

DCSE
- 4 FEV. 2014
COURRIER ARRIVÉ

LIAISON T ZEN SENART – MELUN

Dossier d'enquête d'Utilité Publique

PIECE 9

MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME LIEUSAIN

Maîtrise d'Ouvrage: Département de Seine-et-Marne



Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral n° 14 DCSE EXP 12
en date du 30 juillet 2014

La Préfète,

Nicole KLEIN

> **SYSTRA**
Mandataire
Ingénierie
Transport

> RICHEZ_ASSOCIES
Architecture
Urbanisme
Paysage

> SEMAPHORES
Infrastructure
Environnement

> EXALTA
Concertation
Communication

T Zen Sénart Melun	Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Pièce 9 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Mai 2012	2
--------------------	--	----------	---

Sommaire

1	OBJET DU DOCUMENT	5
2	PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE	6
2.1	ANALYSE DES DYSFONCTIONNEMENTS	6
2.2	ADEQUATION AVEC LES BESOINS ET ENJEUX DU TERRITOIRE	7
2.2.1	Relier efficacement les deux pôles complémentaires.....	7
2.2.2	Favoriser le développement des territoires.....	7
2.2.3	Proposer un service de qualité aux usagers.....	7
2.2.4	Accompagner le développement durable	7
2.3	OBJECTIFS DE L'OPERATION	8
2.4	INTERETS DU PROJET	8
2.5	EFFETS ATTENDUS DU PROJET	8
2.6	PRESENTATION GENERALE DU PROJET	10
2.6.1	Itinéraire et plan de la ligne	10
2.6.2	Principales caractéristiques de la ligne	11
2.6.3	Principes généraux d'aménagements.....	12
2.6.4	Description du système de transport	14
3	ENVIRONNEMENT DU PROJET	16
3.1	ANALYSE DE L'ETAT INITIAL	16
3.1.1	Localisation du fuseau d'étude.....	16
3.1.2	L'environnement physique	16
3.1.3	Les risques majeurs	16
3.1.4	L'environnement naturel.....	17
3.1.5	L'agriculture.....	17
3.1.6	Le paysage.....	17
3.1.7	L'environnement humain.....	17
3.1.8	Le patrimoine culturel.....	19
3.1.9	Les voies de communication et de transports.....	19
3.1.10	Les déplacements	20
3.1.11	La qualité de l'air	20
3.1.12	L'ambiance sonore.....	20
3.2	IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES	24
3.2.1	Effets temporaires liés à la phase travaux du projet et mesures envisagées.....	24
3.2.2	Effets en phase d'exploitation	25
3.2.3	Evaluation des coûts et des mesures en faveur de l'environnement.....	26
4	SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME	27
4.1	CADRE GENERAL	27
4.2	COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'ORIENTATIONS ET DE PLANIFICATION AUTRE QUE LES PLANS LOCAUX D'URBANISME	27
4.2.1	Compatibilité du projet avec Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)....	27
4.2.2	Compatibilité du projet avec Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)	27
4.2.3	Documents réglementaires locaux.....	28

4.3	COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)	29
4.3.1	La directive Cadre sur l'eau	29
4.3.2	Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).....	30
5	COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE LIEUSAIN	31
5.1	CONTENU DU PLAN LOCAL D'URBANISME	31
5.2	MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME	31
5.2.1	Le rapport de présentation.....	31
5.2.2	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable	31
5.2.3	Règlement et zonage.....	34
5.3	MISE A JOUR DE LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES	39
5.3.1	Liste des emplacements réservés actuels.....	39
5.3.2	Emplacement réservé à ajouter au titre du projet T Zen Sénart-Melun	39
5.4	MISE A JOUR DE LA LISTE DES SERVITUDES	40
5.5	MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS GRAPHIQUES	41
6	SYNTHESE DES MISES EN COMPATIBILITE	44

> **SYSTRA**
Mandataire
Ingénierie
Transport

> RICHEZ_ASSOCIES
Architecture
Urbanisme
Paysage

> SEMAPHORES
Infrastructure
Environnement

> EXALTA
Concertation
Communication

T Zen Sénart Melun	Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Pièce 9 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Mai 2012	4
--------------------	--	----------	---

1 OBJET DU DOCUMENT

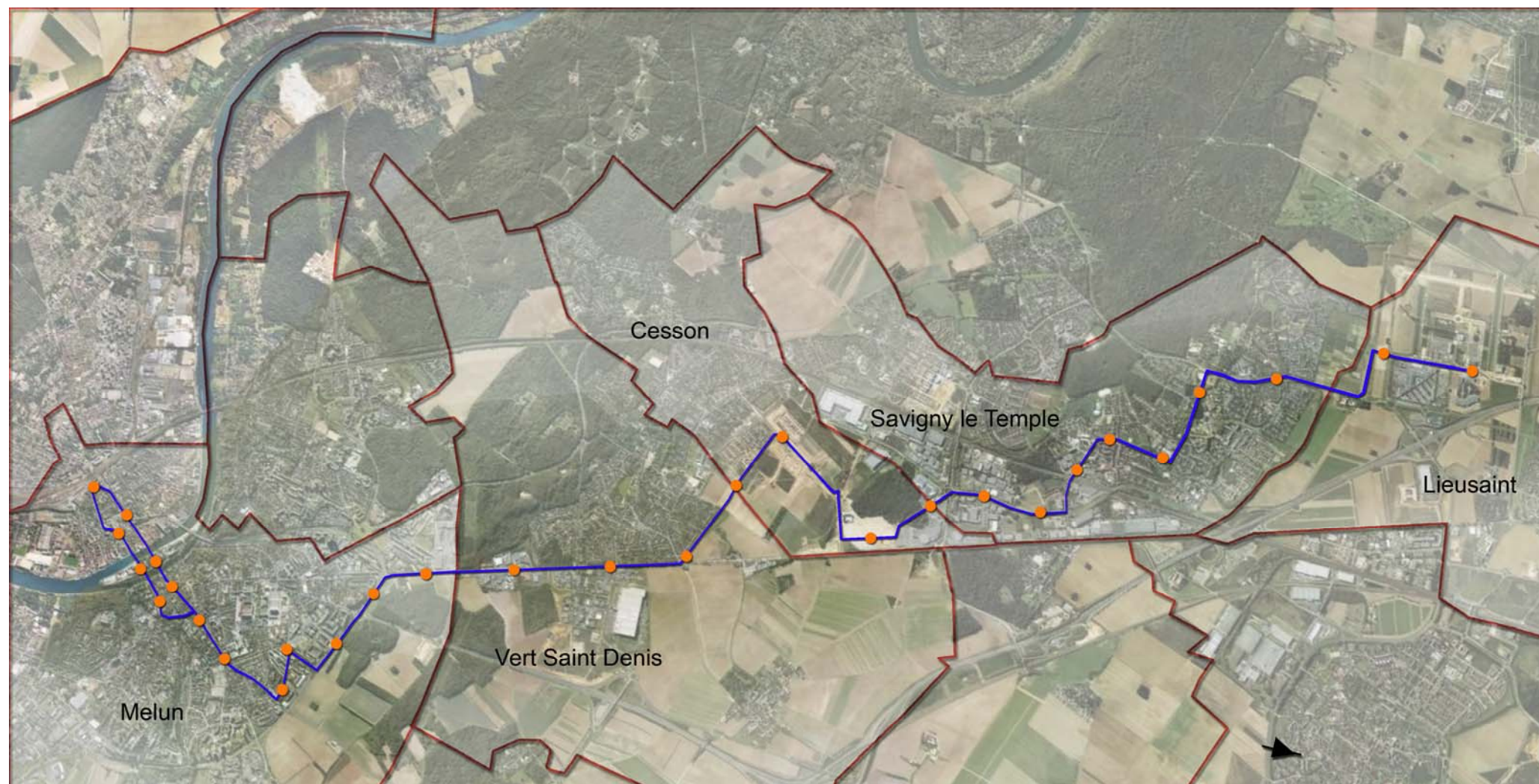
Le présent dossier concerne l'étude menée correspondant à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Lieusaint. Cette procédure de mise en compatibilité du PLU est réalisée dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la liaison T Zen reliant Sénart à Melun, sous Maîtrise d'Ouvrage du Conseil Général de Seine et Marne.

Du Nord au Sud, le projet s'inscrit dans les communes de Lieusaint, Savigny-le-Temple, Cesson, Vert-Saint-Denis, et Melun. Les superficies et linéaires concernés sont différents sur chaque commune.

Le présent dossier de mise en compatibilité vient compléter le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, auquel il convient de se référer pour de plus amples informations quant à la définition précise du projet et de ses effets sur l'environnement.

Aucun emplacement réservé n'existe actuellement pour le projet T Zen Sénart Melun. La procédure de déclaration d'utilité publique permettra ainsi la création d'un emplacement réservé unique, au bénéfice du Maître d'Ouvrage. **Cet emplacement réservé garantira la maîtrise foncière des espaces traversés.** "

- **La procédure de mise en compatibilité du PLU de Lieusaint est donc nécessaire, en application des articles L123-1, R123-17 et R123-23 du Code de l'Urbanisme et des articles R11-14.1 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.**
- **Elle consiste à l'adaptation des pièces graphiques, de certains règlements et de la liste des emplacements réservés, et ce, afin de les rendre compatibles avec les travaux d'aménagement de la liaison T Zen reliant Sénart à Melun**



2 PRÉSENTATION DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE

2.1 Analyse des dysfonctionnements

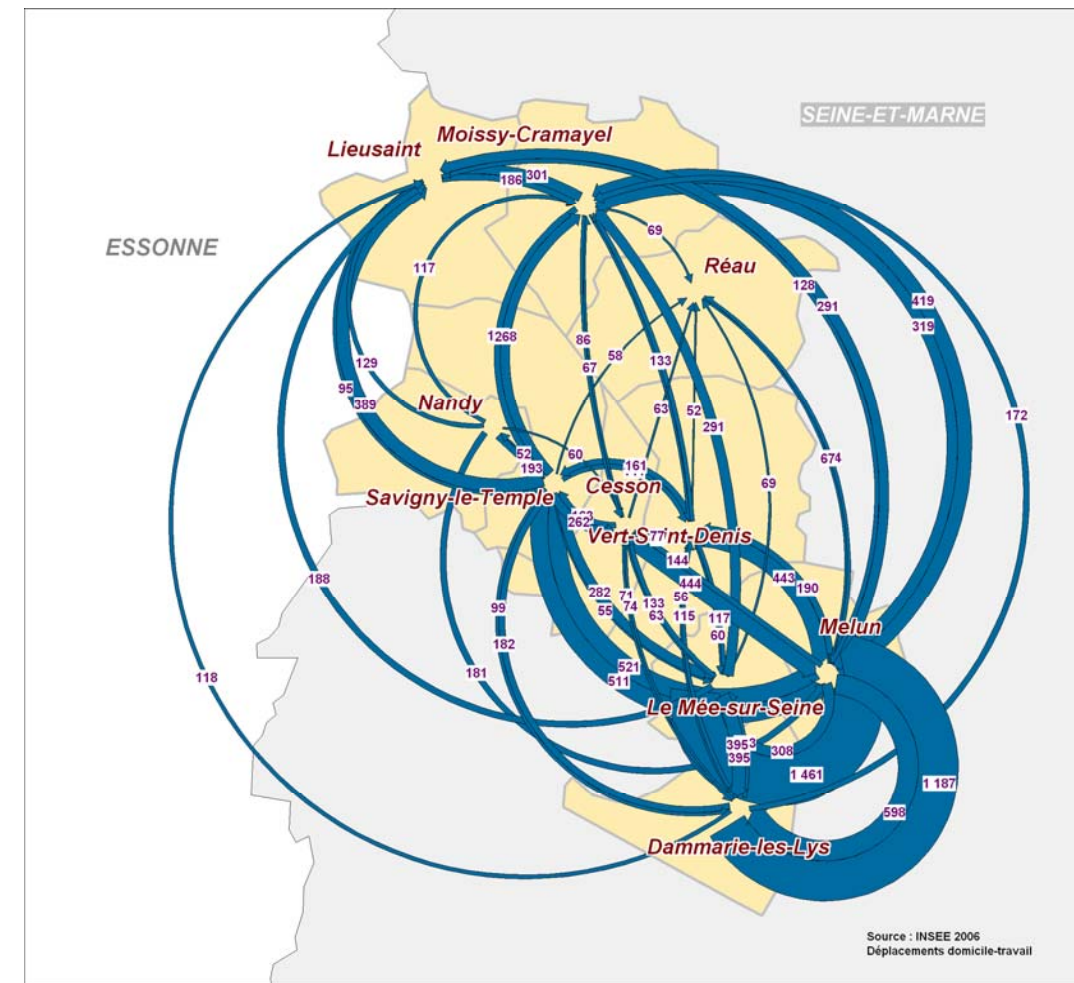
L'opération concerne 5 communes du nord au sud : Lieusaint, Savigny-le-Temple, Cesson, Vert-Saint-Denis et Melun. L'examen de la situation existante montre que l'offre en transports collectifs entre ces communes est très faible, notamment à cause de son manque de maillage. La structure de cette offre est tournée vers le rabattement sur les gares RER de proximité et les dessertes internes aux communes, sans mise en relation entre elles.

L'analyse des déplacements liés au secteur confirme le manque de maillage entre les réseaux de transport en commun. La part de l'usage de la voiture particulière est largement prédominante, comme souvent dans les communes de grande couronne, à cause du type d'urbanisation très pavillonnaire.

Les études préliminaires à ce dossier d'Enquête Publique ont d'ailleurs analysé le volume des déplacements à la fois à l'échelle régionale, intercommunale et intracommunale. Cette estimation de la demande en déplacements (présentée sur la carte ci-contre) a permis de mettre en lumière le besoin d'une nouvelle offre de transport de commune à commune qui soit connectée avec les systèmes de transport à plus grande échelle comme le RER.

De plus, les territoires de l'agglomération melunaise et de la Ville Nouvelle de Sénart sont identifiés comme des territoires de projet. De nombreux secteurs en développement sont implantés à proximité du parcours de la liaison Sénart-Melun. Il s'agit pour l'essentiel d'équipements publics (notamment scolaires et universitaires), de pôles d'emplois et d'habitat, dont certains sont en cours de réalisation, ou d'autres encore en projet. Ce développement urbain programmé va considérablement renforcer les besoins d'échanges locaux et de mise en relation des pôles urbains par d'autres moyens que les réseaux routiers.

Aussi, l'analyse de la situation actuelle et projetée confirme l'aire d'influence du projet comme territoire de projet. Les perspectives d'évolution de l'urbanisation y sont importantes tant en termes d'emplois que de progression du nombre d'habitants. Les déplacements identifiés, que ce soit à l'échelle régionale, intercommunale ou intracommunale font état d'un besoin en offre de transport auquel le projet de ligne de transport en commun en site propre entre Melun et Sénart est une première réponse.



Les déplacements intra et intercommunaux

2.2 Adéquation avec les besoins et enjeux du territoire

En réponses aux dysfonctionnements identifiés sur l'aire d'étude et aux objectifs présents dans les documents de planification régionale, il est proposé **la création d'une ligne de transport en commun en site propre en mode T Zen, entre le Carré Sénart à Lieusaint et la gare RER de Melun**. Cette ligne permettra notamment de :

2.2.1 Relier efficacement les deux pôles complémentaires

La croissance des besoins en déplacements dans la grande couronne parisienne, notamment dans les relations de banlieue à banlieue, va de pair avec la croissance démographique liée à l'urbanisation de certains secteurs. Il apparaît alors nécessaire de compléter l'offre du réseau ferroviaire régional, actuellement essentiellement constituée de lignes radiales, par la mise en œuvre de liaisons de banlieue à banlieue, afin d'assurer la desserte de pôles urbains de moyenne et grande couronne avec la mise en place de correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales.

Dans ce cadre-là, la Ville nouvelle de Sénart et la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine, qui ont deux types d'urbanisation différentes, se complètent par leurs fonctions. De nombreux déplacements sont observés entre les deux agglomérations. D'une part, la Ville nouvelle de Sénart présente un fort potentiel de croissance, en raison de la disponibilité de terrains constructibles et du développement récent du Carré Sénart, vaste opération d'urbanisme destinée à créer pour les 10 communes de la Ville nouvelle un centre de vie qui doit être desservi et accessible. D'autre part, l'agglomération de Melun Val de Seine représente un pôle d'importance, notamment à travers les fonctions administratives de ville préfecture et les nombreuses zones d'activités et d'emplois.

Aussi, la liaison Sénart-Melun permettra de relier efficacement en transport en commun ces deux agglomérations. Cette ligne de transport en commun permettra d'établir également une liaison entre les lieux d'habitat et d'emplois, à Sénart notamment en reliant les parcs d'activités aux quartiers, et facilitera en particulier l'accès au centre-ville pour les zones d'habitat social comme à Melun.

2.2.2 Favoriser le développement des territoires

Cette ligne d'une longueur d'environ 17 km environ et comprenant 27 stations par sens, permettra d'améliorer la desserte des communes et d'aider au développement des secteurs traversés.

En effet, la ligne confortera la logique d'urbanisation durable dans laquelle les deux agglomérations se sont engagées, en offrant une alternative de déplacement aux quartiers existants et en desservant les nouveaux quartiers projetés sur le territoire. Outil de requalification des espaces publics le T Zen permettra :

- Dans les centres urbains, un réaménagement de façade à façade de qualité. Par l'aménagement de l'infrastructure, il offrira un nouveau partage de l'espace public entre les différents usagers au bénéfice des modes doux et Personnes à Mobilité Réduite. Il participera ainsi à l'amélioration du cadre de vie.

- Dans les zones diffuses ou en projet à moyen terme, le T Zen sera un outil de structuration urbaine. Il pourra par ailleurs avoir une vocation de « couture urbaine » en desservant notamment les quartiers nord de Melun (inscrits en Zone de Redynamisation Urbaine et bénéficiant d'une convention ANRU) mais aussi le futur éco quartier de la Plaine de Montaignu.

2.2.3 Proposer un service de qualité aux usagers

Cette nouvelle ligne permettra d'assurer le rabattement sur les gares du réseau ferré et favorisera ainsi l'intermodalité. Elle constituera pour les usagers, par la qualité de son site propre, le signal fort d'un service de transport en commun fiable, régulier, rapide, fréquent et circulant avec une grande amplitude. Le projet T Zen entre Sénart et Melun, outre ses objectifs en termes de transport, participera à mieux qualifier les lieux parcourus.

2.2.4 Accompagner le développement durable

La mise en place du T Zen Sénart Melun permettra d'offrir une alternative compétitive à l'usage de la voiture et réduire les nuisances associées à la circulation automobile. En effet, aujourd'hui les flux de déplacements entre les agglomérations de Sénart et Melun sont importants et sont réalisés majoritairement en voiture. Cela engendre des phénomènes de congestion sur les grands axes routiers existants et aux abords des principaux équipements du territoire.

Enfin, l'objectif du projet sera de catalyser et d'accompagner un développement durable et de qualité entre Sénart et Melun tout en permettant les échanges vers le secteur de Corbeil via le T Zen Sénart-Corbeil. Le T Zen 4 permettra de prolonger cette liaison vers Evry.

T Zen Sénart Melun	Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Pièce 9 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Mai 2012	7
--------------------	--	----------	---

2.3 Objectifs de l'opération

L'opération, objet du présent dossier d'Enquête Publique, contribuera donc à atteindre les objectifs suivants :

- Compléter l'offre du réseau ferroviaire par un transport collectif de banlieue à banlieue en :
 - Complétant les relations en transport en commun avec Evry et Corbeil,
 - En assurant le rabattement sur les gares du réseau ferré
- Favoriser et développer l'offre en transport collectif pour satisfaire et fluidifier les échanges entre les deux pôles complémentaires que sont la ville de Melun et la Ville Nouvelle de Sénart :
 - Proposant une desserte fine et rapide entre les quartiers de l'agglomération de Melun et des communes de la Ville nouvelle de Sénart, en s'affranchissant notamment des contraintes liées à la circulation automobile
 - Offrant un service performant et de qualité aux usagers : une ligne fiable, régulière, rapide, fréquente et circulant avec une grande amplitude
- Accompagner les projets urbains et favoriser l'implantation d'emplois et d'équipements le long du trajet en permettant notamment une requalification de l'espace public

2.4 Intérêts du projet

L'intérêt du projet est à la fois local et régional. L'intérêt local réside dans la desserte de l'ensemble des pôles et services existants ou envisagés, dont les principaux sont :

- La gare de Melun et son projet de restructuration (restructuration et développement de la gare routière et conception d'un nouveau quartier d'affaires) ;
- La Place Saint-Jean avec une intermodalité bus/ T Zen ;
- La Plaine de Montaigu au nord de Melun avec l'aménagement d'un éco-quartier ;
- Le Nouvel Hôpital au nord de Melun ;
- Le Centre Commercial de Boissénart/Maisonément ;
- Le Projet de renouvellement urbain de la zone Miroir d'Eau à Savigny-le-Temple ;
- Le Carré Sénart offrant de nombreux commerces, loisirs et services.

