 2966

Nombre d'établissements employeurs et effectifs salariés,  
 Source : URSAFF, 2020

SERVICES NON MARCHANDS	Nombre d'établissements	Effectifs salariés
Administration publique et défense, sécurité sociale obligatoire	3	562
Enseignement	27	314
Activités pour la santé humaine	98	837
Hébergement médico-social et social	9	229
Action sociale sans hébergement	41	1 170
TOTAL	178	3 112

Parmi les grandes entreprises implantées sur le territoire (plus de 200 salariés), un grand nombre d'entre elle relève du secteur administratif.

Effectifs salariés (tranche)	Entreprises de plus de 200 salariés à Melun
200 à 249 salariés	Clinique Saint Jean-l'ermitage Orange Société nationale SNCF
250 à 499 salariés	Cour d'appel de Paris Préfecture de département seine-et-marne Direction départementale de la sécurité publique- Seine-et-Marne Direction régionale de la police judiciaire Versailles Direction interregionale des services pénitentiaires paris- Ile-de-France Habitat 77 office public de l'habitat de Seine-et-Marne Coopération pharmaceutique française ENEDIS Caisse d'allocations familiales de seine-et-marne Direction départementale finances publiques seine et marne
500 à 999 salariés	Ville de Melun Département de Seine-et-Marne
1 000 à 1 999 salariés	Direction des services départementaux de l'éducation nationale de la Seine et marne SCE départemental incendie et secours
2 000 à 4 999 salariés	Direction départementale de la sécurité publique- seine-et-marne Département de Seine-et-Marne Groupe hospitalier du sud Ile-de-France

Entreprises de plus de 200 salariés, Source : INSEE, Sirene 2021

Le nombre d'emplois relevant du secteur de l'administration ne cesse d'augmenter depuis une dizaine d'années (+228 emplois entre 2008 et 2018) ne compensant pas la baisse du nombre d'emplois enregistrée à l'échelle de la Ville durant la même période (- 1120 emplois). L'analyse de la création d'entreprises par secteur d'activité en 2020 confirme cette tendance.



Créations d'entreprises par secteur d'activité en 2020, Source : INSEE

#### Actualisation du diagnostic

En 2022, la répartition des créations d'entreprise par secteur d'activité connaît quelques évolutions :

- > Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration : 38% (-13 pts),
- > Act. spécialisées, scientifiques et techniques et acti. de services administratifs et de soutien : 21% (+5 pts),
- > Information et communication : 7% (+3 pts).

## Synthèse

### ATOUPS

> Un fleuve qui a formé un bassin de rayonnement économique et qui rassemble sur ses rives un secteur tertiaire, des commerces mais aussi de grandes institutions publiques.

### FAIBLESSES

> Un nombre d'emplois en baisse.  
 > Des secteurs d'activités économiques peu diversifiés.

### LES ENJEUX

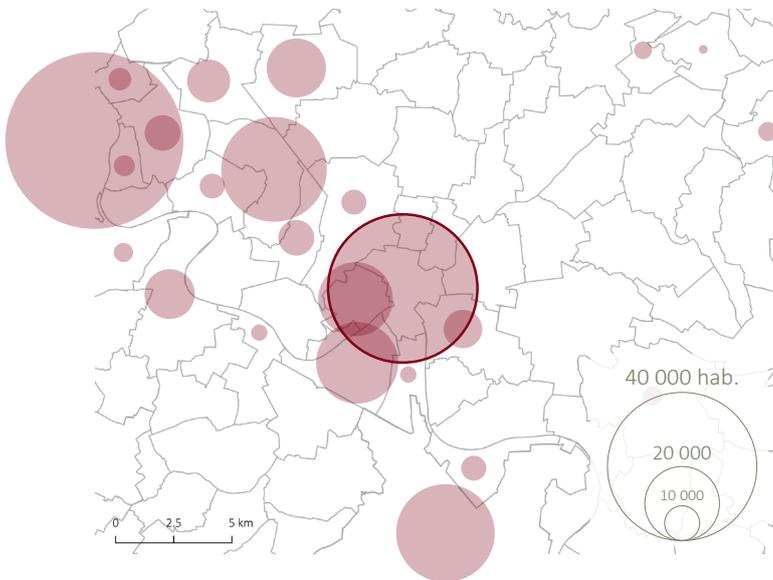
- > Le maintien et l'augmentation du nombre d'emplois sur le territoire.
- > La prise en compte des évolutions structurelles futures (modes de consommation, développement des communications numériques...) du fait de leur impact sur le nombre d'emplois.
- > Le soutien actif aux évolutions structurelles (modes de consommation, développement des communications numériques...) pour maintenir l'attractivité économique de Melun.
- > Le maintien du rôle structurant du tissu économique de centre-ville via des actions volontaristes.
- > L'anticipation du réemploi, du potentiel de changement de destinations et d'occupations du bâti patrimonial sur les rives de la Seine dans la vie économique comme l'attractivité du centre historique.

## 2.2 Melun, une ville « Pont »

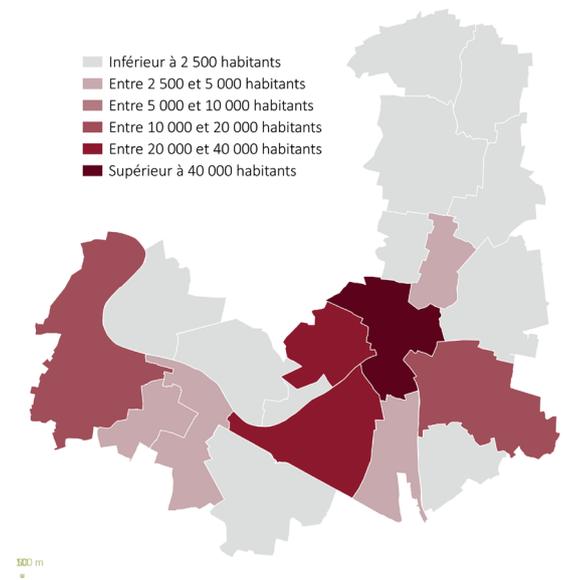
### 2.2.1 Une Seine, au centre d'un chef-lieu départemental

Melun constitue un centre d'inertie par son poids démographique et le nombre d'emplois qu'elle concentre.

En 2018, Melun compte près de 40 000 habitants, soit 30% de la population de l'Agglomération Melun Val-de-Seine.

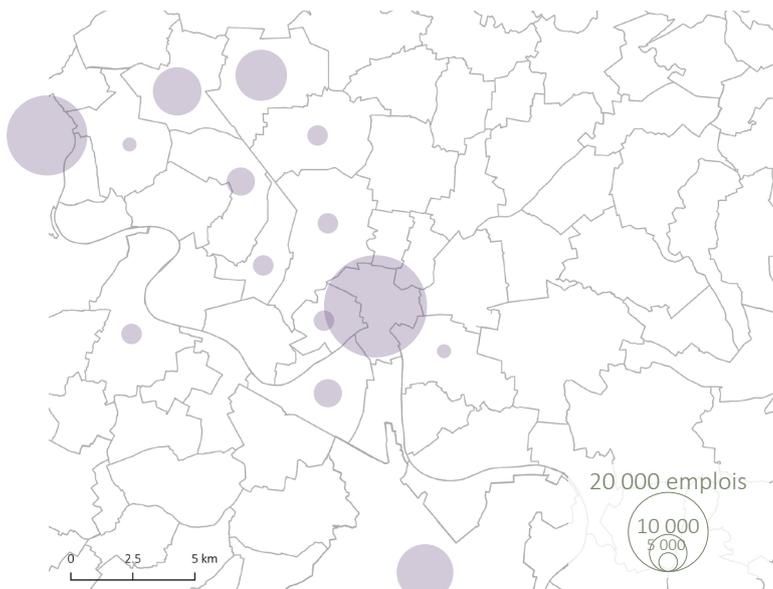


Communes de plus de 3500 habitants en 2018  
 Source des données : INSEE, 2018

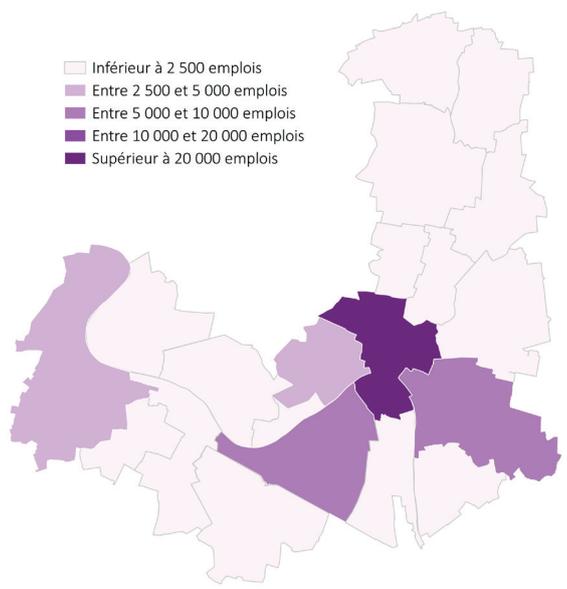


Nombre d'habitants à l'échelle de la CAMVS en 2019,  
 Source des données : INSEE

La Ville se distingue des communes limitrophes par le nombre d'emplois qu'elle concentre : 24 831 emplois en 2018, soit près de 50% des emplois de l'Agglomération.



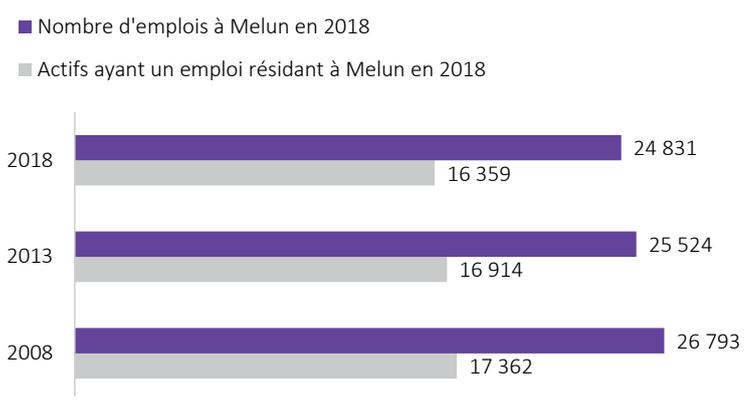
Communes proposant plus de 2000 emplois en 2018  
 Source des données : INSEE, 2018



Nombre d'emplois à l'échelle de la CAMVS en 2018,  
 Source des données : INSEE

#### Actualisation du diagnostic

En 2020, Melun compte 41 609 habitants, soit 31% de la population de l'Agglomération Melun Val-de-Seine et 25 461 emplois (50% des emplois de l'Agglomération Melun Val-de-Seine).

