

FÉVRIER 2019

ALBUM DES PROJETS FLASH

MELUN VAL DE SEINE

3 SEMAINES POUR UN PROJET
POUR AMÉLIORER L'ENVIRONNEMENT
ET LE CADRE DE VIE

OUVERTS AUX ETUDIANTS PAYSAGISTES ET ARCHITECTES,
ET AUX JEUNES PROFESSIONNELS D'ÎLE DE FRANCE



PROJETS FLASH MELUN VAL DE SEINE

La gare de Melun représente un défi d'aménagement majeur pour l'Agglomération Melun Val de Seine. Porte d'entrée principale du Territoire, elle voit converger chaque jour de nombreux flux d'usagers, au cours de déplacements multimodaux. La saturation de la gare et les nombreux dysfonctionnements quotidiens impliquent des choix forts et des interventions audacieuses à la hauteur des enjeux que représente cet espace, notamment en matière d'accessibilité. L'ensemble des partenaires impliqués dans ce projet s'accordent sur la nécessité de concevoir un pôle d'échanges multimodal, qui soit à la fois fonctionnel, agréable et adapté aux besoins futurs, afin que ce lieu ne soit plus seulement un lieu de passage subit, mais un véritable espace de vie. Dans ce contexte, la gare de Melun représentait un terrain de jeux parfaitement approprié pour des étudiants ou jeunes professionnels en Architecture et Paysage.

La qualité des projets présentés et la diversité des approches proposées est véritablement à souligner. Les rendus de ces projets Flash nous offrent de nouveaux regards et de nouvelles perspectives urbaine et architecturales, qui permettent, aux décideurs locaux que nous sommes, d'appréhender la métamorphose d'un lieu aussi attractif pour le Territoire, par des interventions simples mais efficaces. Ces projets nourrissent l'espoir d'un pôle gare renouvelé à court terme, pour le confort et le bien être des dizaines de milliers d'usagers quotidiens.

Louis VOGEL

Président de la Communauté d'Agglomération
de Melun Val de Seine,
Maire de Melun.



PROJETS FLASH MELUN VAL DE SEINE

Le projet Flash est une démarche qui a suscité notre adhésion car elle est innovante, pragmatique et qu'elle fait confiance aux jeunes concepteurs qu'ils soient architectes, urbanistes ou paysagistes : ceux-ci contribuent à « oxygéner » les démarches lourdes de conception et de programmation engagées sur la longue durée par les différentes parties prenantes (collectivités territoriales, autorités organisatrices, opérateurs) Nous espérons que cette démarche imaginative essaime dans d'autres sites et que les propositions lauréates trouvent leur traduction opérationnelle à court terme en attendant le lancement des grands travaux structurants. Le projet Flash est le messenger du grand projet.

Gilles FOURT

Île-de-France Mobilités

Chef du Département Projets Métro et Pôles



PROJETS FLASH MELUN VAL DE SEINE

SNCF Réseau Ile-de-France souhaite créer davantage de lien et de dialogue avec les territoires pour partager autour de problématiques communes et valoriser ensemble des sujets partagés. Le Centre de Compétences en Développement Durable, engagé dans cette action, a choisi de travailler sur la valorisation des mobilités douces et du paysage aux abords des gares péri-urbaines avec un potentiel d'amélioration et ainsi favoriser les accès aux trains de façon durable et responsable.

Pour anticiper sur les échéances du projet de Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Melun, nous avons lancé, avec la Communauté d'Agglomération de Val de Seine et Ile-de-France Mobilités, le premier Projet Flash Melun Val de Seine.

Ce concours d'idées ouvert aux étudiants paysagistes et architectes et aux jeunes professionnels d'Ile-de-France, a apporté une diversité d'idées innovantes pour valoriser notamment les accès sud de la gare de Melun de plus en plus fréquentée par les habitants de l'agglomération.