L'intérêt régional est lié à l'offre de rabattement, fréquente et rapide, depuis les pôles desservis vers les infrastructures plus lourdes, et notamment :

- Ligne R à Melun permettant une liaison directe avec Paris en 27 minutes et RER D
- RER D à Savigny-le-Temple – Nandy.

2.5 Effets attendus du projet

Les effets attendus du projet sont alors :

- **L'amélioration du fonctionnement des transports collectifs et leur attractivité** par une meilleure adéquation entre l'offre et les attentes des usagers (desserte, fréquence, horaires, coordination entre les différents modes de transport, accessibilité) mais également par la mise en place de lignes en rocade notamment via :
 - La structuration du territoire francilien par un réseau de pôles d'échanges : lieux d'interface entre les différents modes de déplacements, ces pôles constituent une étape essentielle dans la chaîne de déplacements des voyageurs. Améliorer leurs fonctionnalités, leur qualité de service et leur insertion urbaine renforcera l'attractivité des transports en commun.
 - Le renforcement de la desserte des communes concernées. La mise en service de la ligne aura pour effet de renforcer notablement l'offre quantitative et qualitative des transports collectifs à destination des usagers du réseau de transports en commun dans les secteurs concernés par le projet dans un but de desserte banlieue-banlieue mais également pour un rabattement vers le RER D.
 - La mise en place d'une desserte efficace. La réalisation du projet de ligne Sénart-Melun s'accompagnera d'une restructuration du réseau de transport en commun existant, de manière à harmoniser et à optimiser les services offerts aux usagers.
- **La mise en service d'une liaison en transport collectif performante et de qualité** via :
 - Un matériel de transport moderne, confortable et attractif (silencieux, climatisé, plancher bas pour les personnes à mobilité réduite, etc.) et de stations équipées (mise en place d'un système d'information des voyageurs, distributeurs de titre de transport, quais accessibles, etc.)
 - L'augmentation de la capacité de desserte sur ces axes : fréquence élevée (de 6min en Heure de Pointe), amplitude horaire large, capacité d'accueil accrue, diminution des temps de parcours
- **Un impact positif sur la congestion routière**, indirectement une amélioration de la qualité de l'air et une réduction des nuisances sonores.

T Zen Sénart Melun	Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Pièce 9 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Mai 2012	8
--------------------	--	----------	---

> **SYSTRA**
Mandataire
Ingénierie
Transport

> RICHEZ_ASSOCIES
Architecture
Urbanisme
Paysage

> SEMAPHORES
Infrastructure
Environnement

> EXALTA
Concertation
Communication

Les répercussions du projet de la liaison en site propre entre Sénart et Melun sur la santé des populations riveraines devraient être positives. En effet, le projet contribue à l'amélioration de l'environnement sonore et de la qualité de l'air. Quant à la pollution de la ressource en eau souterraine, celle-ci est très faible et toutes les précautions sont prises pour limiter ces impacts. Une réflexion globale sur les impacts tant positifs que négatifs du projet et des mesures pour les réduire fait l'objet de la pièce 7 du présent dossier : Etude d'impact.

Ce nouvel axe sera par conséquent très attractif pour les usagers. La fréquentation prévue de la ligne a été évaluée à 7,8 millions voyageurs annuel (27 000 voyageurs par jour ouvrable).

T Zen Sénart Melun	Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Pièce 9 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Mai 2012	9
--------------------	--	----------	---

2.6 Présentation générale du projet

2.6.1 Itinéraire et plan de la ligne

Le lecteur pourra se reporter à la **Pièce 4 – Plan général des travaux**, pour les plans précis des aménagements retenus.

Le projet de liaison entre Sénart et Melun, d'environ 17 km, concerne 5 communes : Melun, Vert-St-Denis, Cesson, Savigny-le-Temple et Lieusaint.

Dans le centre-ville de Melun depuis la gare RER de Melun jusqu'à la rue du Général De Gaulle, les emprises restreintes conduisent à dissocier les deux sens de circulation.

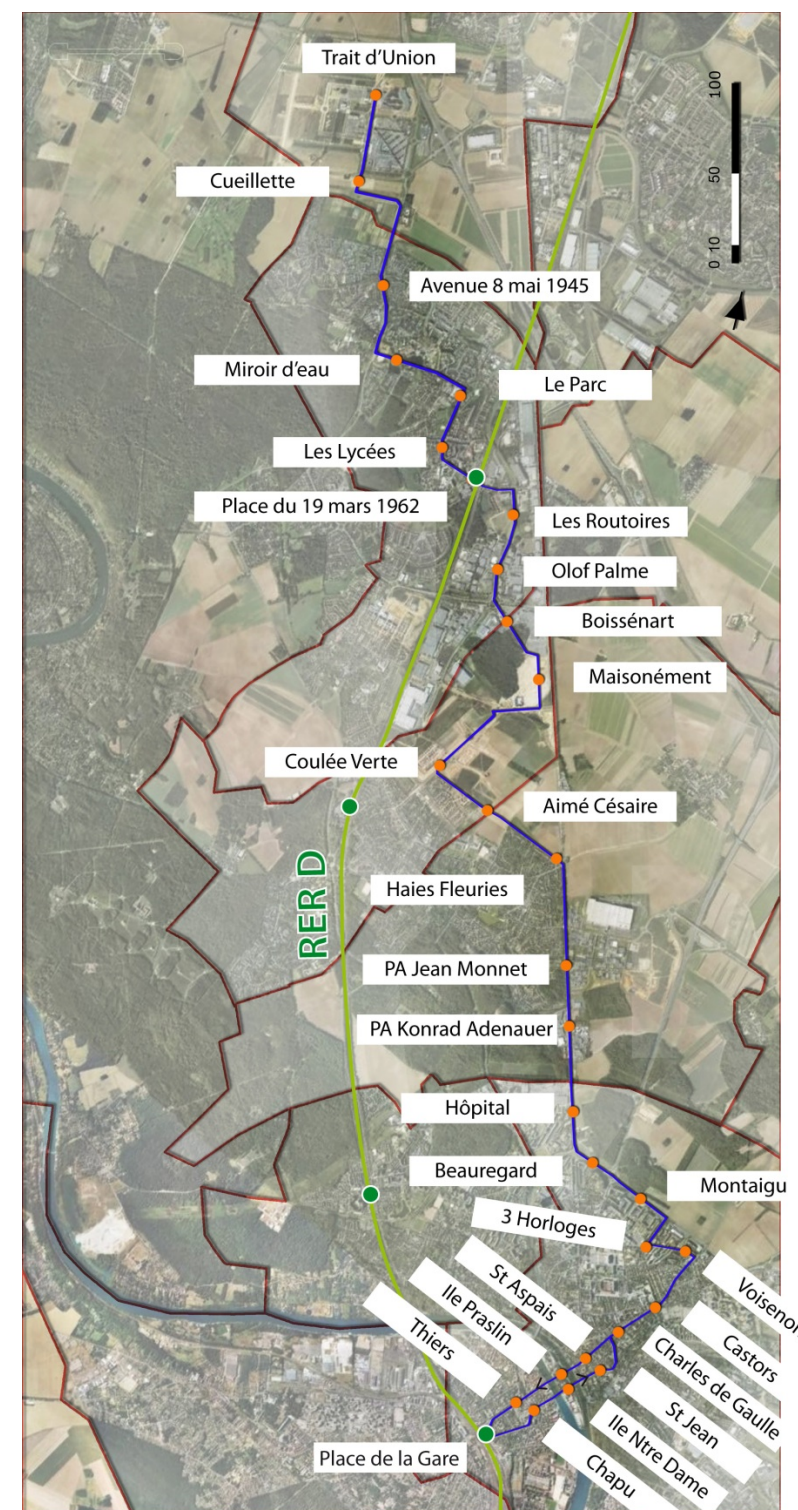
Le tracé chemine alors de la manière suivante: dans le sens sud/nord, depuis la gare RER de Melun, où le terminus se situe Avenue Gallieni, le T Zen emprunte la rue Dajot puis la rue de la Rochette pour rejoindre la place Chapu. Il poursuit ensuite son itinéraire via le pont Notre Dame, puis rue de la Courtille pour rejoindre ensuite le Boulevard Gambetta. Il traverse alors la place St Jean et poursuit son parcours rue Bancel, point à partir duquel la plateforme est en double sens jusqu'au terminus.

Dans le sens nord-sud, le T Zen emprunte à partir de la rue du Général de Gaulle la rue St Aspais puis le Pont Jeanne d'Arc et la rue St Etienne. Il continue sur la rue St Ambroise puis l'Avenue Thiers pour rejoindre enfin le terminus avenue Gallieni.

A partir du croisement rue Bancel/ rue Général de Gaulle le T Zen est en double sens jusqu'au terminus, le Carré Sénart.

Il emprunte la rue du Général de Gaulle puis la route de Voisenon et la rue Edouard Branly pour rejoindre ensuite l'avenue Charles Péguy. Le T Zen s'inscrit ainsi entre le site de la Plaine de Montaigu et les quartiers nord de Melun qui font l'objet d'un projet de renouvellement urbain. Il poursuit son itinéraire sur la RD 605 puis la RD 306 jusqu'au carrefour de la Croix Rouge pour bifurquer ensuite dans la Plaine du Moulin à Vent desservant les quartiers existants et futurs de la Butte aux Fèves.

Le T Zen longe la coulée verte avant de rejoindre la rue de Paris et la rue du Bois des St Pères. Son cheminement se poursuit ensuite le long des voiries interne du parking devant Maisonément afin d'être au cœur de la zone commerciale. Le T Zen vient ensuite rejoindre la rue de la Maison Blanche puis la rue de l'Orée du Bois. Il traverse le rond-point Olof Palme puis emprunte l'avenue des Routoires avant de rejoindre le centre de Savigny via la traversée de la gare RER. Il emprunte ensuite l'avenue de l'Europe puis une partie de l'avenue Charles de Gaulle pour ensuite s'insérer sur la rue de Rougeau et l'allée de la Perspective. Le T Zen emprunte ensuite la RD 50, traverse le carrefour de la ferme de Servigny et rejoint enfin le Carré Sénart, son terminus.



Plan général de la ligne

T Zen Sénart Melun	Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Pièce 9 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Mai 2012	10
--------------------	--	----------	----

2.6.2 Principales caractéristiques de la ligne

Longueur de la ligne : environ 17 km

Stations : Le T Zen comptabilise 27 stations (par sens) sur l'ensemble du tracé dont 5 stations mixtes (par sens) à quai double T Zen/ Bus et 22 stations T Zen simples avec un seul quai.

Les interstations sont de l'ordre de 450 m en moyenne sur les centres ville de Savigny et de Melun et de l'ordre de 750 m en moyenne sur le reste du parcours.

- Longueur des quais pour des stations simples T Zen: 32 m
- Longueur des quais pour des stations mixtes T Zen / bus : 52 m
- Largeur des quais : 3.5 m

Correspondances :

Gare de Melun : correspondance avec le RER D et la ligne R, les lignes de bus du réseau Mèlibus, les lignes de bus du réseau interurbain

Gare de Savigny : correspondance avec le RER D et les lignes de bus du réseau Sénart bus

Carré Sénart : correspondance avec le T Zen 1 Sénart-Corbeil

Fréquence de la desserte à terme

Intervalles (minutes)	Jour ouvrable de base	Samedi	Dimanche
Amplitude	5h - 24h	5h - 24h	5h - 24h
Heure de pointe	6 min	10 min	20 min à la journée
Heure creuse	10 min	20 min	

Vitesse commerciale prévue : environ 20 km/h sur l'ensemble de la ligne

Temps de parcours sur l'ensemble de la ligne : environ 51 min

Matériel roulant: bus articulé 18m

Parc nécessaire : 24 véhicules y compris réserve d'exploitation et de maintenance

Trafic prévisible: 7,8 millions voyageurs annuel

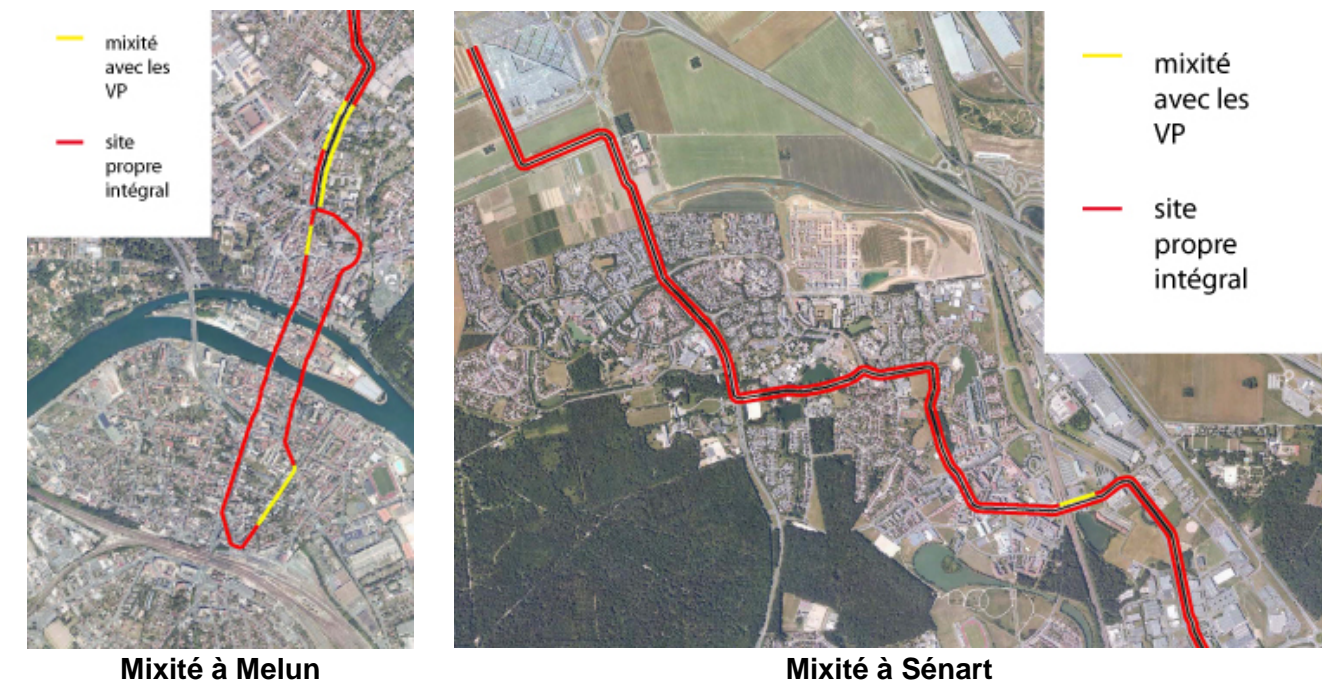
Population desservie dans un rayon de 400 m autour des stations à l'horizon de mise en service
40 100 habitants

Emplois desservis dans un rayon de 400 m autour des stations à l'horizon de mise en service
23 000 emplois

Circulation :

La circulation du T Zen se fait sur un site propre intégral hors de la circulation des voitures et des autres lignes de bus. Cependant, quelques exceptions sont faites à ce principe étant donné le contexte urbain actuel où s'insère le projet de T Zen.

Circulation T Zen et VP : du fait de contraintes très fortes présentes d'une part dans le centre historique de Melun (rue Dajot, rue St Aspais et rue Général de Gaulle) et d'autre part au niveau du passage sous les voies du RER à Savigny-le-Temple (Avenue de l'Europe), le T Zen circulera avec les voitures. Ces secteurs sont indiqués en jaune sur les cartes ci-dessous.



Circulation T Zen et bus urbains : le site propre est exclusivement réservé à la circulation du T Zen à l'exception d'un nombre limité de lignes de bus entre le centre-ville et la gare de Melun en raison de la très forte circulation générale.

2.6.3 Principes généraux d'aménagements

2.6.3.1 Profil en travers

La plateforme du T Zen est en voie double sur l'ensemble de la ligne, excepté dans le centre de La plateforme du T Zen est en voie double sur l'ensemble de la ligne, excepté dans le centre de Melun où elle s'insère en voie dissociée du fait de l'étréoussse des emprises existantes. Pour un site propre T Zen, des emprises minimum doivent être respectées afin de maintenir la qualité de l'infrastructure :

- Une plateforme T Zen en voie double dimensionnée à 7,0 m pour assurer la vitesse commerciale, exceptionnellement réduite à 6m dans les zones très contraintes, à l'arrivée en station et sur des distances courtes
- Une plateforme T Zen en voie unique dimensionnée à 3,5 m de large, exceptionnellement réduite à 3 m de large.

Dans les parties courbes, des surlageurs sont imposées par le matériel. Elles sont dépendantes du rayon de courbure.

La plate-forme sur laquelle circule le T Zen est séparée des autres circulations et espaces publics par un espace plus ou moins large et plus ou moins haut (suivant les différentes caractéristiques et contraintes des voiries) appelé séparateur. Cette séparation sera physique ou immatérielle suivant les propositions d'insertion prévues. La plateforme pourra alors être :

- Au même niveau que la chaussée VP qui la borde, encadrée par des bordures émergentes infranchissables de 40cm de large qui s'interrompent au droit des entrées charretières et des traversées piétonnes.
- En surplomb de la chaussée VP avec les bordures noyées de 40cm de large de part et d'autre de la plateforme T Zen. La plate-forme est alors traitée en plateau continu au-dessus de la chaussée et le « plateau » de roulement se démarque des voies automobiles banales. L'assainissement mérite alors un traitement spécifique, avec caniveaux et profil en long adapté.

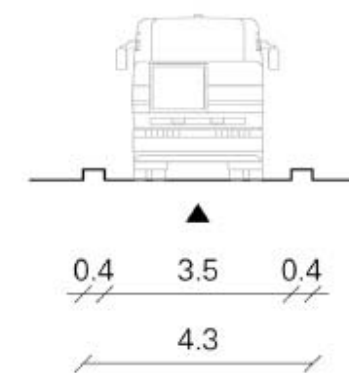
Le traitement de la plate-forme, et en particulier des revêtements, a pour objectif de favoriser la cohérence de façade à façade du paysage urbain, en évitant d'accentuer l'aspect routier de la voie en site propre et en ayant recours à des solutions permettant de rythmer l'espace et d'en adoucir les aspects arides.

Le revêtement proposé est un béton pour une meilleure résistance à l'orniérage et de couleur claire pour le distinguer de la chaussée VP. Cependant, le choix définitif du revêtement sera débattu avec les acteurs locaux au fur et à mesure de l'avancement du projet.

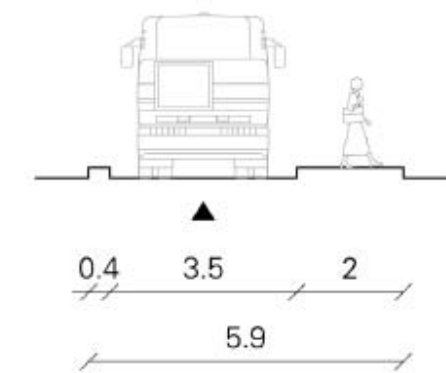
Concernant l'éclairage de la plateforme T Zen, celui-ci sera principalement le long de la voirie existante. En outre, des techniques d'éclairages sont utilisées aujourd'hui et permettent de limiter les nuisances via des réflecteurs et des puissances adaptées pour éclairer uniquement la plateforme.

Le tracé de la plate-forme permet aux véhicules de se croiser en toute sécurité, sans engendrer de limitation de vitesse par rapport à leur vitesse maximale autorisée. Il permet au véhicule,

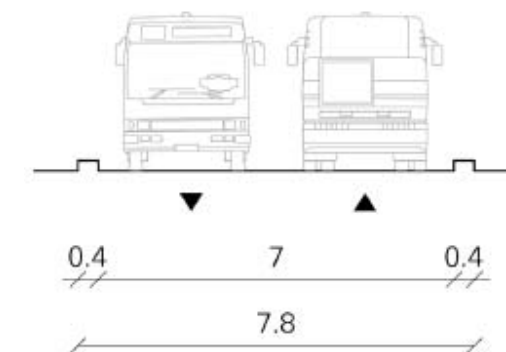
monodirectionnel, de se retourner en terminus, et d'assurer des manœuvres d'évitement et/ou de retournement en cas d'exploitation dégradée ou partielle. Il permet d'assurer au T Zen une vitesse commerciale maximale, notamment en évitant autant que possible les courbes de rayon trop faible.