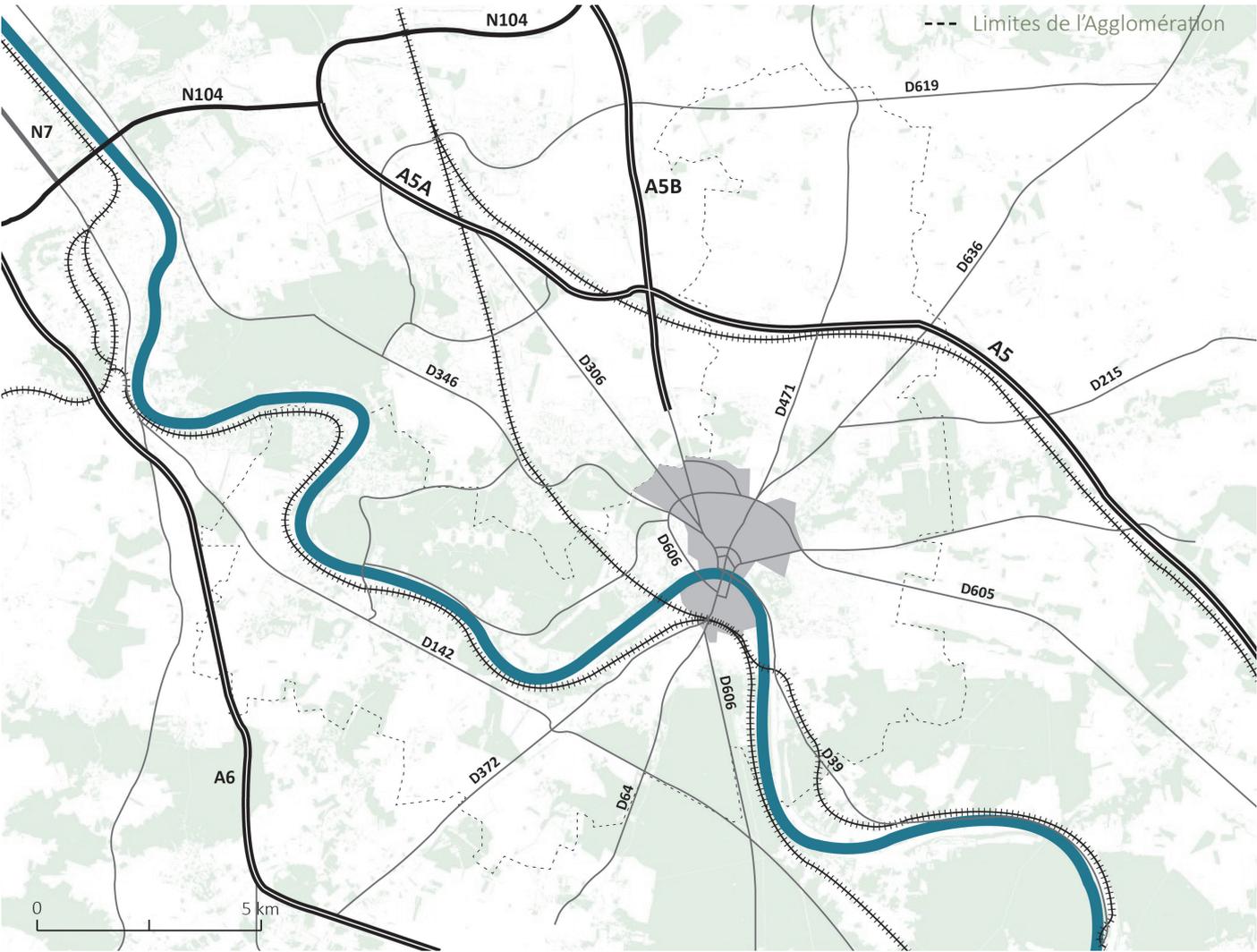


L'indicateur de concentration d'emploi de 151,8 confirme le statut de premier bassin d'emplois de Melun à l'échelle de l'Agglomération.

**Actualisation du diagnostic**  
 En 2020, Melun compte 17 021 actifs ayant un emploi résidant à Melun et l'indicateur de concentration d'emploi de 147,2.

Emploi et activité, Source : INSEE 2018

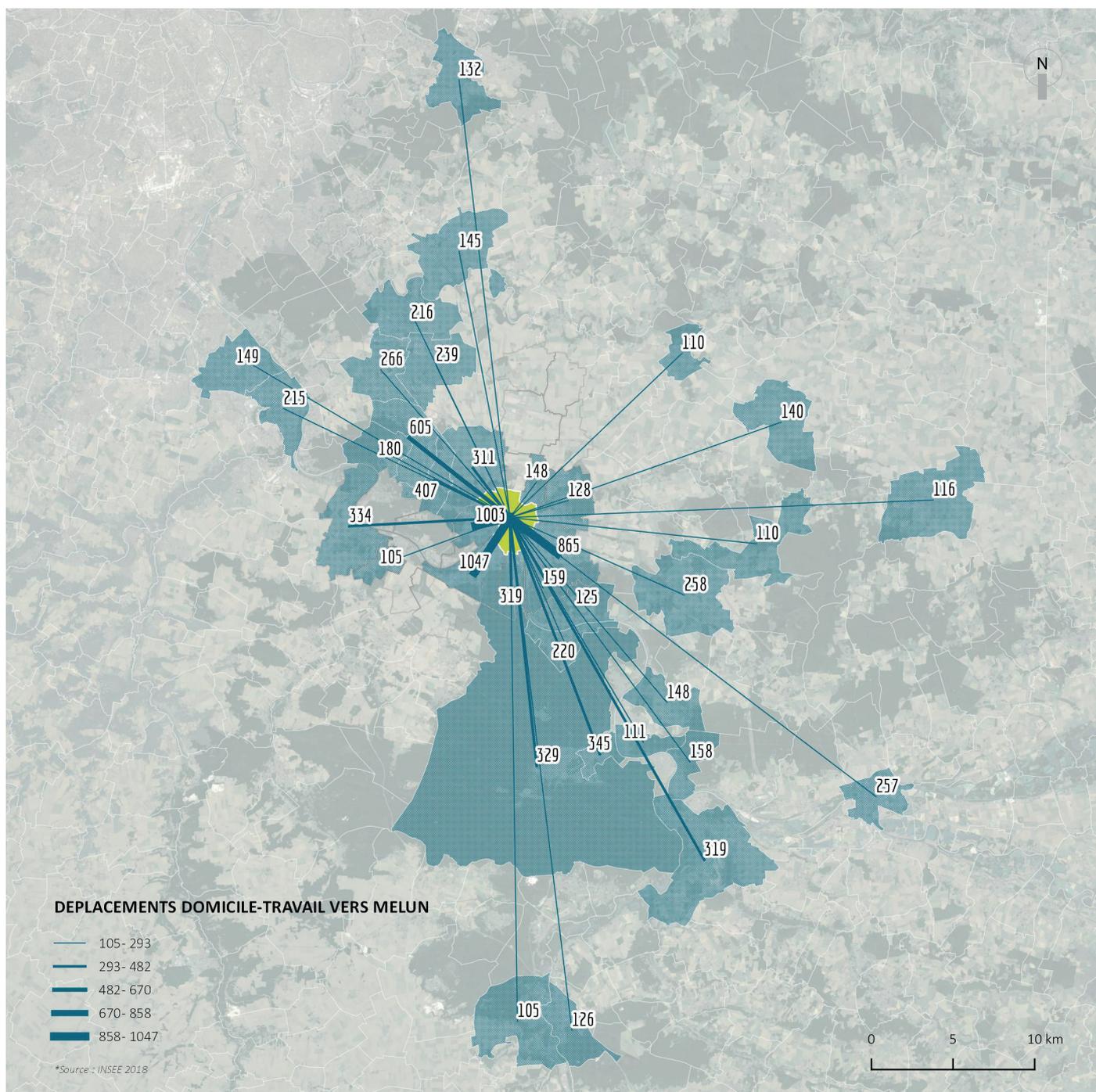
Cette répartition des emplois, l'existence d'un réseau routier bien développé et la présence de la gare engendrent de nombreux déplacements, notamment pour les migrations domicile-travail. Comme le montre la carte ci-dessous, Melun est au carrefour de multiples routes départementales ; elle bénéficie ainsi d'une bonne accessibilité vers et depuis l'extérieur. Elle est reliée à Paris par la RD606 (40 km) et par l'A5a relié à l'A6 par la RN104 (45 km) et se trouve à proximité de l'autoroute A5b et de la « Francilienne » assurant les connexions avec le nord du département et notamment avec Marne-la-Vallée (45 km) et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle (70 km).



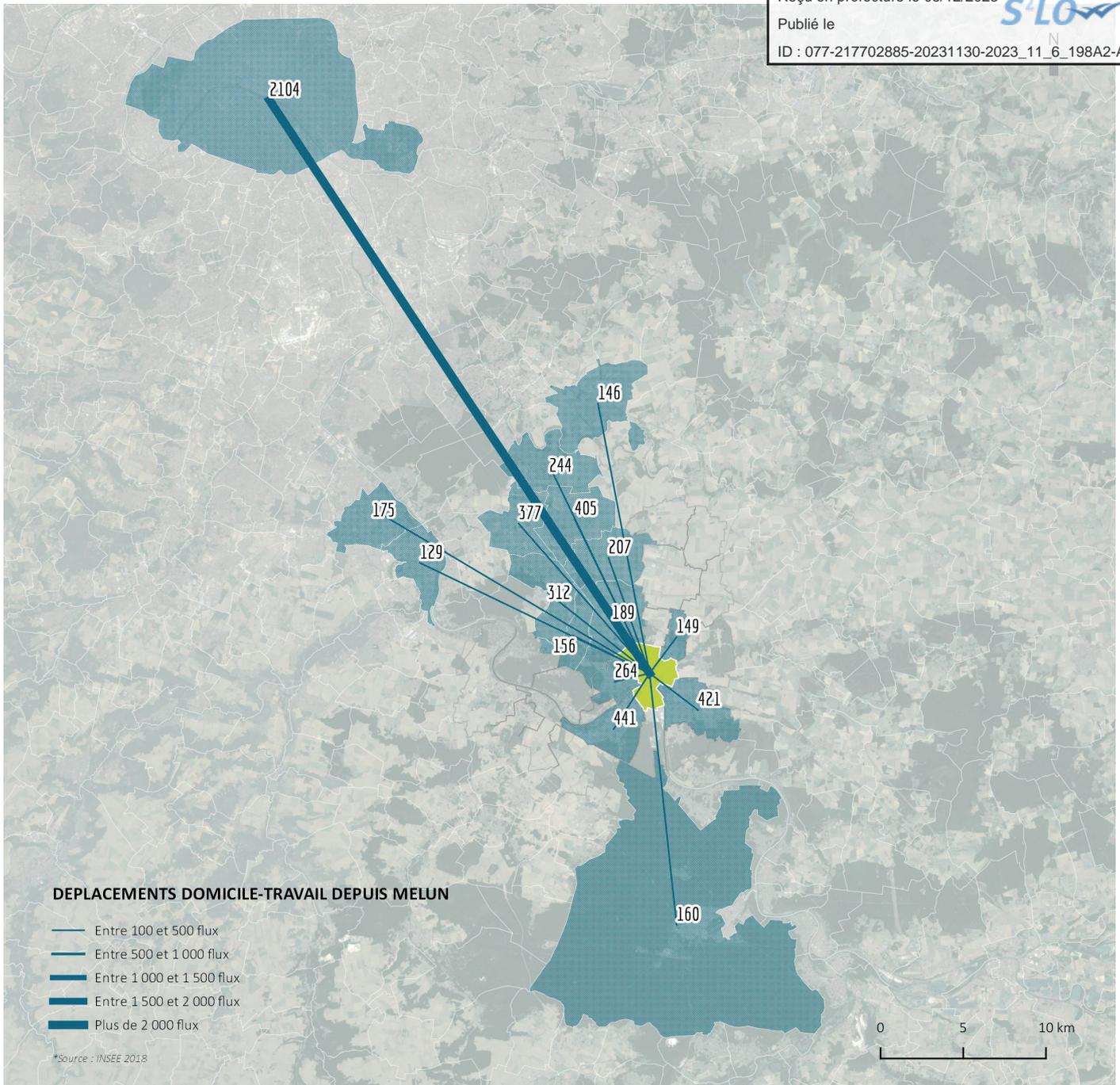
Principaux axes routiers dans et autour de Melun