Les candidats ont eu 3 semaines pour proposer leurs meilleurs concepts. Le résultat est ici, dans cet album réunissant les 10 meilleurs projets présentés au Jury qui a décerné trois prix et une mention spéciale.

Une démarche flash, qui favorise la créativité des jeunes architectes et paysagistes, et qui nous permet de recueillir une multitude d'idées contrastées et simples à mettre en oeuvre pour améliorer la perception du pôle d'échanges pour les piétons et les vélos, et mieux intégrer des offres nouvelles de mobilités.

On espère que ces idées permettront la réalisation d'interventions en un temps record, et visibles de tous, pour que les voyageurs, les riverains et les usagers du pôle d'échanges remarquent rapidement que les choses changent !

Mes remerciements à la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine d'avoir accueilli avec enthousiasme cette démarche et d'avoir partagé avec nous ces ambitions.

Mes remerciements à Ile-de-France Mobilités, de s'être impliquée dans ce projet et d'avoir apporté son expertise et son ouverture d'esprit pour anticiper le projet d'envergure qu'elle pilote.

Et bien sûr, un grand merci à tous les candidats qui ont participé à ce concours, et bravo aux lauréats !

Stéphane CHAPIRON

SNCF RESEAU Ile-de-France

Directeur de la Modernisation et du Développement du réseau.



PROJETS FLASH MELUN VAL DE SEINE CAMVS

De la claire réponse au cahier des charges à la créativité la plus débridée, tous ces jeunes architectes ou architectes en devenir ont fait preuve d'un grand sérieux et d'une belle implication pour donner corps à un avenir de plus long terme : la future réalisation d'un des projets majeur de la Mobilité pour le territoire de l'Agglomération Melun Val de Seine, le Pôle d'Echange Multimodal (PEM). L'attente est grande au sein de la population de l'agglomération, la gare actuelle ne répondant plus aux exigences d'une mobilité moderne notamment en matière d'accessibilité, de multi-modalité voire de sécurité... le futur PEM doit devenir le cœur

de l'agglomération et la porte d'entrée de notre territoire... c'est donc au travers de l'image qu'il véhiculera, que nos futurs visiteurs se forgeront une première idée de l'identité de notre agglomération. Les Projets Flash Melun Val de Seine s'inscrivent parfaitement dans cette philosophie, ils préfigurent par leur qualité graphique, par l'inventivité des mobiliers urbains, ce que pourra être le futur PEM : plus qu'un lieu de passage, un espace de vie accueillant, apaisé, coloré, lumineux où il fera bon entreprendre son voyage quotidien ou partir vers des horizons plus lointains...

Bernard FABRE

Président du jury

Conseiller de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine,
Délégué à l'organisation du réseau de transport urbain et Mobilité,
Maire de Boissettes.

L'excellente initiative du projet flash a permis de faire un choix difficile parmi les propositions de transformation rapide de notre « vieille » gare, la plus importante de l'agglomération. Chaque candidat a apporté une idée majeure telle que l'anticipation du

changement climatique par le choix des végétaux ou la protection contre la chaleur sur les quais telle encore que la mise en confiance ludique et sympathique, qui donne envie de s'engager dans le tunnel comme Alice au Pays des Merveilles.

Françoise LEFEBVRE

Vice-Présidente Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine
Développement Durable et du Plan Climat Air Énergie Territorial,
Maire de Rubelles.

PROJETS FLASH MELUN VAL DE SEINE SNCF RÉSEAU

Défi relevé en gare de Melun ! Un jury conquis, une collaboration réussie, une nouvelle démarche participative riche en échanges sur des ambitions territoriales partagées, un nouvel élan redonné à ce site alliant Développement Durable et Innovation.

Le concept de Projet Flash s'est révélé agile (rendus sous 3 semaines) et audacieux (grande liberté de traitement). Nous avons apprécié la qualité et la diversité des propositions présentées par les candidats, le choix des lauréats n'a pas été facile !