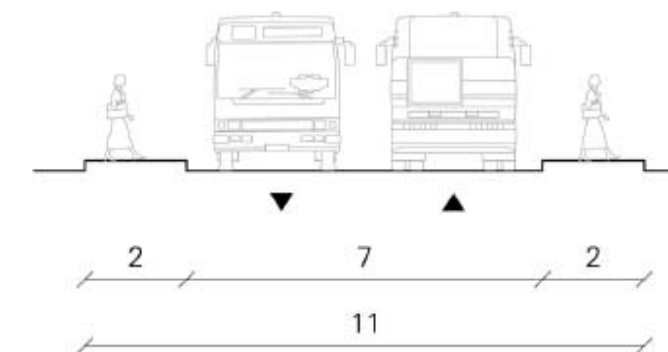
Voie unique en section courante



Voie unique avec traversées piétonnes



Voie double en section courante



Voie double avec traversées piétonnes

Coupes types de plateforme en section courante

2.6.3.2 Organisation et équipement des stations

Les stations sont des espaces de superposition de fonctions, d'usages et de gestion où se croisent des logiques urbaines transversales, celles spécialisées de l'exploitant, et celles de demande de services des usagers.

Ainsi une station doit satisfaire à quatre fonctions :

- La fonction d'accès : faciliter la montée et la descente au niveau des quais
- La fonction d'accueil : améliorer les conditions d'attente
- La fonction d'information : renseigner sur le réseau et ses conditions d'accès en temps réel
- La fonction de signal : repérer le réseau dans la ville

L'implantation des stations résulte d'un arbitrage entre plusieurs contraintes :

- maintenir une vitesse commerciale élevée,
- garantir une bonne desserte (présence de pôles générateurs de déplacements, population et emplois desservis),
- assurer une bonne intermodalité,

Il est également important de tenir compte des contraintes du site, aussi les stations sont en majorité rapprochées des carrefours et des centres d'attraction (enseignement, commerces...) offrant ainsi une meilleure visibilité et un accès plus aisé.

Elles respectent, autant que possible des impératifs d'alignement droit pour un accostage optimisé du T Zen. L'emprise en longueur est de 32 m pour un quai simple T Zen (y compris rampes).

En outre, afin de faciliter la mixité des lignes sur les secteurs de Melun et Savigny, des stations mixtes sont proposées avec des longueurs de quai de 52 m (y compris rampes) et des hauteurs de quai différentes suivant le matériel roulant :

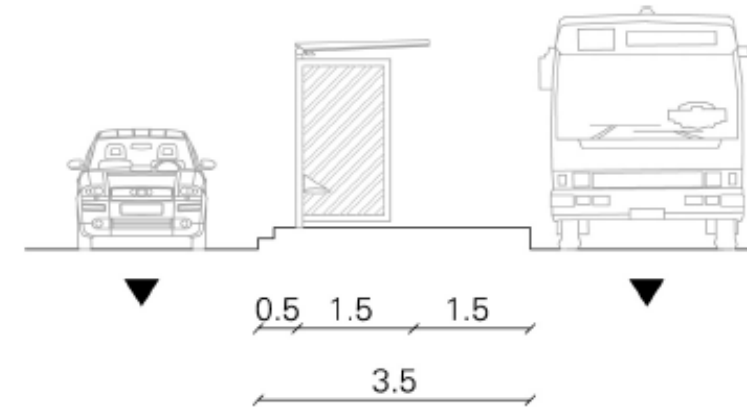
- Un premier quai à 28 cm (a priori) pour le T Zen
- Un second quai à 19 - 21 cm pour les bus standards

Les stations présenteront une architecture homogène sur l'ensemble de la ligne. Elles seront conformes aux normes en matière d'accessibilité des réseaux d'autobus, lesquelles préconisent de « positionner les véhicules en ligne droite et de réduire la lacune horizontale entre la bordure de trottoir (ou de quai) et l'une des portes de service (au moins) des bus ». Ces mêmes recommandations précisent que pour les PMR (Personne à Mobilité Réduite), et plus particulièrement les UFR, « l'accès ne peut être considéré comme praticable que si l'entrée (ou la porte de service) est de plain-pied ou, à défaut, prolongée par un plan incliné inférieur à 5% ». L'interface véhicule/quai sera conçue de manière à respecter ces recommandations.

A ce jour, les rampes projetées sont disposées en prolongement du quai.

L'équipement des stations sera au minimum constitué d'abris voyageurs, de plans d'itinéraire, de bancs et de corbeilles, de garde-corps si nécessaire et d'une signalétique indiquant le nom de la station. Les stations seront également équipées d'un système d'information voyageur et de distributeur de billet. A terme, cet équipement pourra éventuellement être complété par un interphone de quai, un équipement de sonorisation et des caméras de vidéosurveillance. Un mât T

Zen éclairé la nuit sera également présent sur chaque quai, permettant d'identifier au loin la présence du T Zen.



Coupes types en station

Les stations seront conformes au Schéma Directeur d'Information Voyageur (SDIV) du STIF.

Les équipements de stations seront étudiés en détail dans le cadre des études ultérieures (niveau AVP et PRO), notamment après un retour d'expérience suite à la mise en place du T Zen 1.

2.6.4 Description du système de transport

2.6.4.1 Choix du mode retenu

Le projet de liaison de transport en commun en site propre, entre la gare de Melun et le Carré Sénart, nécessite la définition d'un mode adapté au besoin.

L'analyse des besoins dans le cadre des études antérieures et confortée dans le cadre des études préliminaires, a conduit au choix du mode T Zen.

En effet, le T Zen est apparu comme étant le plus adapté compte tenu du niveau maximum de trafic dans un sens. La charge dimensionnante de la ligne T Zen Sénart - Melun, de l'ordre de 800 usagers à l'heure de pointe du matin, est située à l'abord de la gare de Melun dans le sens Melun – Sénart. Sur le reste de la ligne, le trafic reste modéré. En outre, le choix du mode repose également sur :

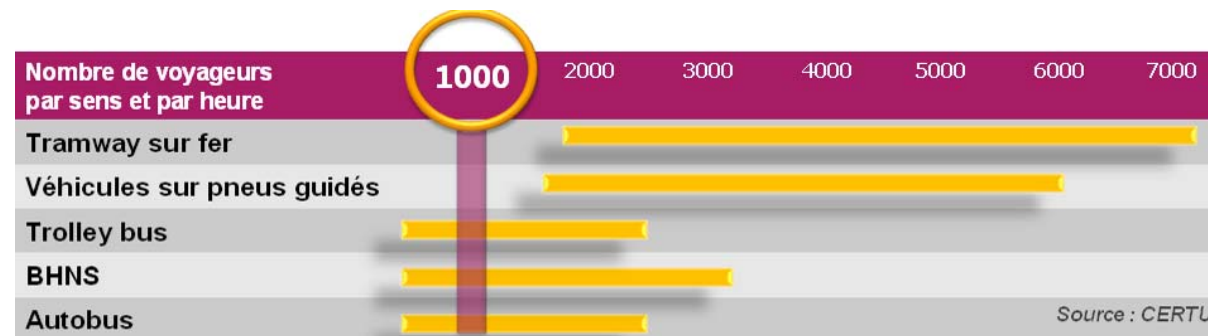
- Les conditions d'insertion physique ;
- Les coûts d'investissement et d'exploitation inhérents au projet.

Aussi, la mise en place d'un système guidé de plus grande capacité n'est donc pas nécessaire. En effet, un matériel de type tramway apparaît surdimensionné par rapport au nombre de voyageurs escomptés sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe.

Le choix du système bus se révèle ainsi le plus avantageux selon plusieurs points de vue :

- La pertinence économique de l'investissement par rapport aux trafics prévisibles,
- La possibilité d'adapter l'offre de transport sur la plate-forme TCSP aux ruptures de charges des trafics voyageurs,
- En outre, en terme de gabarit, ce choix est compatible avec une évolution à plus long terme vers d'autres modes de type T Zen électrique (ou Trolley bus) voire tramway.

Le mode T Zen retenu s'apparentera à un système type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) avec un matériel roulant spécifique entre le bus et le tramway :



Capacité de transport des systèmes (en voyageurs / sens / heure)

2.6.4.2 Le mode T Zen

Le mode T Zen est un système complet comprenant un matériel spécifique circulant sur un site propre, avec des aménagements et équipements spécifiques associés, et notamment :

- Un site propre dédié sur l'ensemble du parcours (sauf exceptions liées à de très fortes contraintes)
- Des aménagements en faveur du T Zen aux carrefours (priorité de passage) ;
- Des stations aménagées de manière qualitative sur l'ensemble du tracé et accessibles à tous ;
- Un mode structurant permettant des points de correspondance avec les autres réseaux et en particulier le réseau de bus qui est réorganisé autour du T Zen et de ses stations ;
- De fortes fréquences de passage ;
- Une grande amplitude horaire.

2.6.4.3 Le matériel roulant

➤ Le véhicule

Le matériel roulant du T Zen est soumis au Code de la Route. Le mode T Zen allie la fiabilité du tramway à une efficacité économique optimisée, qui lui permet de s'adapter aux différentes configurations locales.

Le véhicule est doté d'un plancher bas et plat, permettant l'accès des utilisateurs en fauteuil roulant (UFR) et facilite le déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR). L'interface matériel roulant / quai est conçue pour permettre une accessibilité systématique au transport en commun à tous les types d'usagers y compris les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). L'aménagement intérieur du véhicule permet une meilleure circulation des passagers. Les voyageurs disposent d'un confort accru, grâce aux équipements d'information et aux larges espaces vitrés. Le design extérieur du véhicule permet à la fois l'identification du service et de la qualité qui l'accompagne et rappelle en même temps son appartenance au réseau des transports franciliens.

Le véhicule T Zen prévu sur la liaison Sénart Melun sera un véhicule articulé de 18m à motorisation diesel.

La norme anti-pollution Euro VI entrera en vigueur le 31 décembre 2012 et diminuera les émissions autorisées d'oxydes d'azote (-80%) mais aussi d'hydrocarbures (-72%) et de particules (-50%). Le véhicule choisi devra à minima répondre à ces normes.

Par ailleurs, en ce qui concerne la motorisation des véhicules, il existe des alternatives de type thermique, électrique ou hybride (combinaison des deux premières catégories). Différentes avancées technologiques ont pu voir le jour, intéressantes d'un point de vue environnemental mais présentant tout de même un surcoût encore important du fait du manque de production à l'échelle industrielle. De plus, des incertitudes en termes de coûts d'investissements et de fiabilité

d'exploitation persistent. Cependant, ces incertitudes pourront éventuellement être amenées à évoluer d'ici l'horizon de mise en service du T Zen Sénart Melun.

➤ Le parc de matériel roulant

Le parc de matériel roulant nécessaire à l'exploitation entre la Gare de Melun et le Carré Sénart est de **24 véhicules (bus articulés de 18m)**. Ce parc comprend une réserve d'exploitation et de maintenance de 10 %.

➤ Le centre de remisage et maintenance (CEM)

Un certain nombre de réflexions ont été envisagées concernant le centre de remisage et de maintenance des véhicules de la liaison Sénart Melun. La solution retenue consiste en la mutualisation du centre de maintenance et de remisage de Lieusaint construit dans le cadre du T Zen 1. Ce site de maintenance et de remisage a été réalisé à proximité de la gare RER de Lieusaint-Moissy, à l'extrémité est de la ligne du T Zen Sénart-Corbeil.

L'ensemble de ces éléments est développé en détail dans la **Pièce 5- Caractéristiques des ouvrages les plus importants**.

3 ENVIRONNEMENT DU PROJET

Ci-après sont présentés de façon succincte : l'état initial de l'environnement, les effets temporaires et permanents du projet ainsi que les mesures envisagées pour réduire les impacts.

Pour plus de détail sur l'environnement du projet, le lecteur se reportera à la **Pièce 7 - Etude d'impact** du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

3.1 Analyse de l'état initial

3.1.1 Localisation du fuseau d'étude

Le fuseau d'étude du tracé de la liaison de transport en commun en site propre entre Sénart et Melun est situé sur le département de la Seine-et-Marne au sud-est de Paris. Le tracé du projet s'inscrit sur le territoire des communes suivantes du nord au sud :

- Lieusaint (Ville Nouvelle de Sénart),
- Savigny-le-Temple (Ville Nouvelle de Sénart),
- Cesson (Ville Nouvelle de Sénart),
- Vert-Saint-Denis (Ville Nouvelle de Sénart),
- Melun (Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine).

Des analyses à différentes échelles ont été menées.

L'aire d'influence directe du projet appelée « fuseau d'étude » correspond à un périmètre de 250 mètres de part et d'autre de l'axe des variantes étudiées. L'analyse de l'état initial de l'environnement porte, pour la plupart des thèmes, sur ce territoire resserré qui est également le territoire de pertinence de l'analyse des impacts.

Toutefois, pour certains thèmes qui le nécessitent, ce fuseau est étendu afin de prendre en compte les impacts directs et indirects induits, on ne parle alors plus de fuseau d'étude mais d'aire d'étude.

3.1.2 L'environnement physique

- **Situation géographique**

Le tracé du futur T Zen traverse du nord au sud 5 communes du département de Seine-et-Marne :

- Lieusaint,
- Savigny-le-Temple,
- Cesson,

- Vert-Saint-Denis,
- Melun.

- **Climat**

La zone d'étude présente un climat océanique dégradé, caractérisé par une répartition des pluies sur toute l'année, des hivers doux, des étés tempérés et des vents faibles.

- **Topographie et géologie**

Le fuseau d'étude ne présente par un relief important. Celui-ci est associé aux cours d'eau présent. La topographie décroît du nord au sud allant de 93 mètres NGF à 40 mètres NGF.

Le sous-sol du fuseau d'étude est composé de sédiments, d'alluvions et de limons des plateaux.

- **Hydrologie**

Le fuseau d'étude intercepte :

- trois cours d'eau : la Seine et l'Almont, un de ses affluents, sur la commune de Melun et le ru de Balory sur la commune de Vert-Saint-Denis.
- une zone humide dans le bois des Saint Pères sur la commune de Cesson,

La nappe du fuseau d'étude est l'aquifère de Champigny. Ce réservoir minéral, calcaire et fracturé a donné son nom à la nappe qu'il contient. Cette nappe est très réactive à la pluviométrie. Toutefois, son niveau baisse tendanciellement depuis une vingtaine d'années. Cette nappe s'avère polluée aux nitrates et aux pesticides.

Un captage d'alimentation en eau potable est présent sur la commune de Vert-Saint-Denis.

3.1.3 Les risques majeurs

- **Les risques naturels**

Seule la commune de Melun est concernée par le risque inondation par crue liée à la présence de la Seine qui traverse son territoire. Elle est concernée par le Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine Aval Thomery approuvé le 21/12/02.

Selon le plan de zonage du plan de prévention des risques inondation (PPRI), le fuseau d'étude présente un aléa faible à très fort en bord de Seine. Les ponts de franchissement de la Seine sont hors PPRI.

Outre le risque inondation par crue, il existe sur la totalité du fuseau d'étude un risque de remontée de nappe phréatique. Ce risque est notamment lié à la nappe de Champigny-en-Brie et Soissonnais. La sensibilité observée sur le fuseau varie de très faible à forte avec des zones critique aux abords des cours d'eau (Seine, Almont, ru de Balory).

Un risque de mouvement de terrain (retrait gonflement des argiles) existe sur le fuseau d'étude avec des aléas plus ou moins fort et également associés aux cours d'eau.

Le risque feu de forêt existe mais uniquement sur la commune de Cesson qui présente un risque faible. Enfin, concernant le risque sismique, le fuseau d'étude se situe en zone de sismicité très faible.

- **Le risque industriel**

Sur le fuseau d'étude, plusieurs risques technologiques existent. Ils sont liés :

- aux entreprises de type SEVESO implantés sur les communes de Cesson et de Savigny-le-Temple : Kuehne-Naget et Norbert Dentressangle logistics
- au transport de matières dangereuses (TMD),
- à la pollution des sols induite par 82 sites industriels potentiellement pollués et anciens sites industriels.

3.1.4 L'environnement naturel

Le fuseau d'étude ne compte pas de véritable « zone naturelle ». En effet, il s'agit de zones fortement anthropisées où on retrouve des espèces communes. Les seuls espaces présentant un couvert végétal dit « naturel » sont les boisements épars (bois des Saints Pères), les parcs urbains (parc du Miroir d'eau, parc de Savigny), les friches et les accotements routiers. Le fuseau d'étude n'est pas de nature à accueillir une biodiversité patrimoniale importante.

Une zone humide est présente dans le bois des Saint Pères.

Le fuseau d'étude est concerné à la marge par trois Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistiques et Floristiques (ZNIEFF). Aucun site Natura 2000 n'a été recensé sur le fuseau (le plus proche se situe à environ un kilomètre au sud de Melun). Trois périmètres régionaux d'interventions foncières sont présents dans le fuseau d'étude : allée royale, forêts régionales de Rougeau et de Bréviande.

Le fuseau d'étude n'est pas de nature à accueillir une biodiversité patrimoniale importante. Il n'a pas été remarqué de corridor écologique dans le fuseau d'étude et aucune interrelation écosystémique n'a été identifiée avec les sites Natura 2000 et les ZNIEFF voisins.

3.1.5 L'agriculture

L'activité agricole est encore fortement présente sur le département de Seine-et-Marne. En effet, les surfaces agricoles couvrent 56 % du territoire. Sur le fuseau d'étude, on recense des surfaces agricoles dédiées aux céréales, maraîchages, arboriculture fruitière et betterave à sucre. Ces terres se concentrent sur trois communes : Lieusaint, Cesson et Vert-Saint-Denis. Certaines d'entre elles ont vocation à être urbanisées dans le futur (notamment au droit du Carré Sénart, de la plaine du Moulin à vent et le long de la RD306).

3.1.6 Le paysage

Le fuseau d'étude appartient à l'unité paysagère du plateau de Melun Sénart. Le fuseau d'étude s'inscrit dans un paysage péri-urbain hétérogène composé de séquences qui se caractérisent par des activités, de l'habitat ou des surfaces agricoles. Outre ces séquences, le fuseau est marqué par des lieux spécifiques comme les entrées de Ville de Melun et de Lieusaint mais également par le secteur du ru de Balory. La topographie est relativement plane. Les constructions et la végétation ne permettent pas d'avoir des perspectives lointaines hormis sur les grands axes de circulation telle que la RD306.

3.1.7 L'environnement humain

- **Le fonctionnement urbain**

Le fuseau d'étude traverse deux agglomérations au profil contrasté :

- Melun : ville ancienne datant du moyen âge. Le centre-ville en porte encore des traces. Elle s'est développée grâce à ses possibilités de franchissement de la Seine et de sa réputation de capitale agricole.
- Sénart : ville nouvelle qui s'est développée à partir de villages briard. Faiblement peuplée, elle offre de riches espaces naturels dotés de plusieurs centres de vie secondaire.

- **L'occupation du sol**

Le fuseau d'étude se compose d'une mosaïque d'occupations différentes des sols : urbanisation ancienne, récente, zones d'activités, infrastructure de déplacement, agriculture.

Les grandes entités sont représentées par :

- Melun avec sa gare, le quartier Faubourg, la Seine, son centre historique et ses quartiers Nord.
- Savigny-le-Temple, ses zones d'activités au Sud et son centre-ville.
- le Carré Sénart : zone en cours d'urbanisation qui correspond à une opération urbaine majeure construite à l'intérieur d'un carré de 220 ha dont les abords sont essentiellement agricoles.

Ces trois zones urbanisées sont reliées par deux axes de liaisons : la RD 605 et la RD 306. Entre ces zones, se trouvent des zones agricoles dont une partie est vouée à être urbanisée.

- **La population et l'emploi**

D'après les prévisions pour 2015, les communes traversées par le fuseau d'étude vont enregistrer une croissance démographique et une augmentation du nombre d'emplois hormis pour Savigny-le-Temple et Vert-Saint-Denis qui devraient se stabiliser en matière d'emplois.

Des pôles d'activités et des zones industrielles sont localisés à l'intérieur ou à proximité du fuseau d'étude. On trouve notamment :

- ZAE de Vert-Saint-Denis (1 000 emplois nouveaux depuis 2007) implantée sur la commune du même nom,
- Espaces d'activités sur la commune de Réau (2 700 emplois à venir),
- Parcs d'activités (Bois des Saints Pères, Moulin à Vent et Villebouvét),
- Secteur tertiaire : 80 % des emplois de la commune de Melun (ville préfecture),
- Parc Scientifique Paris Sud (1ère phase du carré Sénart).