<sup>1</sup> L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

Ces axes de circulation sont quotidiennement empruntés par de nombreux actifs. En effet, à l'échelle de l'Agglomération, c'est 78,5% des actifs de 15 ans ou plus ayant en emploi qui travaillent dans une commune autre que la commune de résidence. Ainsi, un nombre notable de déplacements s'effectue vers Melun depuis les communes de la CAMVS mais également au-delà ; en comptant uniquement les flux supérieurs à 100, près de 10 000 actifs ne résidant pas à Melun viennent y travailler et 5 880 actifs quittent la Ville pour rejoindre son lieu de travail (dont une forte proportion se dirige vers Paris)



Déplacements domicile-travail vers Melun en 2018, Source : INSEE



Déplacements domicile-travail depuis Melun en 2018, Source : INSEE

L'organisation du maillage routier fait que Melun représente un carrefour d'échanges ; les grands axes de circulation fusionnent vers son centre-ville. Sur près de 10 kilomètres de part et d'autre du centre, les ponts de Melun constituent les seuls franchissements stratégiques de la Seine. Ils permettent de relier l'A5 au sud du territoire, le nord du territoire à la gare, etc. et sont donc très attractifs :

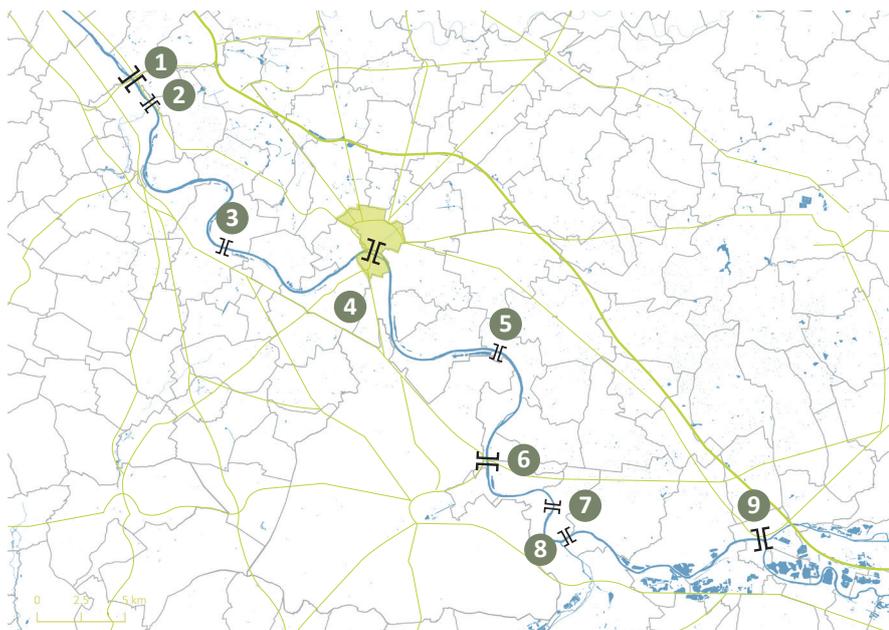
- le pont de la Pénétrante bidirectionnel,
- les ponts de la RD 415 (unidirectionnels).



Le pont de la Pénétrante



Le pont Maréchal de Lattre de Tassigny



Les franchissements de la Seine à une échelle élargie

1. Saint-Germain-lès-Corbeil
2. Corbeil-Essonnes
3. Seine-Port / Saint-Fargeau-Ponthierry
4. Melun
5. Fontaine-le-Port
6. Samois-sur-Seine
7. Thomery / Champagne-sur-Seine
8. Champagne-sur-Seine / Saint-Mammès
9. Montereau-Fault-Yonne

Au-delà des grands sites d'emplois présents à Melun, la présence de la gare constitue également un lieu d'attractivité. Pour la rejoindre, de nombreux voyageurs utilisent la voiture comme le confirme le diagnostic multimodal réalisé en 2020 à l'échelle de l'Agglomération. Avec 47 000 voyageurs par jour, la gare de Melun est celle qui concentre le plus de flux voyageurs à l'échelle de la CAMVS. Elle comptabilise plus de 80% des voyageurs du territoire. Sa fréquentation est continuellement en hausse. Source diagnostic multimodal CMVS- 2020

La gare permet des liaisons rapides vers Paris et les régions :

- le transilien R qui relie la gare de Paris Gare de Lyon à la gare de Montereau ou Montargis (région Centre-Val de Loire). Il connaît une fréquentation d'environ 75 000 voyageurs par jour avec 120 trains/jours avec un cadencement de 15 minutes à 30 à 60 minutes en heure creuse.
- le RER D relie la ville de Melun, aux villes de Paris et Corbeil Essonnes. Il comptabilise 615 000 voyageurs et 450 trains par jour sur l'ensemble de ses branches, soit plus de 50% d'augmentation de trafic en 10 ans. Concernant la branche « Melun », la ligne D du RER offre une fréquence en heure de pointe et en heure creuse attractive, mais un temps de parcours plus long (55 minutes pour rejoindre Paris contre 30 minutes avec le Transilien).
- Le TER Bourgognes Franche Comté « Paris Laroche Migennes ».
- Une nouvelle offre OUIGO permet depuis le printemps 2022 de relier Melun à la ville de Lyon avec des arrêts sur Dijon, Châlon-sur-Saône et Macon en 4h20.

Une réelle problématique d'accès à la gare en lien avec la circulation motorisée générée est soulevée depuis une dizaine d'années ; le projet de la requalification du pôle Gare et l'arrivée du TZen 2 répondront en partie à ces enjeux.



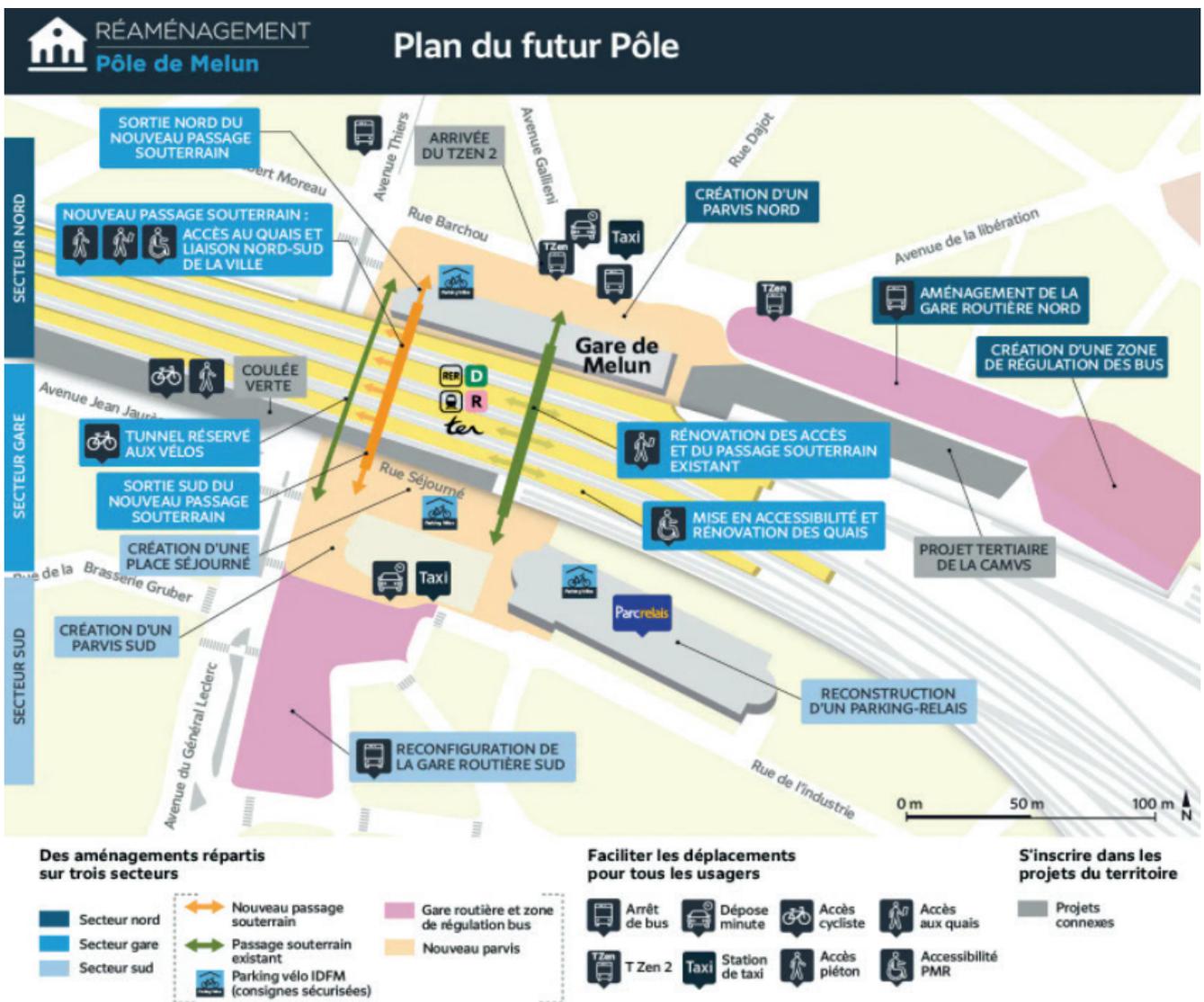
Le bâtiment principal de la gare actuelle

## ZOOM SUR...

Le projet de requalification de la Gare poursuit plusieurs objectifs :

- Affirmer son caractère multimodal avec l'aménagement d'une nouvelle gare routière.
- Améliorer son accessibilité par les déplacements doux en sécurisant ces derniers (mise en accessibilité de tous les quais et accès à la gare, aménagements spécifiques sur l'espace public, intégration de stationnements pour les vélos...).
- Amoindrir les pressions automobiles sur le secteur (flux et stationnement). En ce sens, le stationnement sera amélioré avec l'extension du parking relais Sud.

Ce projet s'inscrit dans les orientations des documents supra-communaux (SDRIF, PDUIF, Plan Régional en Faveur de la Mobilité et dans le Contrat de Plan Etat Région 2015 2020. Île-de-France Mobilités a pris en charge le pilotage de l'opération en 2016.