Ce projet s'inscrit dans un vrai questionnement territorial qui rassemble l'ensemble des acteurs locaux.

Il a permis à tous de partager et d'échanger, de manière simple et conviviale, sans la contrainte des enjeux opérationnels.

Nous remercions tous les participants qui ont permis d'amener un regard neuf à court terme sur le devenir de ce pôle d'échanges

qui se trouve être un espace opportun pour la mobilité durable de demain.

Les propositions vont permettre de nourrir les réflexions et d'accompagner les évolutions à venir en attendant la réalisation d'un projet d'envergure à plus ou moins long terme et plus complexe à mettre en œuvre.

Avec les projets Flash, nous contribuons également à faire vivre notre raison d'être : « apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement tout en préservant la planète ».

Franck VAN DEN BERGHE & Steffy BOSCO

SNCF Réseau Ile-de-France

Centre de Compétences en Développement Durable

Au cours des prochaines années les projets de réaménagement de la gare de Melun et de ses abords permettront d'améliorer considérablement le confort, la fluidité et la lisibilité des cheminements des voyageurs.

Le projet Flash a donné lieu à un concours d'idées riches, foisonnantes, imaginatives de mise en scène de la gare et de ses abords dans l'attente de l'élaboration d'un projet partagé entre les différents acteurs.

Dans un objectif d'améliorer le quotidien des voyageurs, il s'agira lors de la phase ultérieure d'identifier les réflexions qui pourront être mises en œuvre dans le respect des contraintes de faisabilité sur les périmètres de chacun.

Adrien COOK et Sylvain TISSOT

SNCF Réseau

Grandes Gares et Pôles CPER

PROJETS FLASH MELUN VAL DE SEINE EXPERTS

Les enjeux et besoins concernant le réaménagement de la Gare de Melun sont énormes, de même, son potentiel est prometteur. L'ambition de donner à la gare un rôle plus important à Melun et à la commune adjacente de Dammarie-lès-Lys et d'en créer une véritable centralité de pôle d'échange multimodal exige de concevoir un vrai projet urbain.

Les projets flash doivent anticiper pour répondre à cette ambition.

La démarche de paysage part toujours du territoire, de ses contraintes et de ses potentialités. Elle offre une approche transverse et fructueuse, permettant une synthèse optimisée de l'architecture et de l'urbanisme.

Traiter les abords de la gare de Melun, son accroche dans l'environnement, clarifier le parcours du voyageur, le connecter avec son territoire, créer une atmosphère ludique dans un environnement

Néanmoins, ils esquissent la première étape d'une amélioration d'une situation actuellement insatisfaisante et d'un embellissement perceptible pour l'usager et le citoyen. Ils peuvent ainsi agir comme impulsion positive pour anticiper des phases successives.

Hanz WIRZ

Architecte-Urbaniste-Enseignant

chahuté, tels sont les enjeux bien compris des candidats architectes et paysagistes qui ont répondu à ce Projet Flash.

Les propositions présentées dans cet album sont autant de projets intercalaires du grand projet de pôle d'échanges de la gare de Melun qui n'en est pas moins essentiel, mais qui est ici anticipé pour contenir l'évolution croissante des flux de voyageurs.

Bravo pour ce travail mené à toute vitesse !

Loïc PIANFETTI

Paysagiste concepteur DPLG
LAK+ Paysage

Le projet STATION-PLAY est un pied de nez à la routine du quotidien. En convoquant les imaginaires des voyageurs et l'univers ludique du jeu vidéo, il parie sur la surprise et l'humour pour accompagner l'aménagement d'une gare en mouvement. Le jury a apprécié le décalage et le parti pris graphique qui attisent la

curiosité sur les évolutions à venir tout en s'inscrivant dans le présent des usagers.