- **Les équipements**

Les équipements structurants sont concentrés sur Melun qui bénéficie de son statut de ville centre de l'Agglomération et de Préfecture. Ces derniers sont essentiellement implantés au Nord de la commune et le long d'un axe Sud-Est/Nord-Ouest reliant Melun à Carré Sénart. Un rééquilibrage devrait être opéré via le projet Carré Sénart.

- **Les projets de développement urbains**

De nombreux projets (Zone d'Aménagement Concerté, parc d'affaires, parc d'activités, opérations urbaines, zone d'aménagement,...) en cours ou à venir ont été recensés sur ou à proximité du fuseau d'étude. Ces projets vont permettre d'accroître l'attractivité des communes en matière d'habitat et d'emplois.

- **Planification territoriale : documents réglementaires et d'urbanisme**

Le fuseau d'étude est concerné par plusieurs documents de planification :

- le SDRIF de 1994 et celui projeté sur lequel figurent le projet de TCSP,
- le contrat Région - Département pour la période 2007-2013 à l'intérieur duquel le projet est inscrit dans les actions retenues au contrat particulier,

- les Plans Locaux de Déplacements de la Ville Nouvelle de Sénart approuvé le 4 février 2010 et de la région Melunaise (non approuvé),

Outre ces documents, le fuseau d'étude est également concerné par :

- Le PLU de Melun approuvé le 5 septembre 2013,
- Le PLU de Vert-Saint-Denis approuvé le 24 juin 2005, modifié le 23 mars 2007 et le 15 février 2010, mis à jour le 13 août 2012 et modifié le 3 juillet 2013,
- Le PLU de Cesson approuvé le 16 décembre 2003, modifié le 27 septembre 2007, modification simplifiée le 17 novembre 2011, révision simplifiée le 25 septembre 2009, mis à jour le 13 août 2012,
- Le PLU de Savigny-le-Temple approuvé le 25 mars 2005, modifié le 26 juin 2009 et mis à jour les 12 janvier 2012 et 30 août 2012,
- Le PLU de Lieusaint approuvé le 19 mai 2008 et modifié les 22 juin 2009, 28 juin 2010 et 23 juin 2011 et 28 juin 2012.

Selon les différents plans de zonage, le fuseau d'étude s'inscrit en zone à urbaniser, urbaine, industrielle, à vocation économique, naturelle et agricole. Il renferme également des Espaces Boisés Classés (EBC) sur les communes de Melun, Vert-Saint-Denis, Savigny-le-Temple, Cesson. Le fuseau d'étude est concerné par un grand nombre de servitudes : chemin de fer, télécommunication, radioélectrique, électrique, transports de produits dangereux (hydrocarbure liquide, gaz, azote...)

- **Le foncier**

Les propriétaires des différentes parcelles qui forment le fuseau d'études sont multiples. On trouve des particuliers, les communes, la SNCF, l'Etat, l'EPA, le SAN, et les départements de Seine et Marne.

- **Les réseaux publics**

Les réseaux identifiés au niveau du fuseau d'étude sont des réseaux secs (GDF, France Télécom, EDF, éclairage et signalisation) et d'eau (alimentation en eau potable, eaux usées, d'arrosage et fontainerie et unitaire).

- **La gestion et la collecte des déchets**

Les communes du fuseau d'étude sont adhérentes du Syndicat Mixte Intercommunal de Traitement des Ordures Ménagères (SMITOM – LOMBRIC). Ce dernier assure la collecte et le traitement des ordures ménagères.

3.1.8 Le patrimoine culturel

- **Vestiges archéologiques**

Le fuseau d'étude présente une sensibilité archéologique connue notamment sur les territoires de Melun et de la Ville Nouvelle de Sénart.

Le Service Régional de l'Archéologie est susceptible de prescrire des diagnostics au titre de l'archéologie préventive.

- **Patrimoine historique**

Plusieurs monuments historiques et sites (classés et inscrits) ont été recensés dans le fuseau d'étude ainsi qu'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) découpée en cinq zones sur la ville de Melun.

3.1.9 Les voies de communication et de transports

- **Le réseau routier**

Le fuseau d'étude compte des voiries importantes qui structurent le territoire : l'autoroute A5a et la francilienne. Ce réseau primaire s'appuie sur un réseau départemental qui comprend 4 départementales :

- la RD 306 qui s'étend de Lieusaint à Vert-Saint-Denis,
- la RD 606 qui franchit la Seine et la voie ferrée Paris-Melun,
- la RD 605 qui relie Réau à Melun,
- la RD 346 qui relie le Sud de Savigny-le-Temple à la RD 606.

Ces départementales sont connectées au réseau de desserte locale via des barreaux formés par les RD 50, 151 et 82. Le réseau local quant à lui se caractérise par de larges voies routières dotées d'aménagements piétonniers sur le secteur de la Ville Nouvelle de Sénart et un réseau plus contraint (lié à l'ancienneté et au trafic automobile) sur Melun.

Plusieurs projets relatifs aux déplacements sont en cours d'élaboration.

Le trafic est important dans le centre-ville de Melun notamment sur le quai Pasteur, le pont Jeanne d'Arc et l'avenue Thiers. Certains carrefours sont également très chargés.

Le trafic est également important sur le réseau routier structurant, principalement au niveau des accès à Melun. Des difficultés sont aussi observées ponctuellement aux points d'accès aux pôles d'activités et commerciaux.

Sur le fuseau d'étude, les accidents sont concentrés sur deux axes principaux : la RD 50 et l'enfilade RD 605 et RD 306.

En matière de stationnement, Melun offre des places sur voirie et dans les parkings. Sur Sénart, le stationnement se caractérise principalement par du stationnement le long de la chaussée.

Dans le centre de Melun, des dysfonctionnement de stationnement sont identifiés et sont liés à l'usage important de la voiture.

- **Le réseau ferré**

Actuellement, l'offre en transport collectif ferroviaire est essentiellement radiale. Elle s'appuie sur deux branches du RER D (D2 et D4) issues de la gare de Lyon (Paris) en direction de Melun. Cette offre est complétée, pour Melun, par l'offre de trains directs Transilien entre Paris et Melun.

Les projets en cours concernent l'amélioration de l'exploitation et de la régularité la ligne du RER D et l'amélioration du cadencement sur le Transilien.

- **L'offre bus**

En matière de bus, de nombreuses lignes circulent sur le fuseau d'étude.

L'agglomération de Melun est desservie par le réseau Mèlibus. La Ville nouvelle de Sénart est desservie par le réseau Sénart Bus. Il existe en plus un réseau interurbain (réseau départemental, CITALIEN, T Zen Sénart Corbeil) qui permet des liaisons entre les communes de la CAMVS (dont Melun) et celles de la Ville Nouvelle.

- **Les modes actifs**

Plusieurs documents tendent à favoriser et conforter les modes actifs à des échelles territoriales différentes :

- Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) approuvé en mai 2008 par le Conseil Général,
- Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées (PDIPR) en cours d'élaboration,
- Schéma de liaisons douces de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine adopté en 2006,
- Schéma directeur des liaisons douces intercommunal du SAN Sénart approuvé en 1999 et mis à jour en 2010.

En matière de multimodalité, on distingue deux types de pôles autour desquels s'articulent les réseaux existants de transports en commun :

- Des pôles primaires qui correspondent à des pôles d'échanges importants desservis par la ligne D du RER. Il s'agit des pôles gare de Melun et Savigny-le-Temple Nandy.
- Des pôles secondaires qui ne disposent pas de modes lourds. Ils correspondent à des points de rabattement de proximité. Sur le fuseau d'étude, on en dénombre 3 : la place des 3 horloges, le centre commercial de Boissénart et le Carré Sénart.

3.1.10 Les déplacements

Au sein de l'aire d'étude :

- les flux intra communaux représentent 53 % des déplacements. Sur l'agglomération de Melun, ces déplacements se concentrent sur la ville centre (pôle d'emploi majeur). Sur la Ville Nouvelle de Sénart, ces déplacements ont lieu principalement sur la commune de Savigny-le-Temple,
- Les flux intercommunaux représentent 47 % des déplacements (soit 14 000 déplacements). Les principaux échanges se font entre les deux sous-bassins de vie que sont Melun (qui émet 18 % du flux et attire 34 %) et Savigny-le-Temple (qui émet et attire 13 % du flux).

3.1.11 La qualité de l'air

Les résultats des stations fixes de mesures de la qualité de l'air révèlent des teneurs élevées en dioxyde d'azote et particules aux abords des infrastructures routières ainsi que des concentrations élevées en ozone. Ces polluants et les quantités émises sont liés au trafic automobile. Une campagne de mesure locale de la qualité de l'air (benzène, toluène et xylène) a été réalisée le long des voies du fuseau d'étude et a mis en évidence une pollution atmosphérique liée à la circulation routière.

3.1.12 L'ambiance sonore

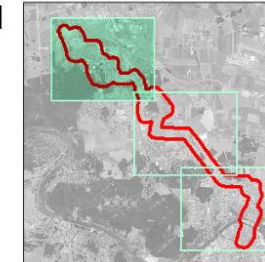
Le fuseau d'étude est traversé par plusieurs infrastructures reconnues comme bruyantes dont la RD605 et la RD306.

L'ambiance acoustique sur le fuseau d'étude peut être qualifiée de modérée pour la majorité des habitations hormis pour celles construites en bordure des axes routiers majeurs où le niveau sonore est plus élevé.

Les cartes suivantes présentent la synthèse des contraintes identifiées au niveau du fuseau d'étude.

SYNTHÈSE DES ENJEUX ET CONTRAINTES

PLANCHE 1

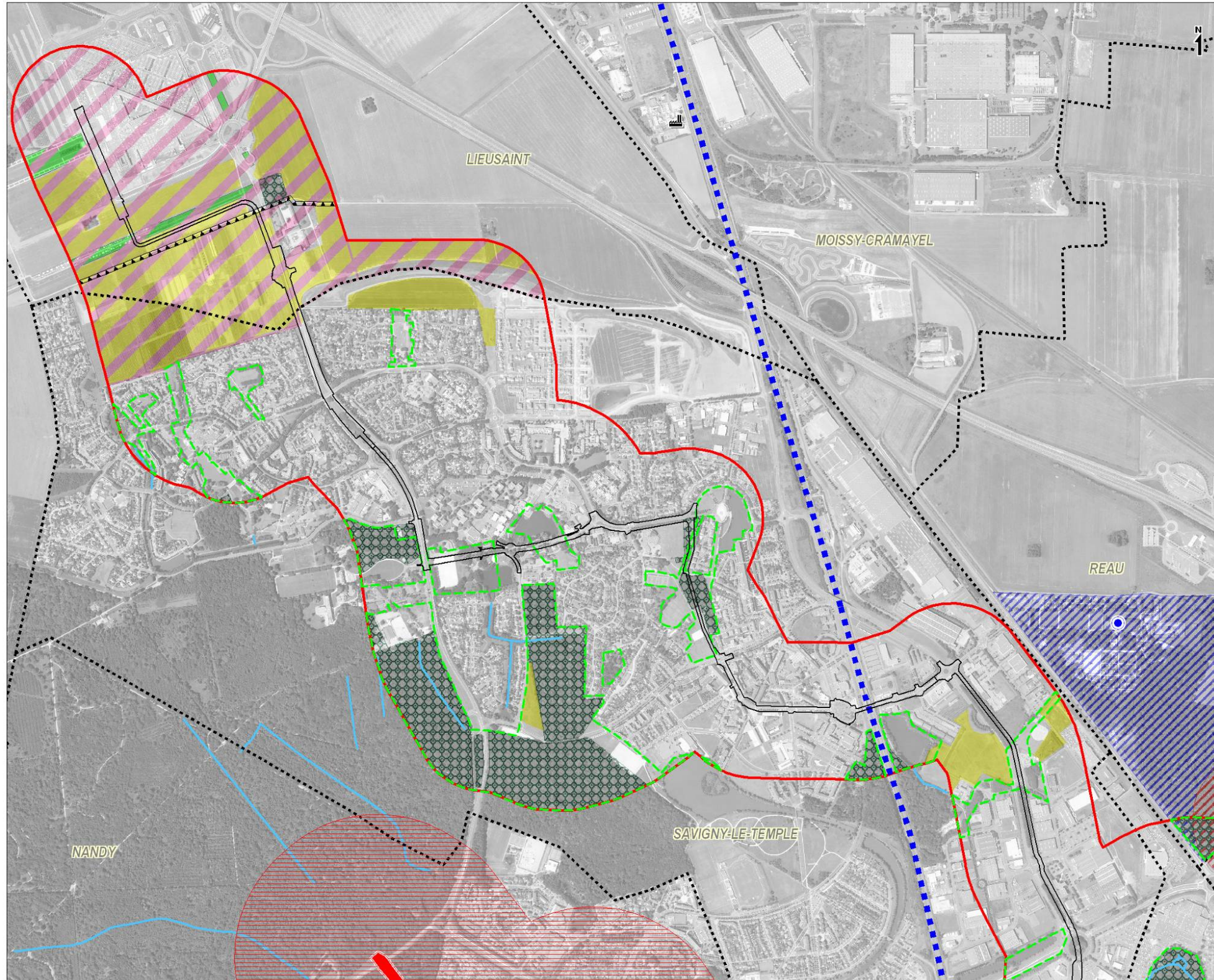


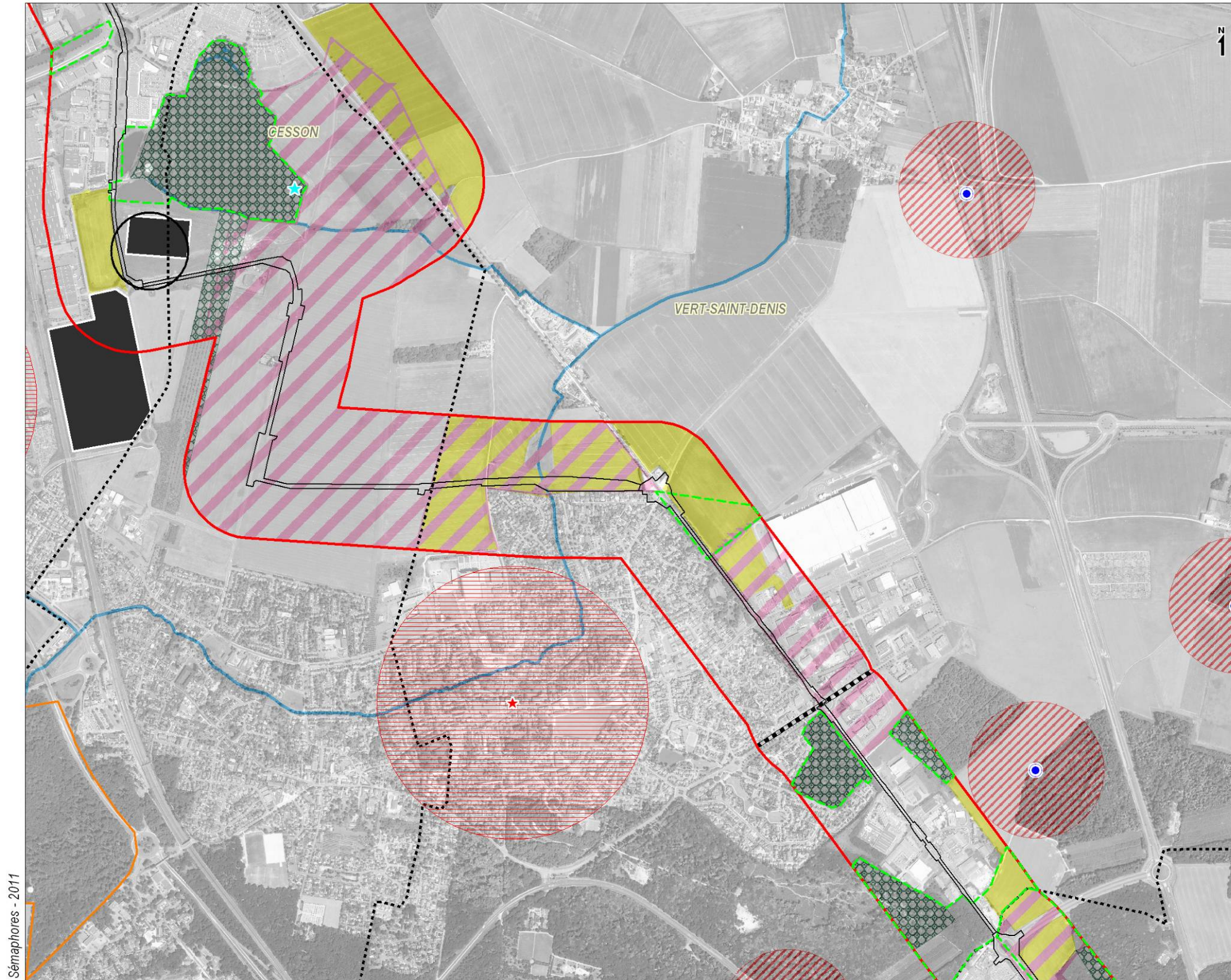
- Azoduc
- Canalisation de transport d'hydrocarbure liquide
- Canalisation de transport de gaz
- Site SEVESO
- Périmètre de protection
- Voie ferrée
- Zone d'urbanisation future (zones "NA" des POS et "AU" des PLU)
- Site classé
- Site inscrit
- ZPPAUP
- Monument historique
- Périmètre de protection de monument historique
- Cours d'eau
- Surface en eau
- Captage
- Périmètre de protection rapproché
- Périmètre de protection immédiat
- Zone concernée par un PPRi
- Zone humide du Bois des Saint Pères
- Espaces naturels à protéger
- EBC
- Zones "N" des POS/PLU
- Zones agricoles
- Fuseau d'étude
- Limites Communales
- Emprise du projet

Fond : ©IGN - BDORTHO©

0 300m

Sémaphores - 2011

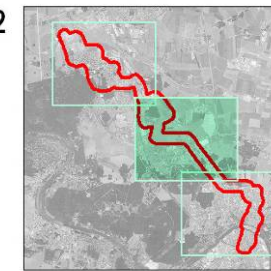




Sémaphores - 2011

SYNTHÈSE DES ENJEUX ET CONTRAINTES

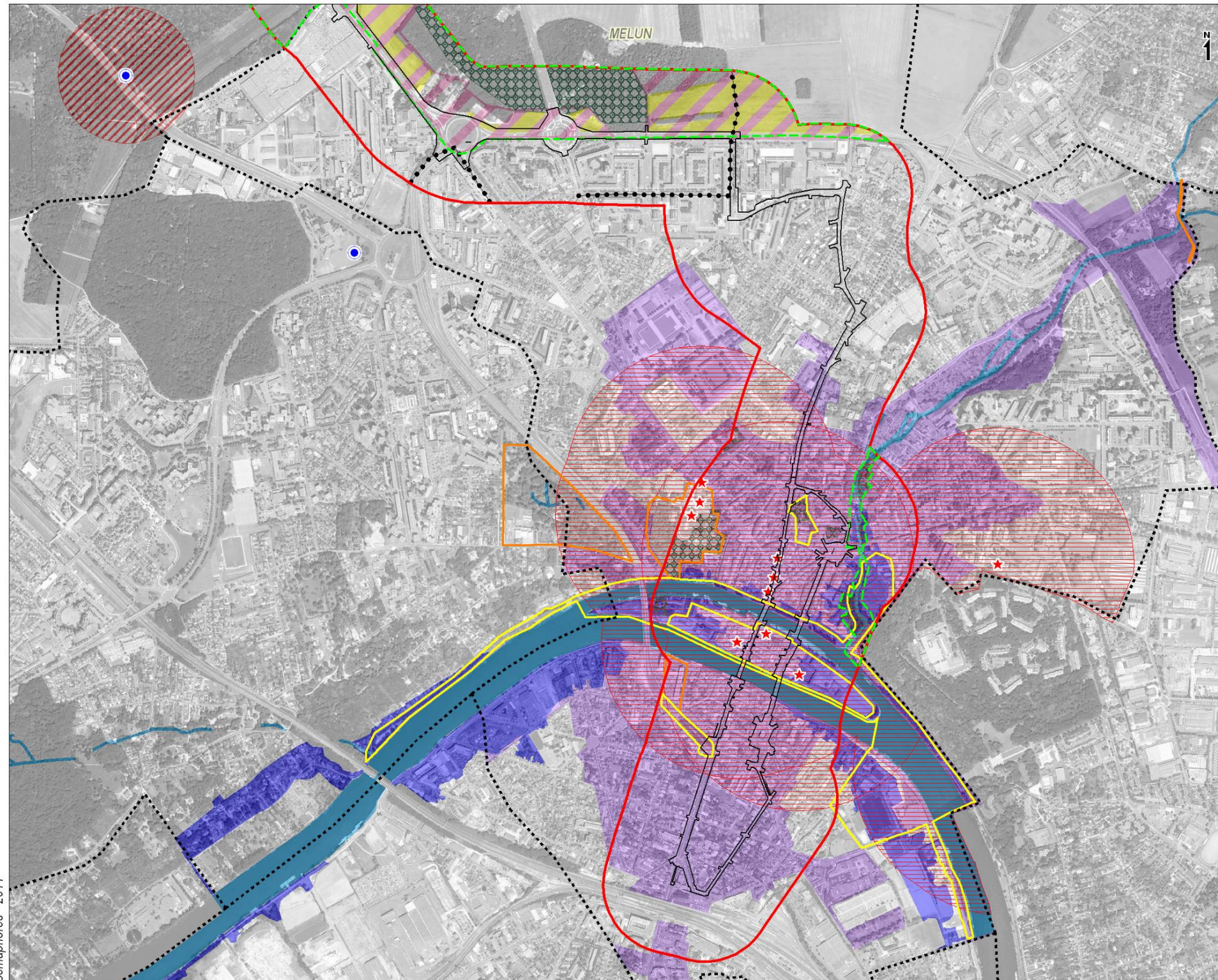
PLANCHE 2



- Azoduc
- Canalisation de transport d'hydrocarbure liquide
- Canalisation de transport de gaz
- Site SEVESO
- Périmètre de protection
- Voie ferrée
- Zone d'urbanisation future (zones "NA" des POS et "AU" des PLU)
- Site classé
- Site inscrit
- ZPPAUP
- Monument historique
- Périmètre de protection de monument historique
- Cours d'eau
- Surface en eau
- Captage
- Périmètre de protection rapproché
- Périmètre de protection immédiat
- Zone concernée par un PPRi
- Zone humide du Bois des Saint Pères
- Espaces naturels à protéger
- EBC
- Zones "N" des POS/PLU
- Zones agricoles
- Fuseau d'étude
- Limites Communales
- Emprise du projet

Fond : ©IGN - BDORTHO®





SYNTHÈSE DES ENJEUX ET CONTRAINTES

PLANCHE 3



- Azoduc
- Canalisation de transport d'hydrocarbure liquide
- Canalisation de transport de gaz
- Site SEVESO
- Périmètre de protection
- Voie ferrée
- Zone d'urbanisation future (zones "NA" des POS et "AU" des PLU)
- Site classé
- Site inscrit
- ZPPAUP
- Monument historique
- Périmètre de protection de monument historique
- Cours d'eau
- Surface en eau
- Captage
- Périmètre de protection rapproché
- Périmètre de protection immédiat
- Zone concernée par un PPR1
- Zone humide du Bois des Saint Pères
- Espaces naturels à protéger
- EBC
- Zones "N" des POS/PLU
- Zones agricoles
- Fuseau d'étude
- Limites Communales
- Emprise du projet

Fond : ©IGN - BDORTHO©



Sémaphores - 2011

3.2 Impacts du projet et mesures associées

3.2.1 Effets temporaires liés à la phase travaux du projet et mesures envisagées

Les effets majeurs de ce chantier concernent d'une part les nuisances propres aux différentes phases de travaux : bruit, poussières... mais également une perturbation en matière de déplacements (automobile, transports en commun et modes actifs) et stationnement.