Plan du réaménagement du pôle gare de Melun, Source : IDF Mobilités 2021

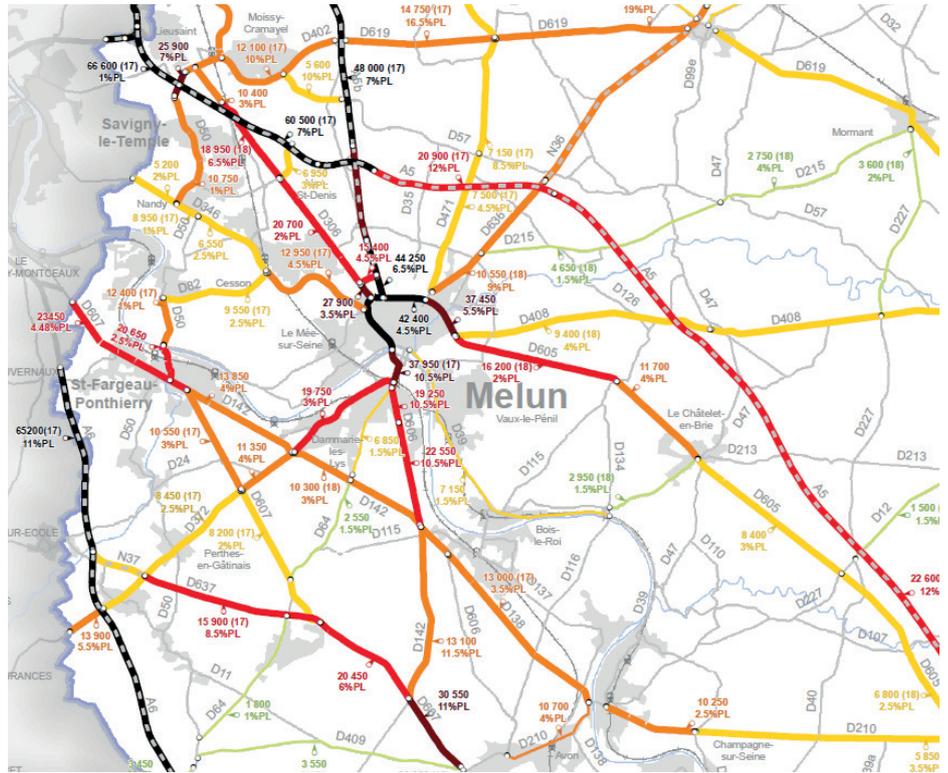
## 2.2.2 Un cadre de vie altéré et un paysage effacé

Ces nombreux déplacements entraînent un trafic journalier important sur le territoire de Melun.

En 2019, 42 000 véhicules par jour sont comptabilisés en moyenne sur les RD 606 et 605 dont plus de 2000 poids-lourds. Plusieurs raisons expliquent ce trafic important :

- A une échelle élargie, une rupture de charge est observée au niveau de l'échangeur entre l'A105 et l'A5, avant la barrière de péage des Eprunes à Montereau-sur-le-Jard. Le trafic journalier moyen annuel diminue de 55 000 véhicules sur la section gratuite à 21 000 véhicules sur la section payante. Ce trafic se reporte essentiellement sur Melun. *Source: Diagnostic multimodal, Mars 2020, CAMVS*

- Les routes fusionnent au centre de la Ville pour ne laisser qu'une route principale traverser le centre-ville: la RD 606. Cette départementale emprunte le pont de la Pénétrante, ainsi que l'avenue Thiers. Le trafic poids-lourds y est particulièrement important en raison notamment du passage d'une dizaine de lignes de bus urbains.



- ◁ ; ○ Localisation des postes de comptage ; limite des barreaux
- 2 050 (15) Trafic moyen journalier annuel (TMJA) tous véhicules pour 2019 ; de l'année entre parenthèses si comptage antérieur à 2019
- 8.5% PL Pourcentage de poids-lourds du TMJA

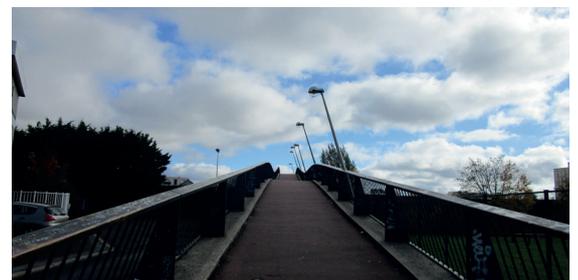
Seuils TMJA tous véhicules, 2 sens confondus :

	Réseau magistral	Réseau structurant	Réseau secondaire
Trafic > 40 001	116 km	4 km	
25 001 - 40 000	64 km	16 km	
15 001 - 25 000	97 km	148 km	12 km
10 001 - 15 000	27 km	156 km	24 km
5 001 - 10 000	20 km	351 km	116 km
Trafic < 5 000		330 km	292 km

Trafic moyen journalier en 2019  
 Source : Conseil Départemental de Seine-et-Marne

Deux sections de la RD 606 peuvent être distinguées :

> la section reliant le rond-point de la Pénétrante au boulevard Chamblain : celle-ci a le statut d'un contournement en raison de son gabarit, de la vitesse autorisée et de son encaissement. Elle constitue une véritable coupure entre des quartiers habités (situés à la fois sur Melun et sur Le Mée-sur-Seine) accentuant l'isolement du quartier Schuman. Un pont et une passerelle piétonne permettent de la traverser. Depuis cette portion, l'espace bâti et La Seine ne sont pas visibles.



La passerelle reliant le secteur d'équipements du quartier Schuman au reste de la Ville



La RD 606

> la section reliant le boulevard Chamblain à l'avenue Thiers puis à l'avenue du Général Leclerc. Celle-ci constitue une « autoroute urbaine » en raison de son gabarit passant de 2x2 (boulevard Chamblain) à 3x3 voies (avenue Thiers) et de l'environnement urbain dans lequel elle s'insère. En effet, cette section traverse des quartiers habités et vécus (commerces et équipements sur ses abords).



Boulevard Chamblain

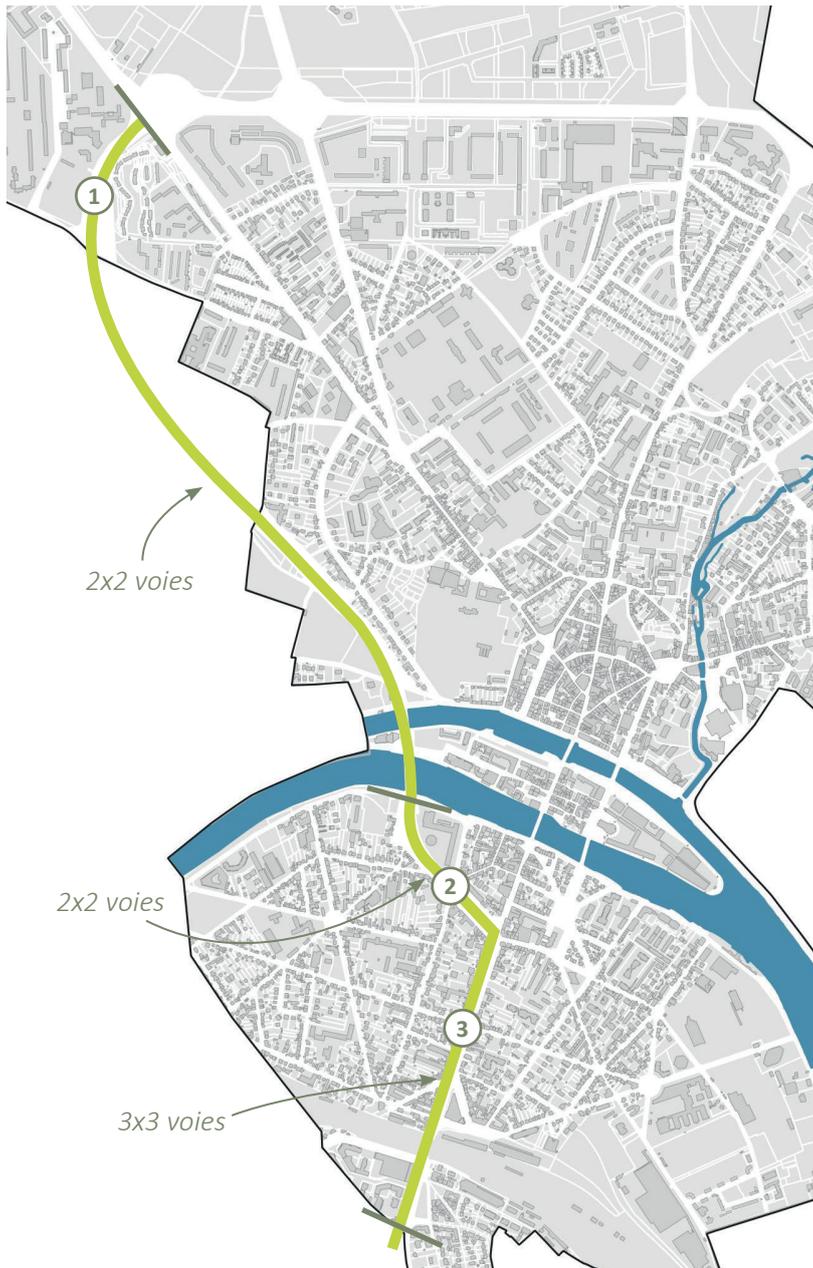


Avenue Thiers

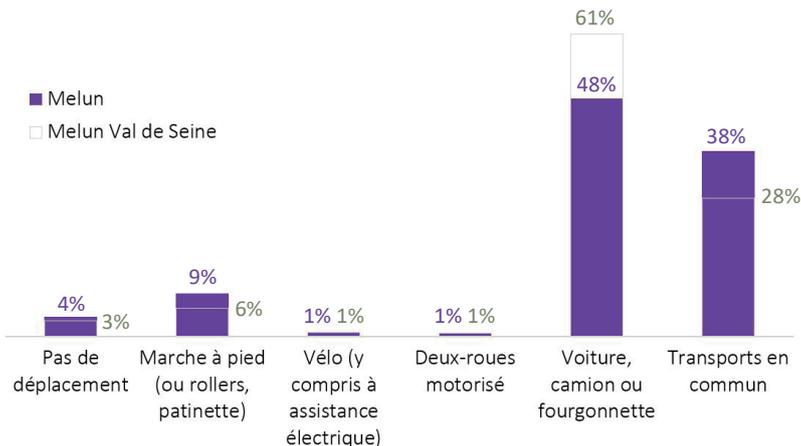
- La dernière raison qui explique l'important trafic à Melun est que la voiture reste le moyen de locomotion privilégié pour se rendre au travail ; en effet, 48% des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi utilisent la voiture pour se rendre au travail en 2018. Cette proportion atteint 61% à l'échelle de la CAMVS.

**Actualisation du diagnostic**

En 2020, la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail est identique aux chiffres de 2018.