Véronique MICHAUD

Secrétaire Générale
Club des Villes et Territoires Cyclables

CAHIER DES CHARGES



Le transport ferroviaire est considéré comme l'un des modes de transport terrestres les plus performants en terme énergétique et environnemental, notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Mais les flux routiers de plus en plus importants qui se rabattent sur les gares ont dégradé peu à peu leur environnement, et les accès aux trains doivent s'adapter à des volumes de plus en plus importants de voyageurs. Pour adapter l'exploitation des trains aux flux croissants de voyageurs, une diversité d'interventions coup de poing se succèdent au hasard des espaces disponibles. Il en résulte une forme de chaos qui nuit au bien-être des voyageurs quotidiens qui traversent ces espaces, à la lisibilité des accès au réseau et plus globalement à la qualité des services ferroviaires.

SNCF RESEAU Ile-de-France, acteur responsable pour l'environnement, s'engage dans un dialogue constructif avec les acteurs du territoire pour améliorer l'intégration de ses emprises et réduire les nuisances.

SNCF RESEAU Ile-de-France et la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine s'associent à Ile-de-France Mobilités pour lancer un Projet Flash qui fasse émerger des propositions innovantes, durables et à moindre investissement, susceptibles d'enrichir les grands projets à venir autour de la gare de Melun, et de mieux identifier les accès aux transports publics et aux trains.

La Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine (CAMVS) développe de nombreux projets sur son territoire (dont 2 500 logements et 40 000 m² d'activités dans le quartier Saint Louis, et l'accueil de 300 étudiants supplémentaires sur le Pôle universitaire), qui rendent l'agglomération de plus en plus attractive.

La CAMVS a réuni dès 2012 ses partenaires, dont Ile-de-France Mobilités, pour élaborer un projet de requalification du Quartier Centre Gare.

Identifié au Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

comme grand pôle de correspondance, puis inscrit au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, le pôle de Melun bénéficie depuis 2015 de financements pour mener à bien les études de réaménagement. Ile-de-France Mobilités, en lien avec la CAMVS, a donc lancé dès 2015 l'élaboration d'un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), qui a servi de support à la concertation menée en février 2018. L'élaboration du Schéma de Principe sous maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités est en cours. Celui-ci permettra d'affiner le projet et d'identifier les différentes maîtrises d'ouvrage pour la phase travaux.

Si la fréquentation de la gare de Melun est aujourd'hui à la mesure de sa desserte particulièrement riche, les conflits et cisaillements intermodaux sont multiples à l'échelle du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM). Celles-ci constituent une coupure d'autant plus importante entre le nord et le sud de la CAMVS que les flux routiers se sont densifiés.

Le projet de PEM, va profondément réorganiser les modes de rabattements, notamment avec l'aménagement de parvis piétons et la restructuration des gares routières au nord (en lien avec le Quartier Centre Gare) et au sud de la gare. Ces restructuration et redimensionnement des gares routières tiendront compte de la restructuration de la desserte bus attendue et de l'arrivée du T Zen 2 (bus en site propre Lieusaint-Melun). L'un des autres enjeux du projet de pôle est d'améliorer ses accès et mieux intégrer les modes doux en redonnant des espaces aux piétons et aux vélos, ainsi qu'en rendant le pôle accessible aux personnes à mobilité réduite.

Les étapes de requalification du Quartier Centre Gare combinées au projet de PEM, s'échelonneront de 2020 à 2030.

En anticipant l'échéance de ces opérations d'envergure, le Projet Flash doit améliorer à court terme le cadre de vie des résidents, riverains, voyageurs, et apporter des idées innovantes pour favoriser les accès sud de la gare et aux trains sur toute leur longueur pour le confort des voyageurs.

Ce Projet Flash s'adresse aux étudiants paysagistes et architectes d'Ile-de-France, et aux jeunes professionnels de ces disciplines de moins de 35 ans.