- **Présentation des grandes caractéristiques du chantier**

Etant donné l'importance du chantier à réaliser dans un minimum de temps, le phasage se doit d'être étudié avec précision de manière à réduire les temps d'inactivité.

Cette phase de travaux et son déroulement seront programmés de manière à préserver au maximum l'usage et l'accès au domaine public et de permettre aux riverains (habitants, commerçants) de poursuivre leurs activités.

- **Effets sur le milieu physique et mesures prises**

Les terrassements induiront un volume non négligeable de matériaux qui sera dans la mesure du possible réutilisé sur place ou expédié sur d'autres chantiers le nécessitant ou évacué et éliminé en décharge contrôlée.

Des études géotechniques permettront de vérifier si les déblais seront de qualité suffisante pour pouvoir être réemployés sur place comme remblais. Elles permettront également d'identifier les techniques constructives adaptées à la nature des terrains et aux risques rencontrés (inondation, mouvement de terrain ...).

Des études de pollution seront également menées au droit des sites potentiellement pollués afin d'identifier la nature des polluants et la filière d'élimination appropriée à mettre en œuvre.

Le risque de pollution des eaux de surface et souterraines lié aux engins de chantier et au stockage des matériaux sera limité. En effet, les activités annexes (parcage d'engins, stockage d'hydrocarbures, fabrication de béton) seront réalisées à l'écart des cours d'eau (ru de Balory, la Seine). De plus, des plates-formes pérennes au chantier avec des dispositifs de traitement des eaux de lessivage, de bacs de rétention à destination des produits inflammables, de creusement de fossés autour de l'aire de stationnement des engins pour limiter les déversement accidentels, de sanitaires pour les employés seront mises en place.

- **Effets sur le milieu naturel et mesures prises**

Les travaux induisent un effet d'emprise entraînant une disparition d'une partie de la végétation locale et un dérangement de la faune.

L'emprise du chantier sera réduite aux seuls secteurs nécessaires aux travaux. Les arbres conservés bénéficieront de dispositifs de protection afin d'éviter tout choc par les engins de chantier. Les travaux au niveau du ru de Balory seront limités.

Dans la mesure du possible, la phase préparatoire (abattage d'arbres, travaux aux abords des cours d'eau) évitera la période de reproduction de la faune (printemps). Une fois le chantier installé et pendant toute la durée des travaux, la modification de l'environnement ne permettra pas aux espèces de revenir s'installer : aucune restriction calendaire n'est nécessaire.

- **Effets sur le milieu humain et mesures prises**

→ sur le foncier

Le linéaire du futur T Zen traverse des parcelles privées. Des acquisitions seront donc nécessaires et les propriétaires seront indemnisés.

→ sur l'urbanisme

Une mise en comptabilité des POS et PLU des communes concernées par le projet sera réalisée.

→ sur le bâti

Une sandwicherie est située sur le parcours du futur T Zen : c'est le seul bâtiment qui sera détruit lors de la réalisation de l'aménagement. Une procédure d'éviction sera menée et des propositions de relocalisations seront faites aux propriétaires.

→ sur les activités

Les différents commerces implantés en bordure du futur tracé du T Zen verront leur activité impactée en raison des difficultés d'accessibilité. Des accès seront aménagés afin de maintenir et préserver les activités.

- **Effets sur les déplacements et stationnement et mesures prises**

Le chantier va générer une perturbation de la circulation étant donné que la majorité des travaux sont effectués dans l'emprise de voiries existantes et une intensification momentanée du nombre de poids-lourds. De plus, les emprises du chantier vont immobiliser des places de parking notamment aux abords de la gare RER de Savigny et au centre de Melun.

Des mesures ajustées à la configuration des lieux, seront mises en œuvre afin de maintenir la circulation tous modes confondus et le stationnement :

- modification de la trame viaire et du plan de circulation,

- régulation des feux tricolores,
- mise en place de déviations,
- maintien des accès pour les riverains,
- adaptation des itinéraires de bus,
- fléchage des itinéraires,
- création de places de stationnement temporaires.

Outre ces aménagements, une importante communication et information sera mise en place de manière à aviser les automobilistes et usagers des transports en commun et des parcs de stationnement des modifications mises en places. Les abords du chantier bénéficieront d'une signalétique de manière à l'indiquer. Une limitation des vitesses sera également mise en place.

Les usagers des transports en commun seront également tenu informés des éventuels impacts sur les lignes de bus (changement de trajet, d'horaires, de station, durée de ces changements...) empruntées.

- **Effets sur le cadre de vie et mesure prises**

Outre les perturbations de circulation et de stationnement, la phase chantier va soulever un certain nombre d'impacts pouvant être incommodes pour les riverains. Ce sont essentiellement :

- la transformation significative du cadre de vie et du paysage,
- les nuisances sonores liées aux engins de chantier notamment,
- les émissions de poussières.

La transformation du cadre de vie des riverains, pendant le chantier, est inhérente à tous travaux. L'application de la réglementation sur le bruit des engins de travaux permettra de limiter les nuisances acoustiques. D'autre part, le chantier sera entièrement clôturé afin d'éviter tout risque d'accident. Le chantier sera arrosé en période sèche ; les engins de travaux seront lavés avant leur sortie des emprises du chantier.

- **Effets sur le patrimoine culturel et mesures prises**

→ sur l'archéologie

Des diagnostics archéologiques sont susceptibles d'être prescrits par le Service Régional d'Archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles en raison de la sensibilité archéologique connue et inconnue au niveau du fuseau d'étude.

A noter qu'en cas de découverte fortuite, le Service Régional d'Archéologie devra en être tenu informé.

→ sur le patrimoine culturel

Le linéaire du futur T Zen intercepte plusieurs périmètres de protection de Monuments historiques, eux-mêmes inclus dans deux secteurs classés en Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP), et sites classés et inscrits.

En conséquence, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) devra être requis.

3.2.2 Effets en phase d'exploitation

- **Effets sur l'environnement physique et mesures prises**

Le projet T Zen a un impact positif sur la qualité de l'air car il améliore les conditions de circulation (fluidification du trafic, limitation du nombre de bouchons).

Il a un impact très limité sur le relief. En effet, seul sur le secteur localisé entre la Plaine du Moulin à vent au droit du ru de Balory, des modifications du terrain (déblaiements et remblaiements) naturel devront être réalisés.

Le projet n'a aucune incidence sur la Seine ni sur le ru de Balory.

Le volume d'eaux de ruissellement va augmenter en raison de l'imperméabilisation induite par l'élargissement et la création de nouvelles voiries. Les eaux ruisselant sur ces chaussées seront polluées : elles seront donc récupérées au moyen d'un réseau enherbé ou de canalisations et envoyées vers le réseau communautaire. Le cas échéant, ces eaux pourront être collectées via un bassin de rétention multifonction. Le dimensionnement de cet ouvrage et son fonctionnement ainsi que les différentes dispositions mises en œuvre dans le cadre du rejet des eaux de pluies dans le sol, les ouvrages prévus pour le franchissement du ru de Balory seront décrits dans un dossier spécifique (dossier Loi sur l'Eau).

Enfin, l'aménagement n'aura pas d'impact sur le climat, ni sur la géologie du site.

- **Effets sur l'environnement naturel et paysager et mesures prises**

Le projet de T Zen induit l'abattage d'arbres d'alignement (centre-ville de Melun, en bordure de voiries et de carrefours existants) et des portions de zones boisées (bois des Saints Pères, parcs de Savigny et du miroir d'Eau,...). Par contre, il n'induit pas d'effet de coupure.

Les mesures prises pour compenser ces coupes d'arbres sont une plantation au moins équivalente sur ou à proximité du futur linéaire.

La faune partie au moment des travaux pourra revenir étant donné le traitement paysager prévu.

Ces dispositions seront également favorables au paysage. L'objectif est de favoriser l'intégration de la ligne en reliant les différentes unités paysagères traversées par un fil conducteur qui serait la ligne de T Zen. Cette dernière bénéficiera d'un traitement adapté (matériaux et marquages homogènes, choix du revêtement privilégiant ainsi l'esthétisme et donc l'intégration dans l'environnement).

- **Effets sur le milieu humain et mesures prises**

→ sur les terres agricoles et les autres activités économiques

L'impact sur les terres agricoles est très faible puisque ces terres ont déjà été acquises par l'EPA de Sénart ou l'Etat en 1990 par DUP et sont vouées à être urbanisées. Elles sont aujourd'hui toujours exploitées mais elles font partie de la réserve foncière de l'espace rural. Le T Zen n'est pas de nature à avoir un effet direct sur les activités. Par contre, il va améliorer l'accès aux activités existantes et à venir.

→ sur les documents d'urbanisme

Le projet induit la disparition d'espaces boisés classés. Une fois les aménagements définis avec exactitude, une demande de déclassement sera effectuée. Elle devra indiquer précisément le nombre d'arbres supprimé. Cette dernière a pour objectif d'obtenir l'autorisation de défrichage et donc permettre l'autorisation des travaux.

La construction d'infrastructures de transports n'est pas mentionnée dans le règlement de certaines zones de POS/PLU (Melun et Lieusaint). Le projet de T-Zen n'apparaît pas sur le zonage des POS/PLU des communes concernées.

En conséquence, les POS/PLU devront faire l'objet de mise en compatibilité (adaptation de règlement, inscription du tracé en emplacement réservé). Les enquêtes de mise en compatibilité seront jointes au présent dossier. Le linéaire du futur T Zen intercepte plusieurs servitudes liées au transport (électrique, hydrocarbures, gaz, chemin de fer). Préalablement aux travaux une demande de renseignement sera effectuée auprès du service concessionnaire ainsi qu'une demande d'intention de commencement de travaux.

- **Effets sur le trafic, les déplacements et le stationnement et mesures prises**

Sur la circulation routière, le projet a un impact positif puisqu'il devrait induire une diminution du nombre de véhicules transitant sur les axes routiers réduisant ainsi le nombre de bouchons. En effet, un phénomène de report sur le T Zen devrait être observé. De plus, au niveau des carrefours, la priorité sera donnée au T Zen facilitant ainsi son exploitation (régularité, fiabilité, temps de parcours).

En matière de transport en commun, le projet est très positif car il permet de renforcer l'offre déjà existante et de conforter la synergie entre les pôles multimodaux de Melun RER et Savigny le Temple/Nandy. La desserte des quartiers de l'Agglomération de Melun et de la Ville de Sénart s'en trouvera améliorée.

En termes de modes actifs, le projet est là aussi très positif car dès la phase de conception une recherche systématique de création de pistes cyclables a été menée. Plusieurs tronçons vont être ainsi créés à proximité du linéaire quand les conditions techniques et physiques le permettent.

Enfin, en matière de stationnement le projet entraîne la suppression d'une partie des places existantes. Des solutions de restitution seront trouvées (poches de stationnement...).

- **Effets sur l'ambiance acoustique et mesures prises**

Les calculs acoustiques le long du tracé du projet ont permis de comparer les niveaux de bruit et de trafic à l'horizon 2035 pour la situation de référence (situation à terme sans projet) et la situation projetée (situation à terme avec projet) sur 11 zones caractéristiques du fuseau d'étude situées en bordure immédiate du corridor du projet.

Les résultats de l'impact acoustique du projet mettent en évidence :

- une différence du niveau de bruit à terme avec et sans projet inférieure à 2 dB(A) sur l'ensemble de l'itinéraire du projet
- une diminution du niveau de bruit à terme avec projet sur les tronçons de l'itinéraire où les circulations (hors TCSP) seront supprimées.
- des niveaux de bruit inférieurs à 60 dB(A) en bordure des tronçons neufs.

L'implantation du projet n'entraîne donc pas d'augmentation significative du niveau de bruit à terme. Il n'est donc pas nécessaire d'envisager des mesures de protection sur l'ensemble de l'itinéraire du projet dans le cadre de l'application de la réglementation sur le bruit.

- **Effets sur la qualité de l'air et mesures prises**

Le projet du T Zen entre Sénart et Melun vise à améliorer la qualité des déplacements en transport commun dans le secteur. La réalisation de ce projet va entraîner un report des déplacements actuellement effectués en voiture particulière vers les transports collectifs. L'impact sur la qualité de l'air du projet a été quantifié par une estimation des émissions de polluants au niveau des principaux axes empruntés par le projet de T Zen, correspondant aux axes subissant la plus importante variation de trafic.

Pour l'ensemble des polluants pris en compte, les résultats montrent une amélioration de la qualité de l'air entre la situation actuelle et la situation future. Les avancées technologiques et le renouvellement du parc automobile sont principalement à l'origine de cette amélioration.

3.2.3 Evaluation des coûts et des mesures en faveur de l'environnement

L'ensemble des mesures environnementales (plantation, mobilier urbain) est estimé à près de 7 millions d'Euros (€HT2011).

4 SITUATION DU PROJET VIS-À-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

4.1 Cadre général

L'article L 123-1 du Code de l'Urbanisme stipule que : (L. no 2004-338, 21 avril 2004, art. 7, 2o ; L. no 2006-436, 14 avril 2006, art. 25, IV, 4o) « *Le plan local d'urbanisme doit, s'il y a lieu, être compatible avec les dispositions du schéma de cohérence territoriale, du schéma de secteur, du schéma de mise en valeur de la mer* » et de la charte du parc naturel régional ou du parc national, » ainsi que du plan de déplacements urbains et du programme local de l'habitat.

Il doit également être compatible avec « *les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L 212-1 du Code de l'Environnement ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L 212-3 du même Code* ».

4.2 Compatibilité du projet avec les documents d'orientations et de planification autre que les Plans Locaux d'Urbanisme

Compte tenu de la taille de l'agglomération francilienne, de la structure particulière liée aux villes nouvelles et de la présence de plusieurs collectivités locales concernées (un département, six communes, une communauté d'agglomération et un SAN), le contexte institutionnel du projet est relativement complexe. Les documents réglementaires et de programmation qui fixent les règles en termes de déplacements et d'aménagement du territoire sont les suivants :

4.2.1 Compatibilité du projet avec Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

En ce qui concerne l'aménagement en Ile-de-France, le document actuellement en vigueur est le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) décrété en 1994.

Ce document définit des orientations cohérentes pour l'action publique, que cette dernière soit menée par l'Etat, la Région, les collectivités locales ou d'autres acteurs. On note qu'il a une portée régionale et peut être ainsi opposable aux documents locaux d'urbanisme que sont les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU).

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 a confié au Conseil Régional d'Ile-de-France la compétence d'élaboration du schéma directeur régional, en association avec l'Etat.

Si le projet de T Zen n'est pas inscrit explicitement dans le SDRIF de 1994, il est écrit dans son chapitre 5 que « *les lignes de tramway ou de bus en sites propres portées au Schéma directeur ne sont pas non plus limitatives* » et il est indiqué dans ce même chapitre dans la partie « *Développer*

un réseau complémentaire de transports en commun en site propre » que « *D'autres sites propres de transports en commun pourront venir compléter le réseau (...)* ».

La Région a initié la révision du SDRIF par délibération du 24 juin 2004 et conduit les travaux jusqu'à l'adoption du document par la délibération du 25 septembre 2008.

La loi n° 2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en œuvre des projets des collectivités d'Ile-de-France prévoit que le décret d'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris vaut nouvelle mise en révision du schéma directeur régional d'Ile-de-France. Elle indique également que la révision porte au moins sur la mise en œuvre de ce décret et s'il y a lieu sur la mise en œuvre des contrats de développement territorial prévus par la loi relative au Grand Paris.

Ce décret, en date du 24 août 2011, initie donc une nouvelle procédure de révision du SDRIF de 1994. Le Conseil Régional a arrêté une nouvelle version du SDRIF le 25 octobre 2012, fixant les objectifs à horizon 2030. Il s'est fixé comme objectif une approbation finale du document fin 2013.

Plusieurs projets de T Zen figurent dans le SDRIF révisé, dont le T Zen Sénart-Melun.

➤ **Le projet est cohérent avec les objectifs du SDRIF, y compris celui de 1994 actuellement en vigueur. Il permet la mise en œuvre des objectifs généraux en matière de politique de transport. Le projet de T Zen Sénart-Melun figure dans la révision du SDRIF arrêté par la délibération du 25 octobre 2012.**

4.2.2 Compatibilité du projet avec Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de décembre 1996 rend obligatoire, entre autres, l'établissement de Plans de Déplacements Urbains (PDU) pour toutes les villes de plus de 100 000 habitants et en Ile-de-France. Le PDU définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Le PDU de l'Ile-de-France (PDUIF) donne les grandes orientations concernant la politique des transports pour l'ensemble de l'Ile-de-France. Compte tenu des spécificités de la région francilienne, le premier PDUIF a été élaboré par l'Etat, représenté par le Préfet de Région. Il est le fruit d'une démarche de concertation auprès notamment des collectivités locales, qui ensuite mettent en œuvre, par de nombreuses mesures concrètes, les principes énoncés. La Direction Régionale de l'Equipement de la Région Ile-de-France se charge de coordonner du point de vue technique et financier le PDUIF. D'autre part, elle facilite sa mise en œuvre en mettant à la disposition des acteurs des outils comme des guides méthodologiques ou des formations.

Si le projet de T Zen ne figure pas explicitement dans le PDU de 2000, il est totalement cohérent avec les objectifs de ce dernier, dont l'orientation principale est de « *diminuer le trafic automobile et (...) augmenter l'usage des modes alternatifs : transports publics, marche, vélo...* ». Il encourage par ailleurs à « *retraiter l'espace réservé à la circulation : couloirs réservés, (...) carrefours équipés de feux ou de systèmes de priorité, accès facilités vers les arrêts...* ».