Tracé et gabarits de la RD 606



Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018, Source : INSEE

Les points de congestions sont centrés principalement au niveau des franchissements de La Seine, à proximité de la gare, sur l'avenue Thiers et sur les radiales d'entrée Ouest de Melun et au centre de Melun. Ces axes possèdent des caractéristiques de trafic différentes ; en effet, les ponts urbains ont un rôle de desserte locale alors que la RD 606 a une fonction de transit et d'échange marquée. *Source: Diagnostic multimodal, Mars 2020, CAMVS*

A noter que les RD 306, 605 et 606 sont classées Routes à Grande Circulation (RGC) définies par l'article L.110-3 du code de la Route et sont définies comme « les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ». L'article L11-6 du code de l'urbanisme précise qu' « en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande [...] de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ». Cette interdiction ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

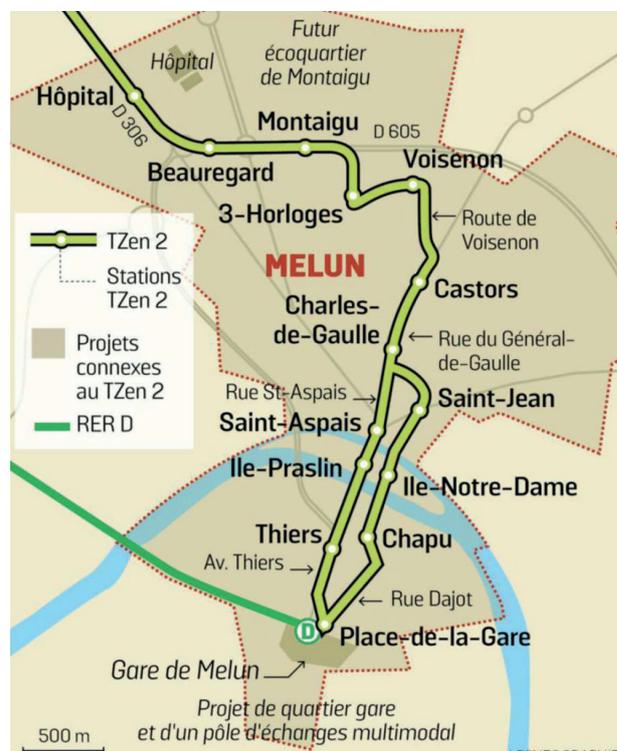
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

*Article L11-7 du code de l'urbanisme*

### ZOOM SUR...

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dit Tzen2 reliera le Carré Sénart à la gare de Melun à horizon 2027 et desservira sur son trajet en site propre les villes de Lieusaint, Savigny le Temple, Cesson, Vert Saint Denis et Melun. Le Tzen 2 offrira une offre semblable à celle d'une ligne de tramway (accessibilité des bus, fortes fréquences passage, large amplitude horaire, informations en temps réel à bord et en station, etc.). L'arrivée du Tzen 2 complétera l'offre existante (Mélibus et Seine-et-Marne Express). A noter que le site propre du Tzen 2 sera également exploité par certaines lignes du réseau Mélibus circulant sur le tracé, ce qui permettra d'améliorer la performance de ces dernières. Le Tzen 2 se composera de 26 stations dont deux gares en correspondance (celles de Melun et Savigny-le-Temple). Cette nouvelle connexion devrait avoir un impact positif sur la saturation actuelle du trafic et du stationnement dans le secteur de la gare.

Ce projet va être l'occasion de requalifier certains axes de circulation comme la RD 605 et l'avenue Thiers. En effet, les trottoirs, les voies de circulation et les stationnements seront réaménagés en faveur des modes actifs et des transports en commun. Des aménagements cyclables seront réalisés sur la majorité des rues empruntées par le Tzen2.



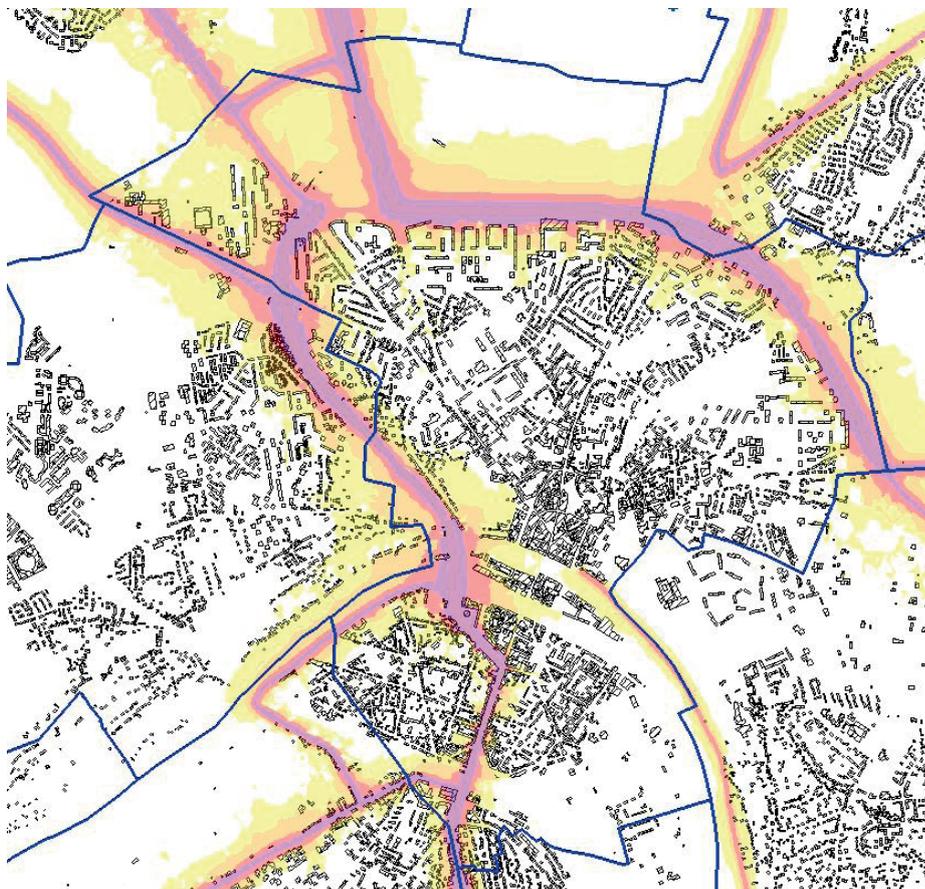
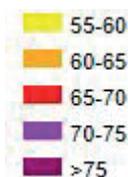
Plan de la nouvelle ligne de bus Tzen2 sur la Ville de Melun  
Source : Ville de Melun

Ce fort trafic induit des nuisances sonores, de la pollution et des risques.

Les bruits sont indissociables de la vie et leurs appréciations se modulent en fonction des lieux, des perceptions et des périodes. Le bruit excessif est en revanche néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Les phénomènes sonores en un lieu dépendent des caractéristiques des sources de bruit et du contexte de propagation. Ce dernier dépend des conditions du milieu ambiant et de multiples paramètres comme l'effet de sol (la nature du sol peut plus ou moins absorber le son), l'effet d'obstacle (lorsqu'un obstacle matériel opaque se trouve entre la source et le récepteur, celui-ci va bénéficier d'une «zone d'ombre» dans laquelle l'énergie acoustique est atténuée), l'effet de la distance, les effets météorologiques (la vitesse de propagation augmente avec la température par exemple), l'effet des végétaux (agissant souvent comme des éléments diffusants en raison de leur perméabilité). *Source : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, 2015, CAMVS*

A Melun, la principale source identifiée de gêne sonore est le trafic automobile. Des facteurs contribuent à l'amplifier : le bruit de roulement, l'optimisation des revêtements de chaussées, la densité du trafic, le comportement des conducteurs et la vitesse. Le classement sonore de certains réseaux de transport illustre ce constat :

- la RD 605, contournement nord de Melun (dont la transformation débutée en 2018 doit se finaliser en 2027),
  - la RD 606, contournement ouest, jouxtant les zones urbanisées du Mée-sur-Seine et de Melun,
  - la RD 636, entrée Nord-est de Melun.
- > Le réseau ferroviaire géré par la SNCF Réseau et exploité par la SNCF avec la ligne Transilien et la ligne du RER D.



Carte de Bruit Stratégique 3ème échéance des grandes infrastructures routières de Type A - Indicateur Lden (24h) en dB, Source : DDT 77

Quelques exemples d'espaces habités soumis à ces nuisances sonores :



Le quartier rue Jean Monnet en bordure de la RD 606



Les abords de l'avenue Thiers



Le quai Maréchal Foch

Les nuisances sonores sont perceptibles dans les principaux lieux dédiés aux activités de loisirs et de plein-air. Sont notamment concernés les espaces suivants :



*Bords de Seine à proximité de la RD 606*

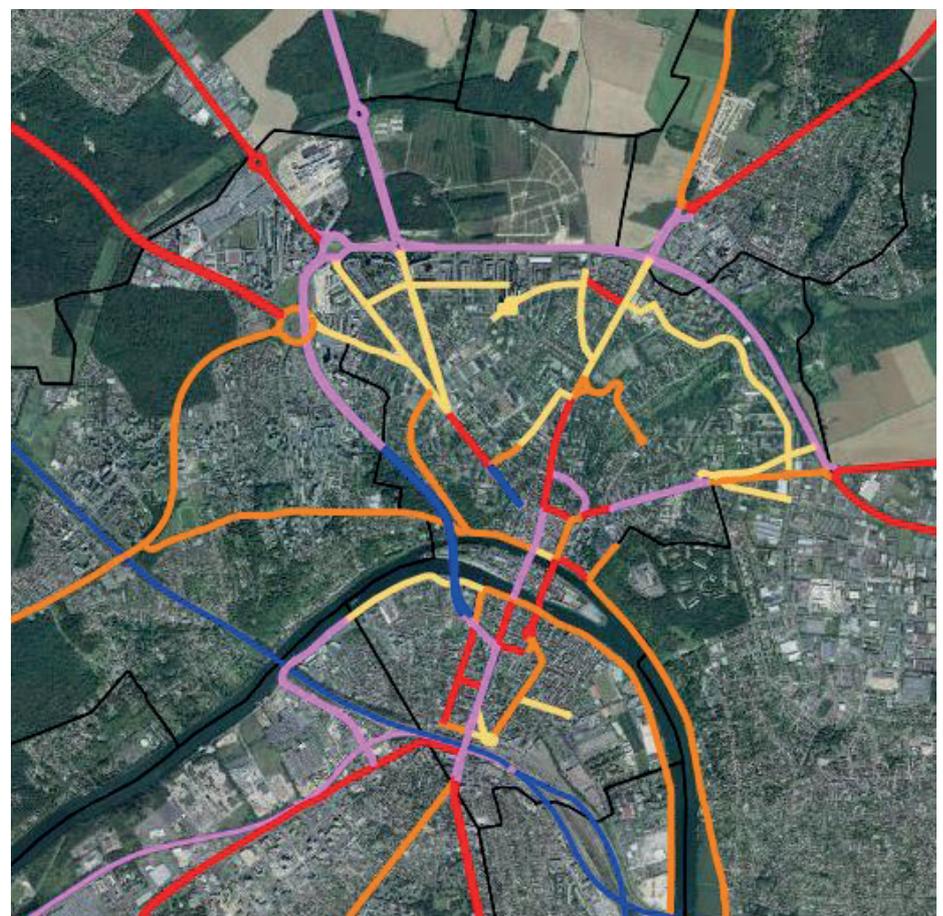


*Le parc Debreuil bordant la RD 606*



*Le jardin botanique en-dessous du pont de la Pénétrante*

Les infrastructures de transports sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent. La catégorie 1 est la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée. Des prescriptions d'isolement acoustiques sont à respecter via le Code de Construction et de l'Habitation.



*Classement sonore des voies, Source : DDT 77*

Au-delà des nuisances sonores, ces grands axes routiers contribuent à l'émission de différents polluants. Melun dispose de deux stations de mesure de la qualité de l'air installées par AirParif :

- l'une d'elle permet de mesurer la pollution dite de fond, en dehors de l'influence directe des sources de pollution, notamment des axes routiers ;
- l'autre située avenue Thiers mesure les oxydes d'azote ainsi que les particules  $PM_{10}$  et  $PM_{2,5}$ , polluants liés plus spécifiquement à la circulation automobile.