Les candidats devront proposer des interventions réalisables rapidement, visibles des usagers et des riverains, qui devront répondre aux objectifs suivants :

- améliorer des accès piétonniers et vélos de part et d'autre de la gare,

- faciliter la traversée du faisceau
 - favoriser l'usage des transports partagés : autopartage, co-voiturage, vélo, VAE et scooter en libre-service...
 - répartir les voyageurs dans les trains par un traitement adapté des quais afin d'éviter les concentrations de voyageurs en tête de train.
- SNCF RESEAU IDF, la CAMVS et Ile-de-France Mobilités, s'appuient sur la Fédération ECOSYST'M pour organiser ce Projet Flash.

SNCF RESEAU ILE-DE-FRANCE

C'est 3 700 km de voies ferrées qui sillonnent le territoire d'Ile-de-France, 7000 trains par jour, 186 passerelles, 109 tunnels et 12 000 agents.

C'est aussi un acteur responsable sur le plan environnemental et social, qui s'est engagé dans une politique de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) pour répondre aux exigences de ses partenaires : élus, riverains et voyageurs.

Les 4 enjeux de RESEAU IDF :

1. Assurer un haut niveau de sécurité sur le réseau qui contribue à la sûreté ferroviaire
2. Réduire l'empreinte écologique et consolider ses atouts environnementaux
3. Améliorer la performance sociale de réseau
4. Renforcer son implication territoriale

Les ambitions de cette politique s'appuient en particulier sur le dialogue territorial et la concertation que RESEAU IDF souhaite renforcer pour partager des objectifs environnementaux avec les acteurs des territoires.

Ces environnements sont aussi ceux des résidents de proximité des espaces ferroviaires.

Ainsi, des actions d'envergure ont été menées par SNCF RESEAU IDF en matière de traitement du bruit ferroviaire, mais aussi pour la prise en compte de la continuité écologique et le développement de partenariats avec les acteurs politiques et économiques du territoire.

ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Ile-de-France Mobilités, nom d'usage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, est l'Autorité Organisatrice des Transports en Ile-de-France. Elle imagine, anticipe, organise et finance des solutions innovantes pour toutes les mobilités d'aujourd'hui et de demain. Dans le cadre du projet de réaménagement du Pôle de Melun, elle veille à la pertinence et à la cohérence d'ensemble du projet.

Ile-de-France Mobilités est Maître d'Ouvrage des études et des procédures jusqu'à l'Enquête Publique.

Ile-de-France Mobilités est garante du respect du programme, du planning et des coûts définis conjointement avec les partenaires du projet, de l'Avant-Projet à la réception des travaux.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE MELUN VAL DE SEINE

L'agglomération de Melun Val de Seine, située à 40 kms de Paris, est à 25 mn en train (direct) de la gare de Lyon. La gare de Melun bénéficie d'une fréquence de desserte très élevée -105 trains/jour vers la gare de Lyon, et 200 trains/jour par le RER D – et d'une diversité de modes de transports collectifs – TER, Transilien, RER D, bus, et Tzen2 en projet (liaison directe entre le carré Sénart à Lieu Saint et la gare de Melun). Elle accueille aujourd'hui 24 000 voyageurs par jour, soit 48 000 entrants et sortants quotidiens. La fréquentation devrait augmenter de plus de 30% à l'horizon 2030. Constituée de 20 communes et de 131 722 habitants (1^{er} janvier 2017), l'agglomération de Melun Val de Seine dispose d'un foncier important, d'un tissu productif diversifié, d'un Pôle universitaire et de recherche, et d'une richesse naturelle de paysages parcourus par 45 kms de rives de Seine, entre la Plaine Briarde, les forêts (Fontainebleau, Rougeau...) et des monuments historiques majeurs (Château de Vaux Le Vicomte) pour son développement touristique.

La CAMVS dispose d'un potentiel de développement et d'attractivité aux portes du Grand Paris, qui souffre cependant d'infrastructures routières inadaptées aux flux routiers croissants, et des difficultés d'accès à la gare.