T Zen Sénart Melun	Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Pièce 9 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Mai 2012	27
--------------------	--	----------	----

La réforme du STIF liée à la décentralisation se caractérise par un retrait complet de l'Etat au sein du conseil d'administration et donc dans la gestion du STIF, au profit de la Région Ile-de-France.

De ce fait, les compétences du STIF sont élargies, notamment en ce qui concerne l'élaboration et la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU), la possibilité de réaliser des projets d'investissements et la fixation des taux du Versement de Transport dans la limite des plafonds fixés par la loi.

A l'issue de l'évaluation du PDU de 2000 conduite conjointement par la Région et le STIF, ce dernier a engagé en 2008 la révision du PDUIF.

Par délibération du 9 février 2011, un nouveau projet du PDUIF a été proposé par le Conseil du STIF. Ce dernier fixe 9 défis à relever :

1. construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
2. rendre les transports collectifs plus attractifs
3. redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements
4. donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
5. agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
6. rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements
7. rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transfert modal
8. construire le système de gouvernance responsabilisant les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF
9. faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Le projet de PDU a été arrêté par le Conseil Régional le 16 février 2012. Il sera désormais soumis à enquête publique (après approbation du nouveau projet de SDRIF), avant d'être définitivement approuvé dans le courant de l'année 2013, et en prolongement du SDRIF révisé.

Le projet de T Zen Sénart-Melun s'inscrit dans le défi 2 « rendre les transports collectifs plus attractifs » et plus particulièrement dans l'action 2.3 « Tramway et T Zen : une offre de transport structurante ». Il contribue à construire un « réseau de transports collectifs mieux hiérarchisé pour répondre à la diversité des besoins de déplacement ». Le T Zen est ainsi conçu comme un mode de transport collectif de surface, intégré à la ville, offrant une haute qualité de service en circulant sur des voies en site propre. Il complète le réseau ferroviaire et de métro et assure une desserte forte, en particulier à l'échelle d'un bassin de vie.

Par ailleurs, pour ce qui concerne la politique de déplacements vis-à-vis des villes nouvelles et des pôles en banlieue, on note que le PDUIF recommande de « mettre en place une politique de déplacements à l'échelle du bassin de vie », notant que « le renforcement des transports collectifs classiques ne constitue pas cependant une réponse suffisante. Il faut donc innover lorsqu'ils ne sont pas en mesure de remplir leur fonction dans des conditions économiquement viables ».

Enfin, concernant la desserte des grands pôles, le PDUIF rappelle que « la périphérie de l'agglomération a accueilli ces dernières années l'essentiel des nouvelles implantations industrielles, pôles tertiaires et grands équipements, notamment commerciaux », tout en déplorant que ces centralités « ne sont pas systématiquement desservies par les transports collectifs dans de bonnes conditions ».

Afin de faciliter la desserte des zones d'activités, le PDUIF recommande la création d'aménagements pour les zones existantes et la mise en place d'études de déplacement pour les nouvelles zones aménagées.

➤ **Le projet est cohérent avec les objectifs PDUIF. Il permet la mise en œuvre des objectifs généraux en matière de politique de transport.**

4.2.3 Documents réglementaires locaux

Les **SCOT** et les **PLU** définissent les orientations d'aménagement au niveau local, dans les limites et les principes définis par le SDRIF. A l'heure actuelle, aucun SCOT n'est validé sur les communes concernées. Un SCOT est en cours d'élaboration par le Syndicat Mixte Sénart Val de Seine (SYMSEVAS). La délibération lançant le SCOT, définissant les objectifs et les modalités de concertation a été prise le 21 février 2013. Le Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation de la Région Melunaise élabore le **SCOT de l'agglomération Melunaise** (délibération du 19 février 2013).

Ces deux processus d'élaboration de SCOT s'inscrivent dans une démarche conjointe afin d'assurer la cohérence des orientations sur ces deux secteurs.

Les autres documents sont présentés ci-dessous.

4.2.3.1 Plan Locaux de Déplacements (PLD)

Compte tenu de l'étendue de la Région Ile-de-France et de son hétérogénéité en matière d'organisation et de besoins de déplacements, le PDU, en complément des interventions régionales, prévoit l'élaboration de plans locaux de déplacements (PLD) déclinant à l'échelle de bassins de déplacements les orientations fixées au niveau régional.

PLD de la Ville Nouvelle de Sénart

Deux PLD sont élaborés pour la Ville Nouvelle de Sénart. Les périmètres sont pour le PLD91 (PLD de l'Essonne) : Tigery, Saint-Pierre-du-Perray, Morsang et Saintry, et pour le PLD77 (PLD de Seine-et-Marne) : Vert-Saint-Denis, Cesson, Savigny-le-Temple, Nandy, Réau, Lieusaint, Combs-la-Ville et Moissy Cramayel.

L'objectif du PLD est la définition d'une politique multimodale des déplacements, permettant une accessibilité de qualité au territoire et un fonctionnement performant de celui-ci pour l'ensemble des habitants et actifs. Cette politique s'inscrit dans un cadre de fort développement de l'urbanisation et de la vie économique que les acteurs de ce territoire veulent "durable".

Le programme d'actions se décline par thème :

- En termes de transports collectifs :

- compléter le réseau lourd de transports collectifs par des liaisons radiales ou tangentielles au RER (Mise en place du T Zen Sénart Corbeil, Ligne de bus Citalien Melun-Sénart mise en service depuis 2007 en site banalisé, ligne de bus Seine-et-Marne Express entre Lieusaint et le Val d'Europe mise en service depuis 2008 en site banalisé) ;

- définir des critères de qualité pour l'amplitude et la fréquence des lignes composant le réseau bus régulier hiérarchisé (restructuration progressive du réseau Sénart bus en deux temps : 2007 puis 2008 ; mise en place de fréquence et d'amplitude plus attractives adaptées à la fonction de la ligne) ;
 - offrir des liaisons complémentaires aux lignes de bus régulières (pour les heures et lieux non desservis ou pour les Personnes à Mobilité Réduite) ;
 - renforcer l'attractivité des transports collectifs pour les usagers réguliers et occasionnels ;
 - valoriser les nombreuses gares et pôles TC de Sénart et améliorer l'intermodalité dans les pôles d'échange de Sénart (Comité de Pôle Lieusaint-Sénart, Comité de Pôle Savigny-le-Temple – Nandy - Bois Sénart ; Schéma directeur des gares routières et Schéma Directeur des Parc-relais (STIF).
- En termes de modes actifs et accessibilité PMR :
- faciliter l'usage des transports collectifs pour les Personnes à Mobilité Réduite (Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) du STIF en cours ; étude de priorisation de la mise en accessibilité des arrêts Sénart bus – 50 arrêts) ;
 - améliorer les conditions d'accessibilité dans les gares ;
 - harmoniser les choix d'aménagement sur l'ensemble de l'agglomération ou une meilleure lisibilité du réseau cyclable et une meilleure sécurité des usagers (Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du Conseil Général ; Schéma Directeur des Liaisons Douces Intercommunales (Syndicat d'Agglomération nouvelle SAN, SDRIF) ;
 - assurer une cohérence et une cohésion entre les réseaux communaux et intercommunaux et finaliser le maillage du réseau cyclable en milieu urbain.
- En termes de voiture particulières et stationnement :
- assurer une cohérence de la politique de stationnement dans le domaine public et privé en fonction de la demande réelle exprimée, de la desserte en transports collectifs et de la politique de mobilité souhaitée ;
 - uniformiser la politique de stationnement dans les centres villes à l'échelle de la Ville nouvelle (étude de recensement de l'offre en stationnement sur l'ensemble du territoire du SAN) ;
 - adapter l'offre de stationnement des Parcs-Relais à la demande et préserver le stationnement de longue durée sur les secteurs voisins (Etude Parc Relais 2006 et 2007 –SAN).
- Et de manière plus transversale :
- création d'une structure d'observation, d'information et de management de la mobilité ;
 - développement d'un urbanisme durable ;
 - mise en place d'un système multimodal adapté au Carré Sénart.

➤ **Le projet est cohérent avec les objectifs PLD. Il permet la mise en œuvre des objectifs généraux en matière de politique de transport.**

4.2.3.2 Programme local d'Habitat (PLH)

Par ses compétences en matière d'habitat, le SAN de Sénart s'est doté d'un Programme Local de l'Habitat définissant les objectifs et les principes de la politique locale de l'habitat sur le territoire de

ses 8 communes (Cesson, Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy Cramayel, Nandy, Réau, Savigny-le-Temple, et Vert-St-Denis) pour la période de 2009 à 2014.

Ce dernier vise le développement de logements neufs et l'amélioration du parc de logements existants dans un souci d'équilibre quantitatif et qualitatif de l'offre, de répartition équilibrée sur le territoire des 8 communes, de mixité fonctionnelle et sociale, et de préservation de l'environnement. Il a vocation à s'articuler avec les ambitions de développement économique et d'équipements publics de la ville nouvelle dans une perspective d'aménagement équilibré du territoire.

Le programme d'actions se décline suivants les thématiques suivantes :

- Répondre aux objectifs de construction par une programmation quantitative et qualitative des logements neufs 2009-2014 (+ 4 800 logements, soit +800 logements/an) ; une traduction des objectifs du PLH dans les documents ou outils d'urbanisme ; et une mobilisation des partenaires et des financements pour une orientation qualitative de l'offre et une maîtrise des prix de sortie ;
- Maintenir ou améliorer la qualité du parc existant par une incitation à la réhabilitation du parc privé ; et une veille à la réhabilitation du parc social ;
- Gérer les équilibres sociaux par la définition en partenariat et en assurant la cohérence des différents dispositifs de gestion du parc locatif social ; l'amélioration du soutien aux populations en difficulté ; la facilitation de l'accès au logement des jeunes ; l'identification des besoins de sédentarisation des gens du voyage ; le maintien des cadres des entreprises locales ; et en ciblant le développement du logement des étudiants ;
- Intégrer le développement durable dans la politique de l'habitat par l'organisation des filières et la formation aux techniques de l'éco-construction ou de l'éco-réhabilitation ; l'intégration des principes de l'éco-quartier dans l'aménagement des ZAC (Veille aux appels à projet sur la ville durable) ; le lancement d'un appel à projet sur l'évolutivité des logements ;
- Observer, évaluer, et renforcer les partenariats par la mise en place du volet habitat de l'observatoire urbain, par l'organisation d'une animation permanente autour de l'habitat pour renforcer les partenariats et l'efficacité de l'action.

➤ **Le projet est cohérent avec les objectifs du PLH. Il permet l'amélioration de la desserte en transports collectifs des principaux quartiers résidentiels et d'activités existants et en développement des communes de Cesson, Lieusaint, Vert-St-Denis et de Savigny-le-Temple.**

4.3 Compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

4.3.1 La directive Cadre sur l'eau

Approuvée par le Conseil Européen le 23 octobre 2000, la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) fixe un cadre pour la politique de l'eau dans les Etats membres de l'Union Européenne. Cette directive est transposée par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004.

L'idée fondatrice de la Directive est de fixer comme objectif que les milieux aquatiques doivent être en bon état d'ici 2015. Pour mettre en œuvre cette politique, la Directive prévoit que des plans de

gestion soient définis d'ici 2009 à l'échelle des grands bassins hydrographiques. Pour garantir la pertinence des objectifs qui seront fixés en 2009, la directive demande aux acteurs de l'eau de tenir compte des perspectives d'aménagement du territoire, puisque celles-ci auront nécessairement des effets sur les milieux aquatiques. En France, les SDAGE ont donc été révisés en 2009 pour faire office de plan de gestion.

4.3.2 Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Le SDAGE définit des mesures opérationnelles générales, applicables à l'ensemble du bassin, qui constituent des objectifs de résultats et des règles essentielles de gestion. A plus grande échelle, et sur la base de l'état des lieux du bassin, le SDAGE édicte des mesures opérationnelles territoriales qui correspondent soit à des orientations, soit à des règles d'encadrement du SDAGE.

Aujourd'hui, le SDAGE constitue la référence commune pour tous les acteurs de l'eau, puisqu'il bénéficie d'une légitimité politique et d'une portée juridique.

Les communes du fuseau d'étude sont couvertes par le **SDAGE du Bassin Seine-Normandie**.

Ce SDAGE est institué, comme tous les **SDAGE**, par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992. **Élaboré puis adopté par le comité de bassin, le SDAGE 2010-2015 a été approuvé le 20 novembre 2009.**

Il définit les grandes orientations de la politique de l'eau sur le bassin Seine-Normandie. Son programme de mesure a également été arrêté à cette date.

Les grandes orientations du SDAGE Seine-Normandie sont les suivantes :

- diminuer les pollutions ponctuelles par les polluants classiques,
- diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques,
- réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses,
- réduire les pollutions microbiologiques des milieux,
- protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future,
- protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides,
- gérer la rareté de la ressource en eau,
- limiter et prévenir le risque d'inondation.

Le SDAGE est un outil de droit. Les programmes et projets doivent être compatibles ou rendus compatibles avec ses dispositions; dans les autres cas, ils doivent les prendre en compte.

Le T Zen prévoit la mise en place d'emprises végétales et la récupération des eaux de ruissellement sur les chaussées.

La mise en place du T Zen, avec un passage toutes les 6 minutes en heure de pointe, devrait participer à la réduction de l'usage des véhicules particuliers et ainsi réduire les émissions de polluants atmosphériques.

➤ **Ainsi, le projet est compatible avec les orientations du SDAGE Seine-Normandie qui demande lors de la définition des projets :**

- **la gestion des milieux aquatiques par la restauration et la valorisation en agissant au niveau des bassins versants et des vallées, en réduisant le ruissellement et l'érosion. Plus particulièrement, la définition des équipements structurants, routes, voies ferrées..., doivent maîtriser quantitativement et qualitativement les eaux de ruissellement (maîtrise foncière d'une bande végétale suffisante, utilisation de chaussées poreuses, mise en place d'une bande végétale de transition, ...).**
- **la gestion qualitative de la ressource par l'amélioration de la qualité générale. Ceci par le renforcement des objectifs de qualité, la réduction des foyers de pollution, la réduction des apports diffus, la protection de la santé publique et la prévention des pollutions accidentelles.**

5 COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE PLU DE LIEUSAIN

5.1 Contenu du Plan local d'urbanisme

La commune de Lieusaint dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé par délibération du Conseil Municipal le **19 mai 2008 et modifié les 22 juin 2009, 28 juin 2010, 23 juin 2011 et 28 juin 2012.**

Les pièces constitutives du PLU opposable aux tiers de Lieusaint sont les suivantes :

- Rapport de présentation
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)
- Plans de zonage
- Règlement
- Contraintes et servitudes

5.2 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

Le projet de liaison T Zen entre Sénart et Melun rentre en adéquation avec les orientations des documents de planification urbaine en vigueur :

- **En construisant une offre supérieure de transports publics,**
- **En partageant mieux l'espace public, qu'il s'agisse de partage physique dans les voies existantes ou de développement de nouvelles liaisons privilégiant les modes dits doux (marche, vélo).**

Le projet nécessite néanmoins une mise en compatibilité afin :

- **de s'assurer que les règlements des zonages concernés par le projet autorisent la construction d'une infrastructure de transport, ainsi que les équipements et installations divers liés à la liaison T Zen entre Sénart et Melun ;**
- **d'inscrire en emplacements réservés les terrains privés nécessaires à l'implantation de l'aménagement. Il s'agit là de prévoir des emplacements réservés à l'implantation du projet afin d'éviter que les terrains concernés soient utilisés par leurs propriétaires de façon incompatible avec cette destination future ;**

La mise en compatibilité est donc nécessaire, en application des articles L 123-16 et R 123-23 du Code de l'Urbanisme et consiste à l'adaptation des emplacements réservés pour l'aménagement de la ligne T Zen, ainsi que des règlements des zonages concernés par l'aménagement.

5.2.1 Le rapport de présentation

Adapter et développer l'offre de transports en commun à Lieusaint en articulation avec le territoire de la ville nouvelle de Sénart, représente un des principaux enjeux du Plan Local d'Urbanisme de Lieusaint. Il est noté que la desserte actuelle en transports collectifs des quartiers résidentiels, des pôles d'activités et de loisirs doit être ajustée et complétée en lien avec les développements urbains récents et à venir. Ainsi, la desserte du Carré de Sénart représente un enjeu particulier, dont il convient d'améliorer l'accessibilité pour confirmer sa polarité dans l'agglomération de Sénart, et favoriser les déplacements doux en cohérence avec l'image d'une ville soucieuse de la préservation de son environnement.

➤ **Le projet de liaison T Zen Sénart Melun répond aux enjeux inscrits dans le rapport de présentation du PLU.**

5.2.2 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de Lieusaint est structuré autour de six grandes orientations qui visent à :

- Conserver la forme traditionnelle de la ville tout au long de son développement ;
- Offrir une meilleure diversité en matière de logement pour répondre aux besoins de chacun ;
- Participer au développement des activités et favoriser leur diversification ;
- Continuer à équiper la ville au fur et à mesure de son développement ;
- A faciliter les déplacements et assurer un meilleur partage des espaces de la ville par les différents usagers ;
- Protéger et valoriser le patrimoine naturel et historique.

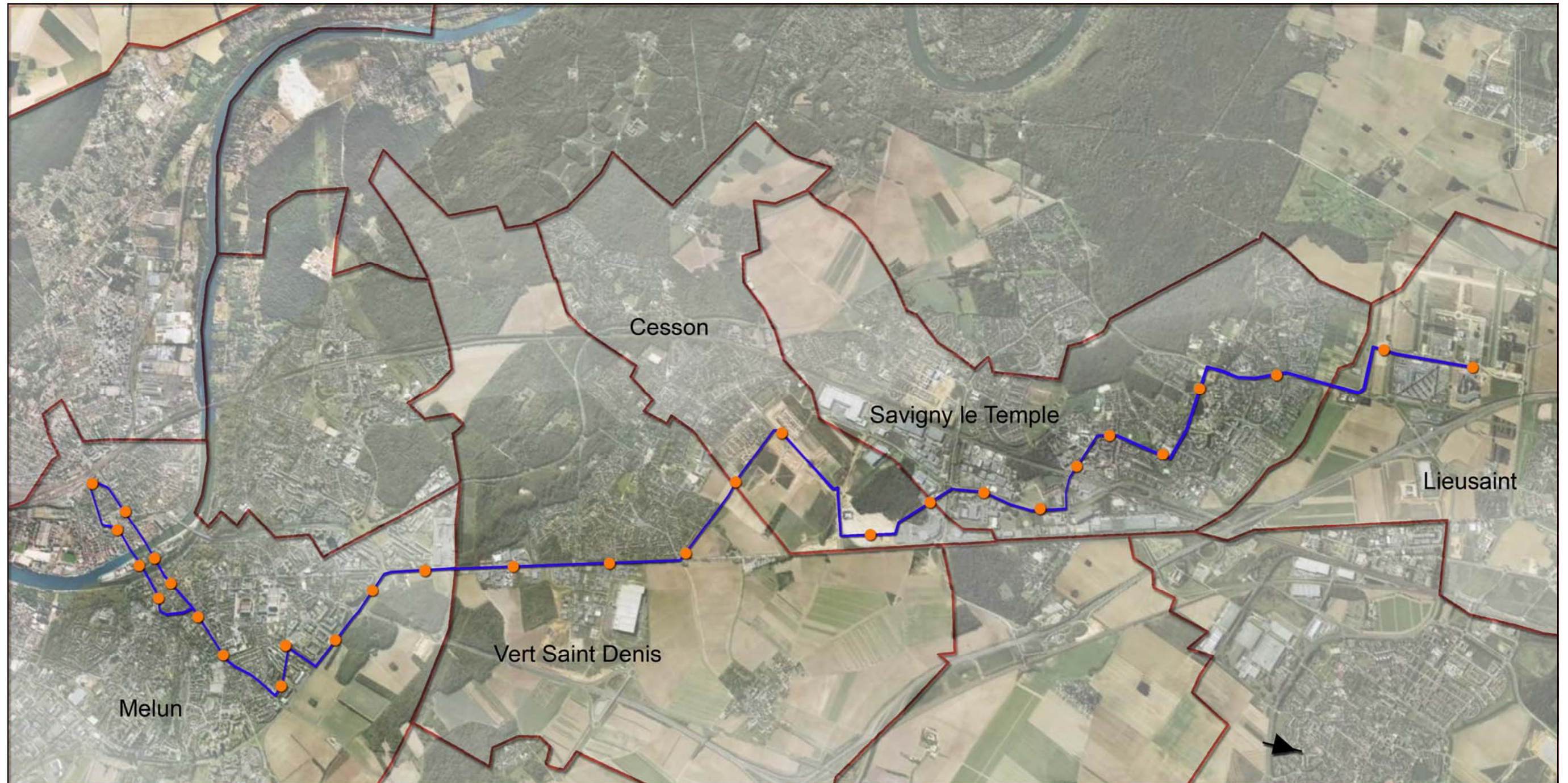
Concernant le volet « déplacements », l'objectif visé pour le développement des transports collectifs est de faciliter les liaisons vers les grands pôles régionaux, dont la liaison entre le Carré et l'agglomération de Melun représente un enjeu particulier permettant de favoriser leur développement respectif. En complément du développement des transports collectifs, le PADD vise également la facilitation des déplacements entre le centre-ville, la gare et le Carré par le renforcement des liaisons douces, en aménageant notamment une liaison plus directe entre la gare et le Carré.