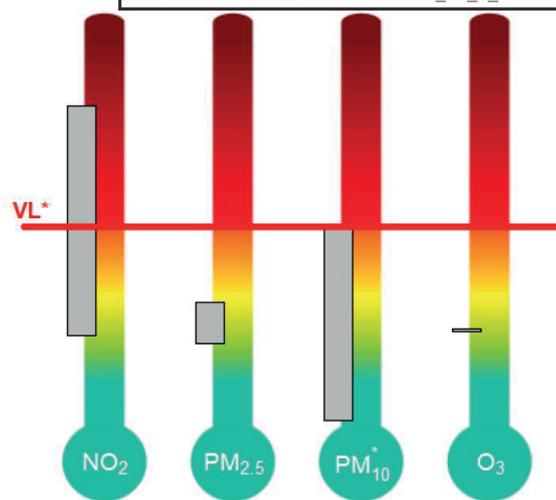
L'année 2020 ayant été marquée par la crise sanitaire liée à la Covid-19 (dont l'effet sur la baisse des activités humaines et ne permet pas d'exploiter les données relatives aux émissions de polluants du trafic routier), les résultats présentés s'appuient sur le dernier rapport disponible datant de 2018 :

> Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) : les niveaux maximums sont relevés au droit et à proximité des axes routiers les plus fréquentés tels que les RD 306, 605, 606, la RN 105 et dans une moindre mesure la RD 39 et la RD 372. Le long de ces routes, les polluants issus du trafic routier s'ajoutent à la pollution urbaine dite de « fond » de l'agglomération parisienne. La valeur limite annuelle est dépassée à proximité des axes routiers majeurs. Le nombre d'habitants soumis à ce dépassement est inférieur à 5%.

> Particules PM<sub>10</sub> : les niveaux maximums sont enregistrés à proximité immédiate des axes routiers les plus fréquentés notamment la RD 306. La valeur limite annuelle et l'objectif de qualité sont respectés sur la Ville, cependant, les recommandations de l'OMS sont dépassées. Environ 5000 melunais sont soumis à ce dépassement. Entre 2013 et 2018, les niveaux moyens annuels de PM<sub>10</sub> ont baissé ; cette évolution est à mettre en relation avec l'amélioration technologique (véhicules, chaudières, industrie).

> Particules PM<sub>2,5</sub> : l'ensemble de la Ville présente des teneurs supérieures à l'objectif de qualité ainsi qu'aux recommandations de l'OMS. Environ 25 000 habitants sont concernés par un dépassement de l'objectif de qualité. Sur les dix dernières années, les niveaux moyens annuels ont baissé en lien avec la diminution des particules primaires émises à l'échappement des véhicules diesel.

> L'Ozone (O<sub>3</sub>) : l'objectif de qualité relatif à la protection de la santé est dépassé en tout point de la Région Île-de-France.



La ligne rouge représente le seuil de la valeur limite (VL).

Le rectangle vertical gris représente la gamme de concentration dans la ville.

Pour les PM<sub>10</sub>, les niveaux indiqués concernent la valeur limite journalière.

Qualité de l'air à Melun en 2018, Source : AirParif

**ZOOM SUR...**

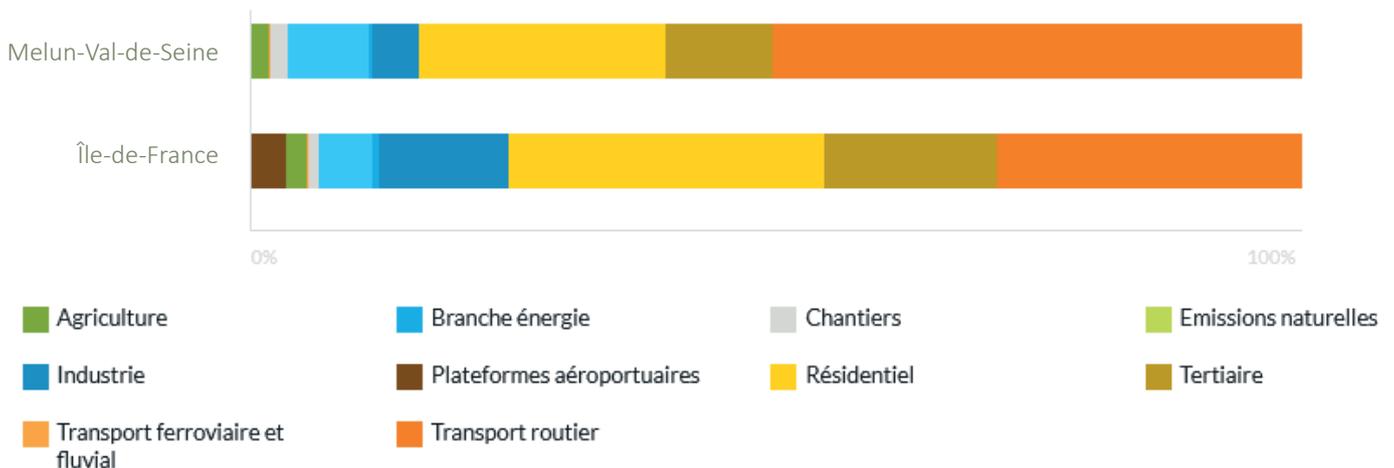
Les effets des polluants sur la santé et l'environnement :

Polluants	Effets sur l'environnement	Effets sur la santé
<b>Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)</b>	Ce gaz participe au phénomène des pluies acides, qui appauvrissent les milieux naturels et contribue à la formation de l'ozone troposphérique.	Les études épidémiologiques ont montré que les symptômes bronchitiques chez l'enfant asthmatique augmentent avec une exposition de longue durée au NO <sub>2</sub> . Une diminution de la fonction pulmonaire est également associée aux concentrations actuellement mesurées dans les villes d'Europe. A des concentrations très élevées, c'est un gaz toxique entraînant une inflammation importante des voies respiratoires.
<b>PM<sub>10</sub></b>	Les effets de salissure et de dégradation des monuments et bâtiments constituent les atteintes à l'environnement les plus visibles.	Aux concentrations auxquelles sont exposées la plupart des populations urbaines et rurales des pays développés et en développement, les particules ont des effets nuisibles sur la santé. L'exposition chronique contribue à augmenter le risque de contracter des maladies cardiovasculaires et respiratoires, ainsi que des cancers pulmonaires.

<p><b>PM<sub>2,5</sub></b></p>	<p>Les effets de salissure et de dégradation des monuments et bâtiments constituent les atteintes à l'environnement les plus visibles.</p>	<p>Aux concentrations auxquelles sont exposées la plupart des populations urbaines et rurales des pays développés et en développement, les particules ont des effets nuisibles sur la santé. Les particules fines peuvent véhiculer des substances toxiques capables de passer la barrière air/sang au niveau des alvéoles pulmonaires.</p>
<p><b>Ozone (O<sub>3</sub>)</b></p>	<p>L'ozone a un effet néfaste sur la végétation, notamment la photosynthèse, qui conduit à une baisse de rendement des cultures. Il a une action nécrosante sur les feuilles et dégrade les matériaux de construction. Il contribue également à l'effet de serre.</p>	<p>A des concentrations élevées, l'ozone provoque des problèmes respiratoires, déclenchement de crises d'asthme, diminution de la fonction pulmonaire et apparition de maladies respiratoires. Des liens sont observés avec la mortalité respiratoire et cardio-respiratoire, notamment pour des sujets prédisposés par des maladies chroniques, avec l'asthme et la croissance de la fonction pulmonaire chez les jeunes.</p>

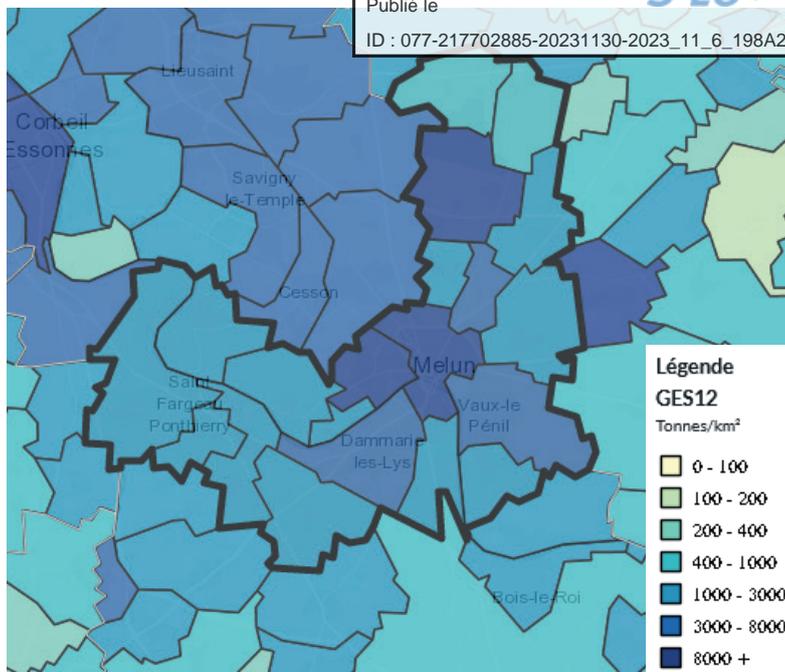
Source : AirParif

Si contrairement aux polluants atmosphériques, les gaz à effet de serre (GES) n'ont pas d'effet local sur la santé, ils ont un impact majeur sur le réchauffement climatique à l'échelle de toute la planète. En revanche, la pollution de l'air et le réchauffement du climat ne se substituent pas l'un à l'autre, ils s'additionnent. Leurs origines et leurs effets sont étroitement imbriqués. L'analyse des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) confirme le constat de l'importance du trafic routier ; ce dernier constitue le premier émetteur de GES à l'échelle de l'Agglomération (576,2 tonnes en 2018<sup>1</sup>).