PRÉSENTATION DES PROJETS DU SECTEUR ET ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

source : Île-de-France Mobilités, DOCP, 2017

• Un secteur regroupant plusieurs projets urbains d'ampleur

- Des **projets structurants** à l'échelle de la CAMVS :
- Le **quartier Centre Gare**
- Le **quartier Saint-Louis** (2 500 logements et 40 000 m² d'activités prévus)
- Le **pôle universitaire** (300 étudiants attendus)
- Requalification urbaine sur l'île Saint-Etienne
- Le nouveau pôle santé et la libération du site hospitalier Marc Jacquet

Développement de l'offre de logements :

- La Plaine du Lys (env. 1 019 logts prévus)
- Rue M. Houdet (programme d'environ 160 logts)

• Des projets de transports adaptés aux évolutions urbaines

Le T Zen 2

- Mise en service prévue à l'**horizon 2024**
- Maîtrise d'ouvrage : **CD77**
- **AVP validé** par le STIF en juin 2017
- **Dissociation des deux sens du T Zen** dans le centre de Melun et jusqu'au pôle, terminus de la ligne : via l'**avenue Thiers/rue Barchou** puis via la **rue Dajot**.

Le nouveau Pont Est

- Projet d'un nouveau pont routier au Nord du pont ferroviaire sur la Seine

La restructuration du réseau de bus

- Restructuration à l'horizon du T Zen 2
- Principe de **mutualisation** de l'infrastructure du T Zen

• Des usages de la voirie contraints autour du pôle

Accès VP

- Proximité de la RD606 : axe traversant au **niveau de trafic élevé**
- Accès et sortie du PEM selon des itinéraires en boucle dus aux nombreux sens uniques
- Offre importante de stationnement sur voirie
- PSR proche de la saturation : besoin estimé à 1 044 places (+380 places)

Accès vélo

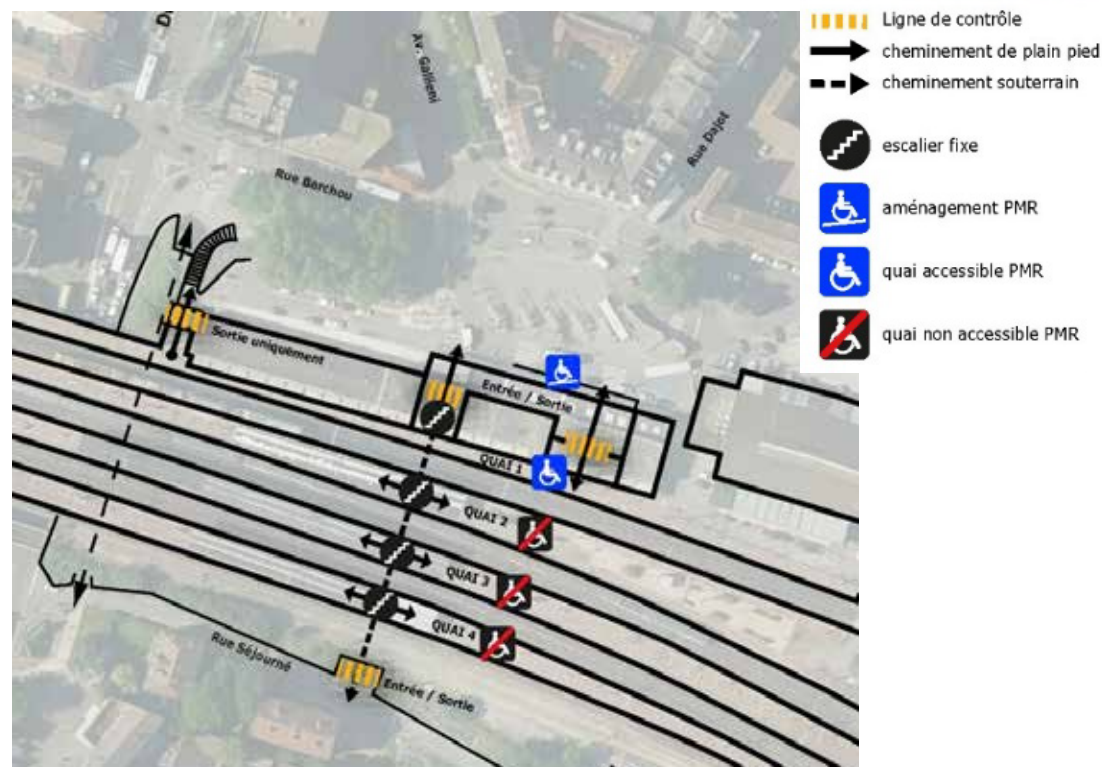
- Abords de la gare peu adaptés aux cycles
- Pas de franchissement Nord-Sud
- Améliorations apportées par le T Zen 2