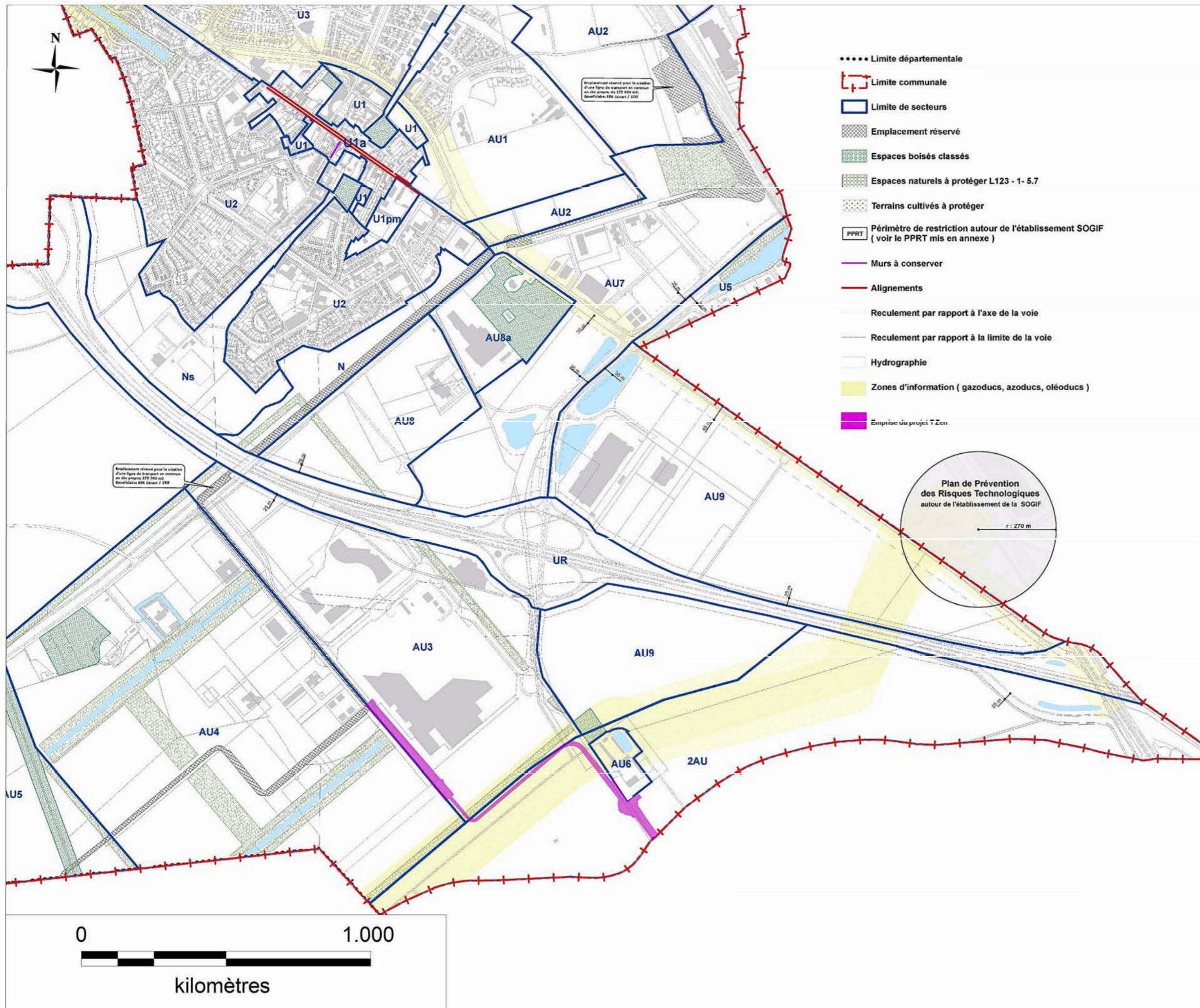
➤ **Le projet de liaison T Zen Sénart Melun est cohérent avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU.**

➤ **Toutefois, le PADD fait référence au chapitre V §1 : « De même la liaison tramway entre le Carré et l'agglomération de Melun (en cours d'étude) devra t'elle permettre de relier de manière efficace les deux agglomérations et de favoriser leur développement respectif. » Il convient de remplacer « liaison tramway » par « liaison de Transport en Commun en Site Propre » (TCSP) afin de renforcer la cohérence avec le projet du T Zen.**

➤ **Enfin, pour assurer une bonne lisibilité du projet, il convient d'annexer au chapitre V du PADD un plan du tracé de la ligne de T Zen Sénart-Melun, et une planche informative de l'emprise du projet de T Zen sur le territoire de la commune de Lieusaint (voir ci-après).**

➤ **Concernant les Orientations d'aménagement du PLU, qui comportent des informations sur les transports en commun mais pas de réelles préconisations, le projet est compatible et il n'y a pas lieu d'y apporter des modifications dans le cadre de la présente mise en compatibilité.**





PROJET T ZEN SENART MELUN
 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LIEUSAIN
 PLANCHE 1.1 emprise du projet
 -Etat informatif-

5.2.3 Règlement et zonage

Le fuseau d'étude intercepte les zones suivantes :

Commune	Codification du secteur	Description de la zone
LIEUSAIN	AU2	Cette zone recouvre deux secteurs qui sont la concrétisation de l'éco-quartier de l'Eau Vive. Le secteur concerné par le tracé correspond à une partie restant à urbaniser de la ZAC de la Pyramide et la ZAC Université-Gare.
	2AU	Territoires agricoles situés en périphérie de la commune, ainsi qu'une portion de l'Allée Royale
	AU3	Partie de la ZAC du Carré située au nord de l'avenue Paul Delouvrier et comprise entre Trait d'Union et l'autoroute A5a, incluant le centre commercial régional Carré Sénart
	AU4	Partie centrale de la ZAC du Carré.

5.2.3.1 Zone AU2

Les zones AU2 ont vocation à assurer dans le cadre de l'écoquartier de l'Eau Vive une bonne mixité entre le logement, l'enseignement, les bureaux et les services. Les opérations de construction et d'aménagement doivent présenter des caractéristiques prenant en compte des éléments de qualité environnementale.

5.2.3.1.1 Extrait du règlement du PLU de Lieusaint- Zone AU2 – situation avant mise en compatibilité du PLU

ARTICLE AU2/1 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1.1 Les activités à usage exclusif d'entreposage et de logistiques, sauf celles indiquées à l'article suivant,

1.2 Les activités industrielles et artisanales,

1.3 Les garages collectifs de caravanes, de camping-cars, les dépôts de véhicules autres que ceux liés aux logements et aux centres de maintenance de transports publics,

1.4 Les terrains de camping caravaning ainsi que le stationnement des mobil homes,

1.5 Les établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes, dans la zone permanente d'interdiction, de part et d'autre des canalisations de transport de matières dangereuses, telle que figurant au plan n°12 des servitudes.

ARTICLE AU2/2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

2.1 Les affouillements et exhaussements du sol, tel qu'ils sont définis dans le Code de l'Urbanisme, s'ils sont liés :

- à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur
- ou à l'aménagement paysager des espaces libres.

2.2 Les installations classées pour la protection de l'environnement, liées à des activités autorisées :

- sous réserve que soient mises en œuvre toutes dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants et permettre d'éviter les pollutions, nuisances ou dangers.

2.3 Les constructions destinées à l'entreposage :

- sous réserve qu'elles soient nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

2.4 Dans la « zone intermédiaire », de part et d'autre des canalisations de transport de matières dangereuses telle que figurant au plan n° 12 des servitudes : Les établissements recevant du public (ERP) pourront être autorisés à condition que leur construction ou extension ne portent pas atteinte à la sécurité des personnes. La démonstration de la limitation de l'atteinte à la sécurité des personnes fera l'objet d'une étude spécifique, soumise aux services compétents.

5.2.3.1.2 Mise en compatibilité du règlement de la zone AU2

Comme cité article AU2/1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES, **sont interdits les garages collectifs de caravanes, de camping-cars, les dépôts de véhicules autres que ceux liés aux logements et aux centres de maintenance de transports publics.**

➤ Ainsi, les travaux concernant l'extension du centre d'exploitation et de maintenance situé à proximité de la gare RER de Lieusaint sont autorisés en zone AU2 par le règlement en vigueur.

5.2.3.2 Zone 2AU

Ces zones correspondent à des territoires agricoles situés en périphérie de la commune, ainsi qu'à une portion de l'Allée Royale. Une modification, ou une révision du PLU sera nécessaire pour ouvrir ces secteurs à l'urbanisation.

5.2.3.2.1 Extrait du règlement du PLU de Lieusaint- Zone 2AU – situation avant mise en compatibilité du PLU

ARTICLE 2AU1 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- 1.1 Dans l'attente d'une révision ou d'une modification du PLU qui fixerait les modalités d'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs, toutes les occupations et utilisations du sol ne répondant pas à la vocation de la zone sont interdites.
- 1.2 Les établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes, dans la zone permanente d'interdiction, de part et d'autre des canalisations de transport de matières dangereuses, telle que figurant au plan n°12 des servitudes.

ARTICLE 2AU2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

- 2.1 Les travaux, affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient rendus nécessaires par la réalisation du nouveau tracé de la voie M1 (route de Villepècle) ou par l'édification de mouvements de terres participant au paysagement des espaces libres.
- 2.2 Les aménagements golifiques ou sportifs, ainsi que la réalisation de leurs annexes (vestiaires, sanitaires, gradins...) sous réserve d'une bonne intégration au paysage de la zone.
- 2.3 L'activité maraîchère en lien avec la vocation agricole de la zone.

➤ **Les travaux concernant l'aménagement du T Zen Sénart-Melun ne sont pas autorisés par le règlement de la zone 2AU et nécessite une mise en compatibilité.**

5.2.3.2.2 Mise en compatibilité du règlement de la zone 2AU

ARTICLE 2AU1 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- 1.1 Dans l'attente d'une révision ou d'une modification du PLU qui fixerait les modalités d'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs, toutes les occupations et utilisations du sol ne répondant pas à la vocation de la zone sont interdites.
- 1.3 Les établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes, dans la zone permanente d'interdiction, de part et d'autre des canalisations de transport de matières dangereuses, telle que figurant au plan n°12 des servitudes.

ARTICLE 2AU2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

- 2.1 Les travaux, affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient rendus nécessaires par la réalisation du nouveau tracé de la voie M1 (route de Villepècle), **par la réalisation d'équipements publics et d'intérêt collectif liés au fonctionnement du projet de voie nouvelle de transport en site propre T Zen Sénart Melun, ou** par l'édification de mouvements de terres participant au paysagement des espaces libres.
- 2.2 Les aménagements golifiques ou sportifs, ainsi que la réalisation de leurs annexes (vestiaires, sanitaires, gradins...) sous réserve d'une bonne intégration au paysage de la zone.
- 2.3 L'activité maraîchère en lien avec la vocation agricole de la zone.

5.2.3.3 Zone AU3

La zone correspond à la partie de la ZAC du Carré située au nord de l'avenue Paul Delouvrier et comprise entre Trait d'Union et l'autoroute A5a. Elle inclut à la date d'approbation du présent Plan local d'urbanisme, le centre commercial régional Carré Sénart. Il s'agit au sein du Carré d'une zone en cours d'urbanisation qui peut accueillir, des bureaux, des services et activités, ainsi que des commerces et des équipements publics ou privés.

5.2.3.3.1 Extrait du règlement du PLU de Lieusaint - Zone AU3 – situation avant mise en compatibilité du PLU

ARTICLE AU3/1 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- 1.1 Les activités industrielles, les entrepôts, les garages et les constructions à usage artisanal.
- 1.2 Les logements autres que ceux définis à l'article 2.
- 1.3 Les garages collectifs de caravanes, de camping-cars, les dépôts de véhicules autres que ceux liés aux logements et aux centres de maintenance de transports publics.
- 1.4 Les terrains de camping caravanning ainsi que le stationnement des mobil homes.

ARTICLE AU3/2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

- 2.1 Les installations classées pour la protection de l'environnement, liées à des activités autorisées :
 - sous réserve que soient mises en œuvre toutes dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants et permettre d'éviter les pollutions, nuisances ou dangers.
- 2.2 Les constructions à usage d'habitation :
 - si elles sont destinées à des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer le fonctionnement, le gardiennage ou la surveillance des bâtiments.
- 2.3 Les affouillements et exhaussements du sol, tel qu'ils sont définis dans le Code de l'Urbanisme :
 - s'ils sont liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur,
 - ou à l'aménagement paysager des espaces libres.

5.2.3.3.2 Mise en compatibilité du règlement de la zone AU3

Comme cité en présentation du règlement de la zone AU3 – **zone en cours d'urbanisation qui peut accueillir des bureaux, des services et activités, ainsi que des commerces et des équipements publics ou privés.**

➤ **Ainsi, les travaux concernant l'aménagement du T Zen Sénart-Melun ne sont pas autorisés de façon explicite par le règlement de la zone AU3 et nécessitent une mise en compatibilité.**

La zone correspond à la partie de la ZAC du Carré située au nord de l'avenue Paul Delouvrier et comprise entre Trait d'Union et l'autoroute A5a. Elle inclut à la date d'approbation du présent Plan local d'urbanisme, le centre commercial régional Carré Sénart. Il s'agit au sein du Carré d'une zone en cours d'urbanisation qui peut accueillir, des bureaux, des services et activités, ainsi que des commerces et des équipements publics ou

privés. **Les équipements publics et d'intérêt collectif liés au fonctionnement du projet de voie nouvelle de transport en site propre T Zen Sénart-Melun, sont autorisés et participent au développement de la zone.**

ARTICLE AU3/1 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- 1.1 Les activités industrielles, les entrepôts, les garages et les constructions à usage artisanal.
- 1.2 Les logements autres que ceux définis à l'article 2.
- 1.3 Les garages collectifs de caravanes, de camping-cars, les dépôts de véhicules autres que ceux liés aux logements et aux centres de maintenance de transports publics.
- 1.4 Les terrains de camping caravanning ainsi que le stationnement des mobil homes.

ARTICLE AU3/2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

- 2.1 Les installations classées pour la protection de l'environnement, liées à des activités autorisées :
 - sous réserve que soient mises en œuvre toutes dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants et permettre d'éviter les pollutions, nuisances ou dangers.
- 2.2 Les constructions à usage d'habitation :
 - si elles sont destinées à des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer le fonctionnement, le gardiennage ou la surveillance des bâtiments.
- 2.3 Les affouillements et exhaussements du sol, tel qu'ils sont définis dans le Code de l'Urbanisme :
 - s'ils sont liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur,
 - ou à l'aménagement paysager des espaces libres,

5.2.3.4 Zone AU4

La zone correspond à la partie centrale du Carré. Il s'agit d'une zone en cours d'urbanisation, destinée à recevoir des équipements publics ou privés, des activités tertiaires ou de bureaux ainsi que des commerces et services. C'est la zone de développement du Carré qui doit s'articuler autour des grands éléments d'infrastructure qui y sont réalisés. Le logement peut y être admis.

5.2.3.4.1 Extrait du règlement du PLU de Lieusaint - Zone AU4 – situation avant mise en compatibilité du PLU

ARTICLE AU4/1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- 1.1 Les activités industrielles, les entrepôts, les garages et les constructions à usage artisanal ;
- 1.2 Les garages collectifs de caravanes, de camping-cars, les dépôts de véhicules autres que ceux liés aux logements et aux centres de maintenance de transports publics ;
- 1.3 Les terrains de camping caravanning ainsi que le stationnement des mobil homes ;

ARTICLE AU4/2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

- 2.1 Les installations classées pour la protection de l'environnement, liées à des activités autorisées :
 - sous réserve que soient mises en oeuvre toutes dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants et permettre d'éviter les pollutions, nuisances ou dangers.
- 2.2 Les affouillements et exhaussements du sol, tel qu'ils sont définis dans le Code de l'Urbanisme:
 - s'ils sont liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur
 - ou à l'aménagement paysager des espaces libres.

5.2.3.4.2 Mise en compatibilité du règlement de la zone AU4

Comme cité en présentation du règlement de la zone AU4 – **zone en cours d'urbanisation, destinée à recevoir des équipements publics ou privés, des activités tertiaires ou de bureaux ainsi que des commerces et services.**

➤ **Ainsi, les travaux concernant l'aménagement du T Zen Sénart-Melun ne sont pas autorisés de façon explicite par le règlement de la zone AU3 et nécessitent une mise en compatibilité.**

La zone correspond à la partie centrale du Carré. Il s'agit d'une zone en cours d'urbanisation, destinée à recevoir des équipements publics ou privés, des activités tertiaires ou de bureaux ainsi que des commerces et services. **Les équipements publics et d'intérêt collectif liés au fonctionnement du projet de voie nouvelle de transport en site propre T Zen Sénart-Melun, sont autorisés et participent au développement de la zone.** C'est la zone de développement du Carré qui doit s'articuler autour des grands éléments d'infrastructure qui y sont réalisés. Le logement peut y être admis.

ARTICLE AU4/1 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- 1.1 Les activités industrielles, les entrepôts, les garages et les constructions à usage artisanal ;

1.2 Les garages collectifs de caravanes, de camping-cars, les dépôts de véhicules autres que ceux liés aux logements et aux centres de maintenance de transports publics ;

1.3 Les terrains de camping caravanning ainsi que le stationnement des mobil homes ;

ARTICLE AU4/2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

- 2.1 Les installations classées pour la protection de l'environnement, liées à des activités autorisées :
 - sous réserve que soient mises en oeuvre toutes dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants et permettre d'éviter les pollutions, nuisances ou dangers.
- 2.2 Les affouillements et exhaussements du sol, tel qu'ils sont définis dans le Code de l'Urbanisme:
 - s'ils sont liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur
 - ou à l'aménagement paysager des espaces libres.

T Zen Sénart Melun	Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Pièce 9 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Mai 2012	38
--------------------	--	----------	----

5.3 Mise à jour de la liste des emplacements réservés

La mise en compatibilité concerne la création d'emplacements réservés calés sur les emprises projetées du projet au stade des études préliminaires. Les emplacements seront numérotés ultérieurement par les services compétents de la ville (un numéro unique pourrait être utilisé pour les emplacements réservés nécessaires à la réalisation du projet T Zen).