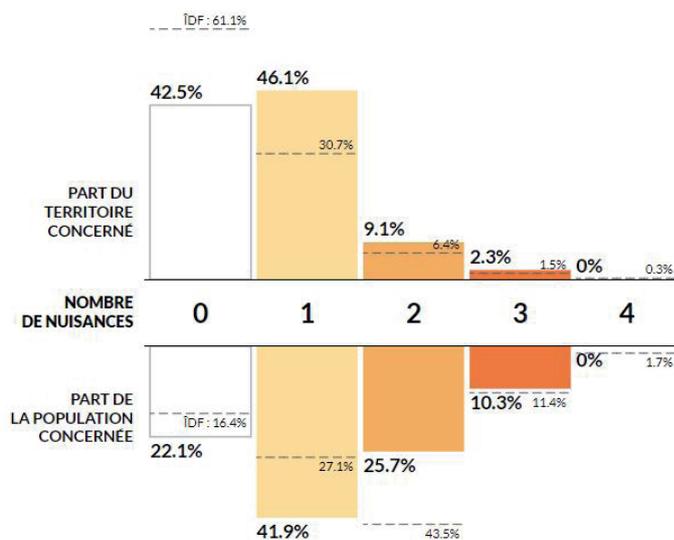
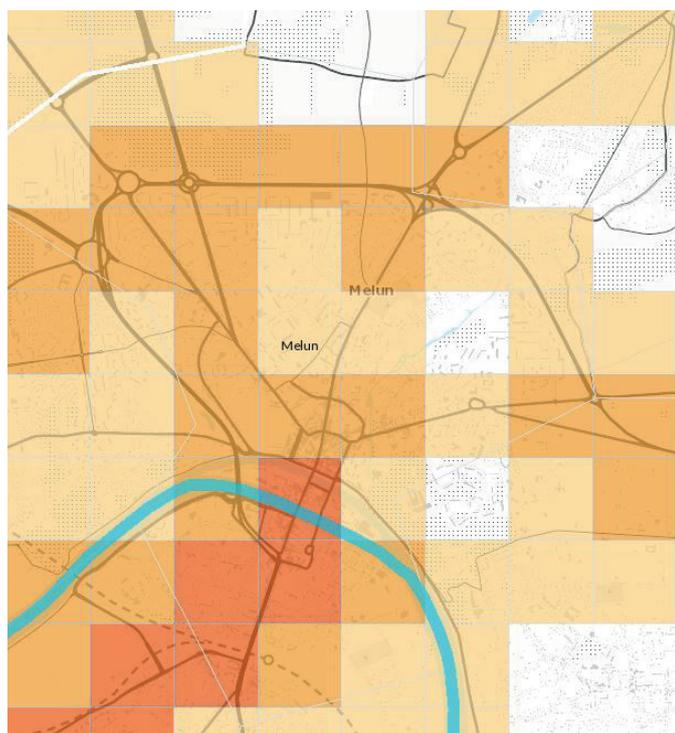
Répartition des GES en 2018 (estimations faites en 2020), Source : AirParif

<sup>1</sup>Les gaz à effet de serre (GES) pris en compte dans l'inventaire francilien sont le dioxyde de carbone, le méthane, le protoxyde d'azote et les composés fluorés. Les émissions de ces composés sont présentées en équivalent CO<sub>2</sub> : elles sont corrigées de leur Pouvoir de Réchauffement Global (PRG) par rapport à celui du CO<sub>2</sub>. Les émissions de GES sont principalement exprimées en kilotonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an. Airparif recense les émissions directes de GES en Ile-de-France, ainsi que celles, indirectes, liées à la consommation sur les territoires franciliens d'électricité et de chauffage urbain. Source : AirParif



Gaz à effet de serre à l'échelle de la CAMVS, Source : AirParif

Ainsi, il existe à Melun des zones/quartiers faisant face à des situations de cumul de nuisances. Si à l'échelle de la CAMVS 36% de la population est considérée comme multi-exposée, cette proportion est supérieure sur la rive Sud et aux abords de La Seine à Melun. Les mailles combinant une exposition à la fois au bruit et à la pollution de l'air sont prédominantes sur le territoire.



Cumul des nuisances et pollutions environnementales à l'échelle de la CAMVS, Source : Institut Paris Région

5 indicateurs de nuisances et pollutions, élaborés en partenariat avec Airparif, Bruitparif, la Driee IdF et l'ARS IdF ont été utilisés pour réaliser cette carte: la pollution de l'air, le bruit, la pollution des sols, la pollution de l'eau distribuée, la présence de sites industriels (directive IED).

Cumul des nuisances et pollutions environnementales, Source : Institut Paris Région

Pour réduire l'impact des transports sur l'environnement et la santé et opérer une transition vers une mobilité plus durable, le Gouvernement s'est engagé dans le développement de la mobilité électrique. Dans ce contexte, des objectifs de déploiement pour 2023 et pour 2028 des points de recharge électrique, de ravitaillement en gaz et en hydrogène ont été définis. A Melun, il est compté, en 2022, trois bornes de recharge installées par le Syndicat Départemental des Énergies de Seine-et-Marne (Gare, Centre-ville et Pôle Santé) et quelques bornes privées (Carrefour, Renault et LIDL).

L'importance du trafic routier est également visible dans les paysages, notamment d'entrées de ville. Ces dernières marquent la transition entre des paysages agricoles/naturels et des paysages urbains. Trois ensembles de paysages sont distingués à Melun :



### Le plateau Melun-Sénart

Le plateau de Melun-Sénart est un espace de profonde mutation. La structure initiale, faite de fragiles vallons et de lisières forestières, a été effacée par le développement de l'urbanisation. Le vaste et complexe réseau des infrastructures détermine les nouvelles frontières et axes de développement. A Melun, les surfaces de terres agricoles restantes sont peu nombreuses et enclavées ; les sols apparaissent comme du « terrain disponible » et non pas comme une composante à valoriser.



### Les Boucles de La Seine

0 250 500 m



### Le Val d'Ancoeur

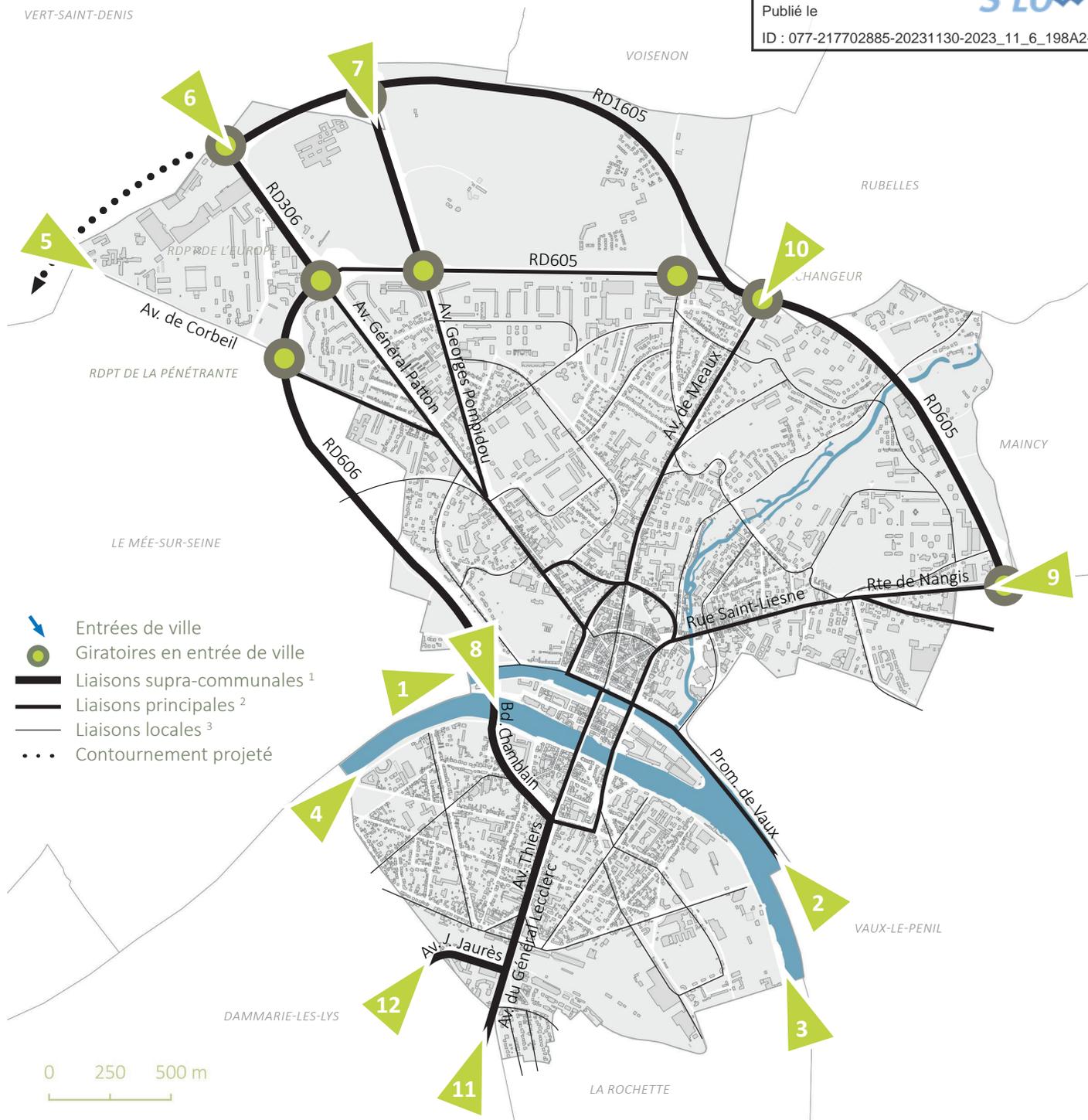
Le cours de la rivière donne un fil et une cohérence à des paysages que composent fortement les lisières des forêts sur sa partie orientale. A Melun, cette cohérence n'est plus lisible, les quartiers de l'Almont s'étant affranchis des logiques d'implantation historique observées en amont. La ville de Melun semble absorber la rivière et ses berges. Pourtant, la vallée de l'Almont (confluent de La Seine) constitue un véritable lieu de respiration au coeur du tissu urbain.

A noter que la CAMVS et la Communauté de communes Brie des Rivières et Châteaux se sont associées pour élaborer un Plan Paysage sur cet ensemble paysager.

Cet ensemble de paysages débute en aval de la Bassée et se poursuit jusqu'à Corbeil-Essonne. Il se compose de méandres profondément creusés entre les plateaux et présente des coteaux contrastés. L'urbanisation a gagné les versants les plus doux comme à Melun. L'élément majeur qui marque ce paysage est la prison qui occupe le plus bel endroit de la ville, à la pointe de l'île Saint-Etienne, au premier plan de bien des vues et domine la relation de Melun avec son fleuve. La libération potentielle de cette emprise participerait pleinement à la reconquête des berges car la Seine reste en deçà de son potentiel de qualité paysagère. Les infrastructures occupent les berges et la Ville ne tire pas parti de ce qu'elle pourrait mettre en scène.

Source des données : Atlas des paysages de Seine-et-Marne

Les entrées de ville appartiennent à ces ensembles de paysages et participent donc à l'attractivité et à l'image d'un territoire. Par les activités qui s'y développent, elles sont aussi souvent des espaces dynamiques mais aussi de transition entre l'environnement naturel et le tissu bâti. Le territoire compte de très nombreuses entrées de ville du fait de l'organisation du réseau viaire en étoile convergeant vers Melun :



Les principales entrées de ville de Melun

Ces entrées de ville font l'objet de traitements différents et peuvent être distinguées :

**1.2.3.4. Les entrées de ville marquées par La Seine :** ces entrées de ville bordent La Seine et concourent ainsi à l'identité de Melun.

**1. ENTRÉE QUAI ETIENNE LALLIA**

Cette entrée de ville marque la limite entre la commune du Mée-sur-Seine et Melun. Le quai Etienne Lallia constitue un axe relativement apaisé en raison de son faible gabarit et d'un trafic routier limité. Cette entrée de ville concourt à véhiculer une image qualitative de Melun par son accompagnement végétal (alignement d'arbres de haut jet sur un important linéaire), l'existence d'un cheminement côté Seine et la visibilité vers cette dernière et l'île Saint-Etienne.