Ces emplacements réservés pour « emprise voie nouvelle transport en site propre » seront au bénéfice du Conseil général de Seine et Marne et du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). **Les emplacements sont localisés sur le plan ci-après et représentent une superficie totale d'environ 21 870 m².**

Pour mémoire, ils concernent les axes suivants :

Localisation		Type	Surface (m ²)
Lieuxaint	Cueillette et RD50	Foncier	20 870
	Dépôt actuel T Zen Gare de Lieusaint	Foncier	1 000
TOTAL LIEUSAIN			21 870

5.3.1 Liste des emplacements réservés actuels

REF	DESTINATION	COLLECTIVITE BENEFICIAIRE	SUPERFICIE OU EMPRISE
1	Réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre	EPA Sénart	275 000m ²

5.3.2 Emplacement réservé à ajouter au titre du projet T Zen Sénart-Melun

REF	DESTINATION	COLLECTIVITE BENEFICIAIRE	SUPERFICIE OU EMPRISE
1	Réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre	EPA Sénart	275 000m ²
2	Emprise voie nouvelle transport en site propre	Conseil général de Seine-et-Marne et Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)	21 870m²

5.4 Mise à jour de la liste des servitudes

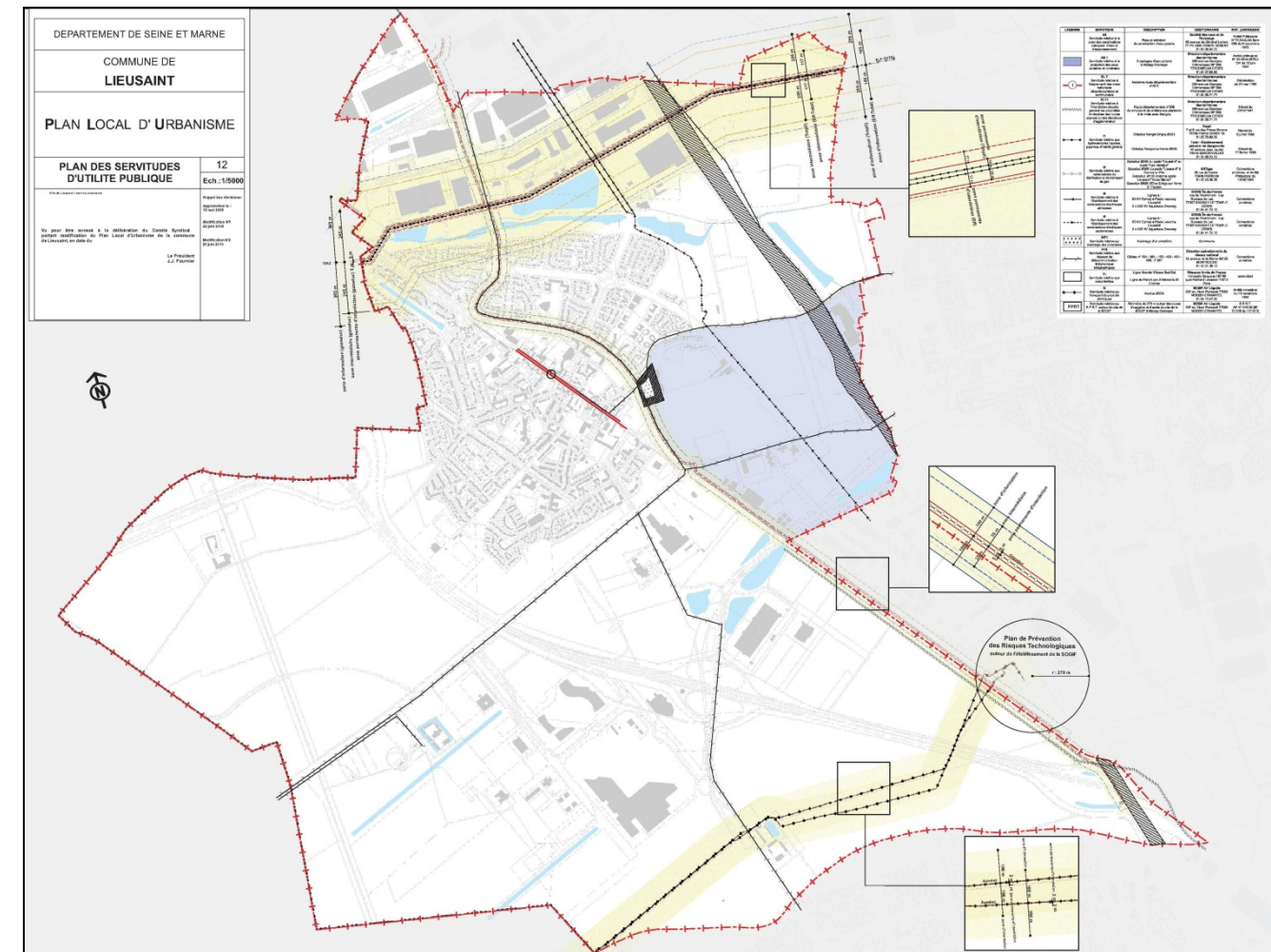
La liste actuelle des servitudes d'utilité publique est présentée ci-dessous :

LEGENDE	SERVITUDE	DESCRIPTION	GESTIONNAIRE	REF. JURIDIQUES	
	AS	Servitude relative à la pose des canalisations publiques d'eau et d'eau usées	Société des Eaux et de l'Éclairage 85 avenue du Général Leclerc 77170 BRÉCY-CEMETIE ROBERT 01.84.05.04.72	Arrêté Préfectoral N°72-DAGAD.Serv 058 du 6 novembre 1972	
	AS 1	Servitude relative à la protection des eaux potables et minérales	Direction départementale des territoires 288 avenue Georges Clémenceau BP 595 77005 MELUN CEDEX 01.84.37.88.60	Arrêté préfectoral N° 84-00A-SERU-124 du 13 juin 1984	
	EL 7	Servitude relative à l'équipement des voies nationales départementales et communales	Direction départementale des territoires 288 avenue Georges Clémenceau BP 595 77005 MELUN CEDEX 01.80.56.71.71	Déclaration du 23 mai 1989	
	EL 11	Servitude relative à l'entretien d'accès devant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomération	Direction départementale des territoires 288 avenue Georges Clémenceau BP 595 77005 MELUN CEDEX 01.80.56.71.71	Décret du 22/12/1981	
	II	Servitude relative aux hydrocarbures liquides, pipelines d'intérêt général	Tripoli 7 et 9 rue des Frères Monera 75738 PARIS CEDEX 15 01.55.78.85.00 Total - Établissement pétrolier de Gargenville 40 avenue Jean Jaures 78440 GARGENVILLES 01.30.98.33.51	Décret du 9 juillet 1966 Décret du 17 février 1966	
	II	Servitude relative aux canalisations de distribution et de transport de gaz	Gazoduc 8200 du poste "Lieuxaint" au poste "Les Halottes" Gazoduc 8200 du poste "Lieuxaint" à Combs la Ville Gazoduc 8100 Antenne poste Lieusaint "Victor Michel" Gazoduc 8600 d'Éry Grigny-sur-Yerre à Trappes	GRTgaz 25 rue de Calais 75436 PARIS 08 01.40.23.38.38	Conventions amiables et Arrêté Préfectoral du 12/07/08
	II	Servitude relative à l'implantation des canalisations électriques aériennes	Lignes à : 63 KV Epinay à Poste Lesurcq-Lieuxaint 2 x 225 KV Aqueducs-Cherisy	DRRE Île-de-France rue de l'Aluminium - Les Bureaux du Lac 77547 SAVIGNY LE TEMPLE CEDEX 01.84.41.72.10	Conventions amiables
	II	Servitude relative à l'implantation des canalisations électriques souterraines	Lignes à : 63 KV Epinay à Poste Lesurcq-Lieuxaint 2 x 225 KV Aqueducs-Cherisy	DRRE Île-de-France rue de l'Aluminium - Les Bureaux du Lac 77547 SAVIGNY LE TEMPLE CEDEX 01.84.41.72.10	Conventions amiables
	INT1	Servitude relative au voisinage des cimetières	Commune		
	PT3	Servitude relative aux réseaux de télécommunication télégraphique	Câbles n° 354 - 354 - 150 - 400 - 401 - 438 - F 301	Direction opérationnelle du réseau national 42 avenue de la Marne 92120 MONTELEONE 01.42.81.38.13	Conventions amiables
	T1	Servitude relative aux voies ferrées	Ligne Grande Vitesse Sud-Est Ligne de Paris-Lyon à Marseille St Charles	Réseaux ferrés de France Immeuble Sequana I 87-89 quai Faurand Levallois 75015 Paris	sans objet
	IS	Servitude relative au transport de produits chimiques	Azodac 8200	SOGIF Air Liquide 507 av. Henri Poincaré 77555 MOSSY-CRAMAYEL 01.84.13.47.30	Arrêté ministériel du 16 novembre 1994
	PPRT	Servitude relative au P.P.R.T. autour du site de la SOGIF	Périmètre de 270 m autour des cuves d'azodac et d'acide du site de la SOGIF à Moissy-Cramayel	SOGIF Air Liquide 507 av. Henri Poincaré 77555 MOSSY-CRAMAYEL	P.P.R.T. AP N° 010 DCSE N° 248 du 14/12/10

Les zones soumises à servitude, en contacts ou à proximité de l'emprise du T Zen Sénart Melun correspondent à :

- la protection des eaux potables et minérales (AS1) au droit du dépôt à la gare de Lieusaint
- au transport de produits chimiques au droit de la RD50 et Cueillette

Aucune servitude d'utilité n'est créée dans le cadre du projet



Plan des servitudes d'utilité publique du PLU de Lieusaint – état actuel

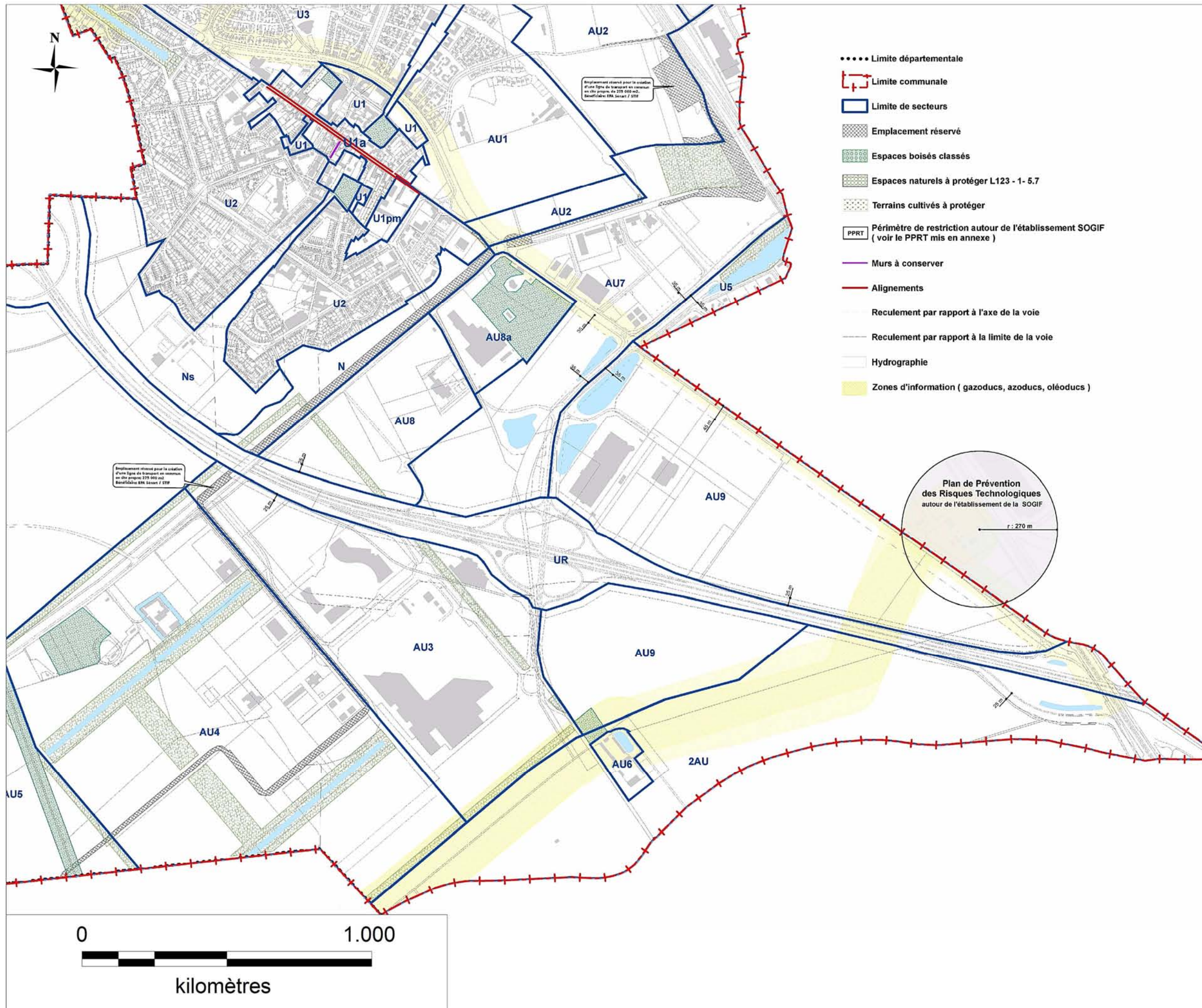
5.5 Mise en compatibilité des documents graphiques

Le plan de zonage du PLU de Lieusaint n'intègre pas d'emplacement réservé pour la mise en place de l'infrastructure du T Zen et de ses opérations connexes (réaménagement de voirie et continuité piétonne, pistes cyclables le long du tracé de la ligne, équipements techniques).

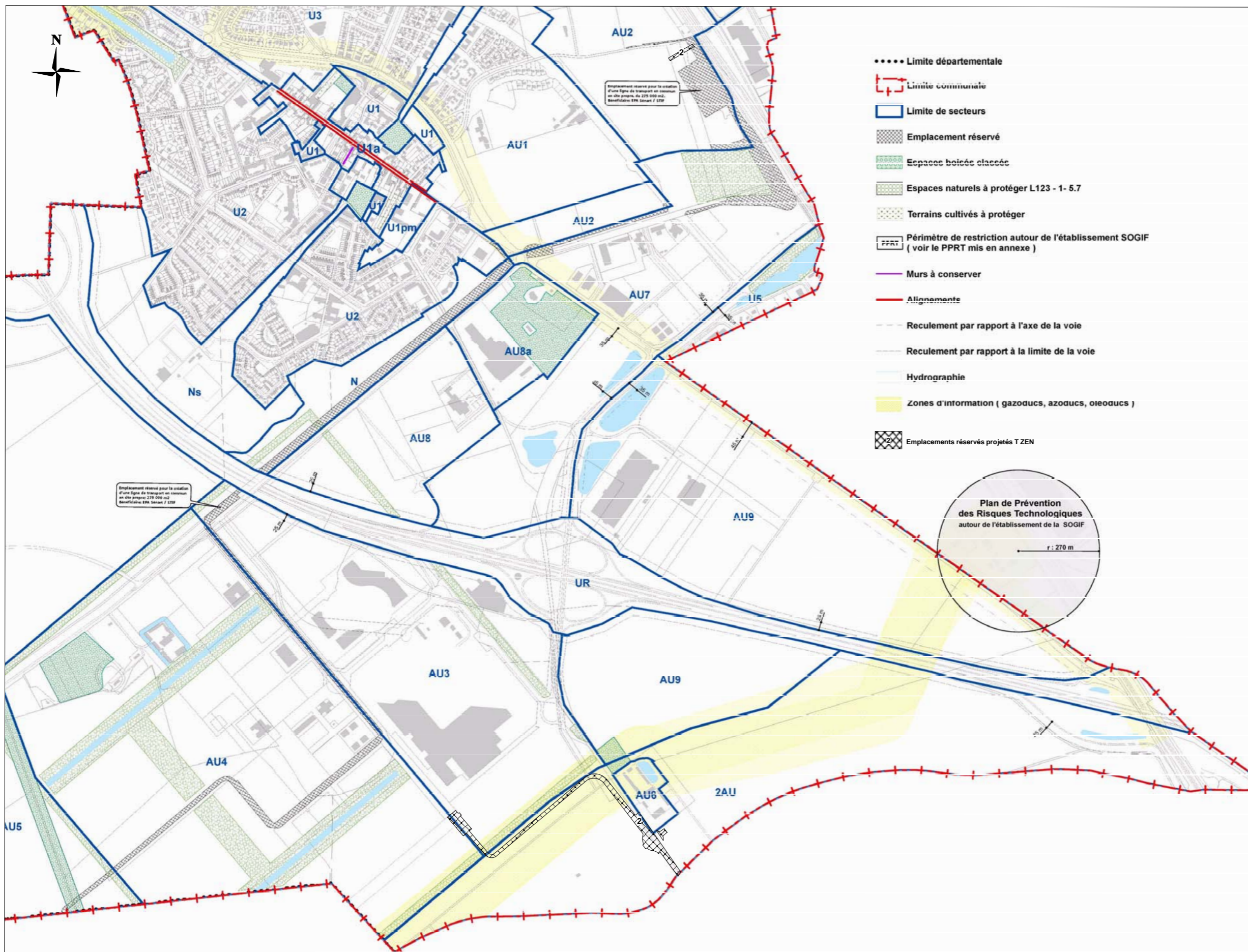
La mise en compatibilité des pièces graphiques du PLU porte donc sur les points suivants :

- **Inscription d'emplacements réservés relatifs au projet de réalisation d'une ligne de transport en commune en site propre entre Sénart et Melun sur le plan de zonage du PLU.**

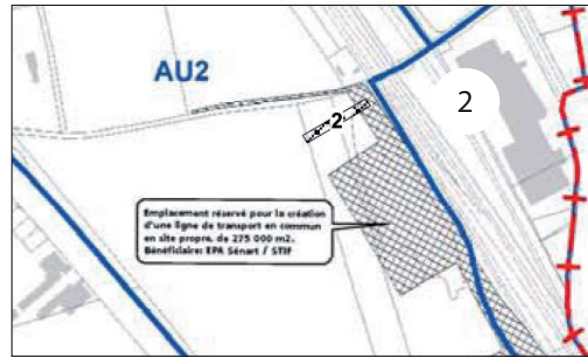
A noter que le projet croise un espace naturel à protéger (Article L123-1-5.7 du Code de l'Urbanisme) sur une emprise totale d'environ 360 m² au droit du secteur de Cueillette. En vue de compenser cet impact, le projet T Zen prend en compte la reconstitution d'arbres dans le cadre d'un aménagement paysager qualitatif, dont la surface précise et la localisation seront définies dans les étapes ultérieures.



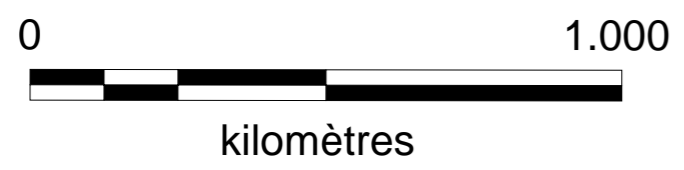
PROJET T ZEN SENART MELUN
 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LIEUSAIN
 PLANCHE 1.2 Etat initial



- Limite départementale
- Limite communale
- ▭ Limite de secteurs
- ▨ Emplacement réservé
- ▨ Espaces boisés classés
- ▨ Espaces naturels à protéger L123 - 1- 5.7
- ▨ Terrains cultivés à protéger
- PPRT PÉRIMÈTRE DE RESTRICTION AUTOUR DE L'ÉTABLISSEMENT SOGIF (voir le PPRT mis en annexe)
- Murs à conserver
- Alignement
- Reculement par rapport à l'axe de la voie
- Reculement par rapport à la limite de la voie
- Hydrographie
- Zones d'information (gazoducs, azoducs, oleoducs)
- ▨ Emplacements réservés projetés T ZEN



PROJET T ZEN SENART MELUN
 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LIEUSAIN
 PLANCHE 1.2 Etat projeté



6 SYNTHÈSE DES MISES EN COMPATIBILITE

Documents réglementaires concernés	<p>Mise en compatibilité <i>Les éléments surlignés de rouge sont ajoutés au document en vigueur</i></p>
<p>PLU DE LIEUSAIN</p>	<p>Zone 2AU ARTICLE 2AU2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES 2.1 Les travaux, affouillements et exhaussements de sol, à condition qu'ils soient rendus nécessaires par la réalisation du nouveau tracé de la voie M1 (route de Villepècle), par la réalisation d'équipements publics et d'intérêt collectif liés au fonctionnement du projet de voie nouvelle de transport en site propre T Zen Sénart Melun, ou par l'édification de mouvements de terres participant au paysagement des espaces libres.</p> <p>Zone AU3 PRESENTATION DU REGLEMENT DE LA ZONE AU3 La zone correspond à la partie de la ZAC du Carré située au nord de l'avenue Paul Delouvrier et comprise entre Trait d'Union et l'autoroute A5a. Elle inclut à la date d'approbation du présent Plan local d'urbanisme, le centre commercial régional Carré Sénart. Il s'agit au sein du Carré d'une zone en cours d'urbanisation qui peut accueillir, des bureaux, des services et activités, ainsi que des commerces et des équipements publics ou privés. Les équipements publics et d'intérêt collectif liés au fonctionnement du projet de voie nouvelle de transport en site propre T Zen Sénart-Melun, sont autorisés et participent au développement de la zone.</p> <p>Zone AU4 PRESENTATION DU REGLEMENT DE LA ZONE AU4 La zone correspond à la partie centrale du Carré. Il s'agit d'une zone en cours d'urbanisation, destinée à recevoir des équipements publics ou privés, des activités tertiaires ou de bureaux ainsi que des commerces et services. Les équipements publics et d'intérêt collectif liés au fonctionnement du projet de voie nouvelle de transport en site propre T Zen Sénart-Melun, sont autorisés et participent au développement de la zone. C'est la zone de développement du Carré qui doit s'articuler autour des grands éléments d'infrastructure qui y sont réalisés. Le logement peut y être admis.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pièces graphiques - Création d'un emplacement réservé N°2 d'une superficie de 21 870m² au bénéfice du Conseil général de Seine-et-Marne et du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) pour emprise voie nouvelle transport en site propre.

> SYSTRA
Mandataire
Ingénierie
Transport

> RICHEZ ASSOCIES
Architecture
Urbanisme
Paysage

> SEMAPHORES
Infrastructure

> EXALTA
Concertation