## 2. ENTRÉE PROMENADE DE VAUX

La partie Est de la promenade de Vaux offre une entrée de ville qualitative en s'inscrivant dans une ambiance relativement naturelle malgré le trafic routier, elle donne une visibilité sur la Seine, côté Sud, et ouvre la perspective sur l'ambiance boisée du Parc Faucigny-Lucinge, côté Nord. Elle offre un panorama intéressant sur le centre historique de la Ville. Le croisement rue de Gaillardon/quai Marchal Foch marque l'entrée dans la ville avec la présence de bâtiments de type R+5/6. Le caractère routier y est plus prononcé : la voirie est large, quais et lisibilité sur La Seine réduits, espaces de stationnement le long des berges, etc.



## 3. ENTRÉE QUAI DE SEINE

Cette entrée sud-est de la ville, depuis la rue Benjamin Franklin et les quais de Seine, se veut assez confidentielle. La voirie y est peu large et La Seine se découvre dans son écrin naturel (végétation spontanée, perméabilité, etc.). Cependant, les déplacements doux sont mis de côté ; le cheminement s'insère discrètement entre la voie dédiée aux véhicules motorisés et l'espace urbanisé.



## 4. ENTRÉE QUAI HIPPOLYTE ROSSIGNOL

Le quai Hippolyte Rossignol est situé sur la rive Sud de la Seine et permet de connecter La Seine au quartier Saint-Ambroise. Depuis cette entrée de ville, La Seine semble proche pour les visiteurs motorisés mais est mise à distance pour les piétons et les cycles le long du quai de Seine, le cheminement dédié aux mobilités douces s'insère entre la chaussée (d'une largeur de type 2x1 voie) et l'espace urbanisé. Cet éloignement à La Seine s'accroît dans le sens Dammarie-les-Lys > Melun.



**5.6.7. Les entrées de ville « routières » :** ces entrées de ville marquent l'arc Nord de Melun. Elles sont caractérisées par la présence de giratoires ou échangeurs de grande tailles et ne laissent pas de place aux déplacements doux.

## 5. ENTRÉE ROND-POINT DE LA PÉNÉTRANTE

A cheval entre Le Mée-sur-Seine et Melun, cette entrée est marquée par une zone d'activités commerciales (côté Le Mée) et l'emprise de l'escadron de Gendarmerie Mobile (côté Melun).

## 6. ENTRÉE RD 306 / AVENUE MARC JACQUET

L'entrée via la RD306 est marquée par la zone d'activités de Vert-Saint-Denis. A Melun, le point d'entrée est matérialisé par un large giratoire menant à l'avenue Marc Jacquet puis au rond point de l'Europe au sud et au contournement récent à l'est (RD605). Les bâtiments commerciaux de la zone du Champ de Foire, la tour emblématique du Quartier Schuman (17 étages) et le centre



hospitalier (7 niveaux) caractérisent cette entrée de ville par leur volumétrie imposante, les couleurs adoptés et les vastes espaces de stationnement minéralisés associés.

## 7. ENTRÉE ROUTE DE BRIE

Cette entrée depuis l'A5 présente un double giratoire. Au Nord, il permet de desservir le contournement récent de Melun (RD1605), au Sud, il permet de rejoindre le centre-ville via l'avenue Georges Pompidou de desservir le nord de Melun via la RD 605. Malgré un environnement naturel boisé (Bois de Beauregard - Bois de Montaigu), cette entrée de Ville rend compte d'un traitement pauvre de ces abords, peu engageant. Une aire d'accueil des gens du voyage et des terrains familiaux (en cours d'aménagement) sont présents. Le paysage urbain de la seconde section de cette entrée de ville est amené à évoluer avec la transformation de la RD 605 en boulevard urbain et l'aménagement de l'écoquartier Woodi.



### ZOOM SUR...

Afin de se conformer au schéma départemental des gens du voyage sur son territoire, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine aménage des espaces d'accueil des gens du voyage sur son territoire (une aire de grand passage, des aires d'accueil et des terrains familiaux). A Melun, il existe une aire d'accueil de 48 places et 7 terrains familiaux.

**8.9.10. Les entrées de ville « interfaces » :** ces entrées de ville servent de limite entre une grande infrastructure routière et le tissu urbain de la Ville.

## 8. ENTRÉE BOULEVARD CHAMBLAIN

Le boulevard Chamblain permet l'accès à la rive sud de la Ville. Cette entrée marque le passage entre une voie de contournement (la Pénétrante) encaissée par rapport au tissu urbain et l'espace habité et vécu (cité administrative, quartier Saint-Ambroise...). Malgré ce changement d'environnement, le gabarit de voie (2x2) reste le même et la voiture occupe l'espace de la chaussée comme ses abords (vastés espaces de stationnement).





### 9. ENTRÉE ROUTE DE NANGIS

Cette entrée de ville marque la transition entre les zones d'activités économiques de Maincy et l'espace habité de Melun. En raison des implantations en retrait des constructions, du stationnement en bord de voie et du tracé longiligne de la voie, la place de la voiture prédomine.



### 10. ENTRÉE AVENUE DE MEAUX

Ayant fait l'objet d'aménagements récents (avec l'implantation de nouveaux immeubles d'habitation intégrant à leurs pieds des commerces), cette entrée de ville marque l'entrée dans l'espace urbain de Melun et participe à la multiplication des usages. Elle constitue un point d'arrêt entre les grandes infrastructures routières (RD 605 et 636) et l'espace urbanisé de Melun.

**11.12. Les entrées de ville urbaines :** ces entrées de ville n'assument pas leur fonction d'arrivée et d'accueil à Melun mais assurent la continuité du tissu urbanisé avec la ville de Dammarie-les-Lys.



### 11. ENTRÉE AVENUE GENERAL LECLERC

L'avenue du Général Leclerc permet d'accéder à Melun par le sud en rejoignant l'avenue Thiers. La chaussée (2x2 voies) et les trottoirs sont larges (env. 30m). Si la voie est classique dans son aménagement et traitement, cette entrée de ville s'inscrit dans un esprit faubourg qualitatif: maisons bourgeoises et alignements d'arbres de haut jet de chaque côté de la voie.



### 12. ENTRÉE AVENUE JEAN JAURES

Cette entrée sud-ouest constitue un carrefour entre l'avenue Jean-Jaurès et l'avenue du Colonel Fabien. Ce large croisement est organisé autour d'un espace enherbé et bordé par un tissu bâtiment mixte en termes de formes architecturales (immeubles de type R+3/5, maisons individuelles) et d'usage (habitat, commerces, bureaux, etc.).

L'urbanisation et la forte motorisation apporte de multiples défis à la collectivité en matière de mobilité, de l'occupation des sols et de santé. La gestion du stationnement constitue un levier puissant pour répondre à ces enjeux. Tout d'abord, les grands types de stationnement distingués sont :

> Les stationnements liés à la fonction résidentielle, organisés soit le long des voies de circulation, soit mutualisés et incorporés aux volumes bâtis des opérations (souvent relativement dense), soit gérés à la parcelle sous la forme de garage et/ou en aérien.



*Stationnement à la parcelle, rue Claude Debussy*



*Stationnement résidentiel le long de la voie, rue André Lebon*



*Stationnement résidentiel mutualisé, arrière d'un immeuble boulevard de l'Almont*

Souvent situées à l'avant des bâtiments, ces emprises déconnectent les constructions de la rue.

> Les stationnements liés aux commerces, services et pôles d'emplois. Facilement accessibles et repérables, ils sont le plus souvent concentrés sous la forme de poches, de plateformes ou d'ouvrages en superstructures quand ils ne sont pas dispersés le long des voiries dans l'espace public.



*Parking, place du marché Balzac*



*Parking Indigo Lebarbier en plein coeur de ville*



*Parking Gaillardon, à proximité immédiate de la halle et du marché*

Plutôt bien répartis sur le territoire, le niveau de fréquentation varie au rythme du flux journalier et des évènements pouvant avoir lieu à proximité. Le diagnostic multimodal réalisé par la CAMVS en 2020 indique, dans le centre-ville, un fort taux d'occupation (environ 90%) entre 10h et 16h (visiteurs du centre-ville, actifs...), qui diminue en soirée laissant place à un stationnement résidentiel.

> Les stationnements liés aux grands pôles d'emplois ou ayant un rôle relais pour l'utilisation d'un autre mode de déplacement comme le RER.



*Parking quai Hippolyte Rossignol à proximité immédiate de la Cité Administrative*



*Parking temporaire de la Gare*

Ces aires de stationnement répondent à des logiques très particulières dont un stationnement de longue durée uniquement sur les jours de semaine. Le diagnostic multimodal confirme ces usages :

- la durée moyenne de stationnement est extrêmement importante autour de la gare (entre 6 et 8h), ne favorisant pas la rotation des véhicules,
- 95% des usagers en stationnement ont le travail comme motif de déplacement.

Au total, la ville compte 5000 places de stationnement dont 2 100 places en parcs ouverts et 3 100 sur voirie.



Localisation et capacités des parkings, Source des données : Ville de Melun

Dans un second temps, plusieurs caractéristiques sont relevées :

- Certaines aires de stationnement en raison de leur traitement (bitumées et grises) dégrade la qualité de l'espace urbain dans sa globalité.



Places de stationnement, rue André Malraux

- Le traitement imperméable et l'absence de végétation génèrent des espaces stériles pour la biodiversité pourtant proche (La Seine).



Parking de la piscine



Parking Praslin

- Les aires de stationnements occupent des superficies vastes. L'artificialisation intégrale de ces espaces participent à la dégradation de la trame brune et à une pollution visuelle tangible. A noter que les revêtements perméables contribuent à la problématique des eaux de ruissellement.



Parking de la zone commerciale du champ de foire

- Les modes de déplacements alternatifs (cycles, piétons, bus) pourtant présents ne font l'objet d'aucun traitement spécifique. Les stations de bus ne sont pas confortables et la réponse au stationnement sécurisé des vélos est quasi-nulle. Quelques actions récentes visent à inverser la tendance à la faveur de l'installation de vélo-stations, d'une multiplication d'arceaux vélos, de la création de conciergerie ou encore de la généralisation de revêtements de sols végétalisés et naturels en plus d'une systématisation d'un effort de paysagement. Le futur PEM Gare de Melun répond de cette nouvelle exigence.



Parc à vélos de la Gare



Stationnement vélos, Parking Victor Hugo

La ville compte 234 stationnements dédiés au vélo en quasi-totalité sous la forme de places de stationnement, qui sont concentrés en centre-ville, à proximité des commerces et services.

Le secteur de la gare compte près de 80 places de stationnement (dont le parc à vélo Méli vélo sécurisé proposé par la CAMVS) encourageant les usagers à effectuer de la multi-modalité (vélo+transports en commun).



Le développement du réseau de pistes cyclables et de services de location de vélos posera la question de l'intégration de nouveaux dispositifs dans l'espace public. Actuellement, deux services sont proposés :

- des vélos en libre service, gérés par la société Indigo. Son succès demeure limité en raison des actes d'abandons des vélos, d'actes de vandalisme et de détérioration du matériel mais aussi d'un maillage de points de vélo-stations très insuffisants dans les parcours cyclables.
- des vélos en location, géré par l'Agglomération, en collaboration avec SPC Mobilités, Méli vélo. Le dispositif propose la location de vélos (y compris électriques) à la journée, mensuelle ou annuelle, du stationnement et du petit entretien. Ce service est très utilisé.