• Fonctionnement actuel de la Gare Routière Nord

- Desserte de **11 lignes urbaines** dont **6 en terminus**
- **Gare routière place Gallieni très dispersée**
- Itinéraires complexes : beaucoup de girations pour les bus liées à un plan de circulation et une régulation éloignée
- **Conflits avec les VP et les piétons qui accèdent à la gare**
- Signalétique des quais absente ou peu lisible, quais non accessibles PMR

• Fonctionnement actuel de la Gare Routière Sud

- Desserte de **13 lignes** (dont **10 en terminus**)
- **Gare routière Sud éclatée et sous-dimensionnée**
- **Nombreux conflits en HP** avec les VP (entrée du PSR et place de l'Ermitage), avec les piétons, entre les bus (régulation et postes à quais),...
- Long itinéraire entre la RD606 et la desserte rue de l'Industrie.
- Nombreux quais non accessibles PMR



- **Fréquentation de la gare**

La fréquentation de la gare de Melun est de **47 400 voyageurs par jour** (M+D) dont :

- 16 900 pour le RER D (comptages 2015)
- 24 200 pour le Transilien R (comptages 2013)
- 6 300 pour le TER (comptages 2013)

De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 :

- + **31%** de montants en direction de Paris
- + **43%** de descendants en direction de Paris

Pour conforter ses atouts, la CAMVS doit optimiser les déplacements internes et externes de son territoire et faciliter l'accès aux transports collectifs. Elle a lancé dès 2012, un vaste programme d'aménagement autour de la gare pour améliorer l'intermodalité et y développer un quartier d'affaires.

Depuis 2015, Île-de-France Mobilités est le porteur des études du Pôle d'échanges Multimodal. Bien qu'ayant évolué depuis 2013, le Quartier Centre Gare est considéré comme un entrant pour le projet de pôle.

- **Donnée d'entrée du projet de PEM : le Quartier Centre Gare**

- Etudes lancées en 2012 par la CAMVS
- Schéma d'aménagement validé en 2013 intégrant le PEM, notamment le positionnement de la Gare Routière Nord
- **Actualisation du schéma d'aménagement en 2016** : réduction du projet
- Projet entièrement tributaire de la **libération du foncier SNCF** au Nord du faisceau ferré en cours de discussion

La CAMVS a signé avec l'Etat un Contrat d'Intérêt National (CIN) le 15 mars 2017, qui associe la Région et le Département, pour porter ce projet d'envergure. Le projet de PEM sera financé au titre du CPER (Contrat de Plan Etat Région).

CONCERTATION : SCÉNARIO RETENU DE TRAVERSÉE DES VOIES FERRÉES

Le scénario privilégié pour le franchissement du faisceau de voies ferrées, est la réalisation d'un nouveau passage souterrain piétonnier, accessible de plein pied, à l'ouest de la gare et parallèle au passage souterrain public existant qui sera dédié au vélo. Montant : 50 à 55 M€.

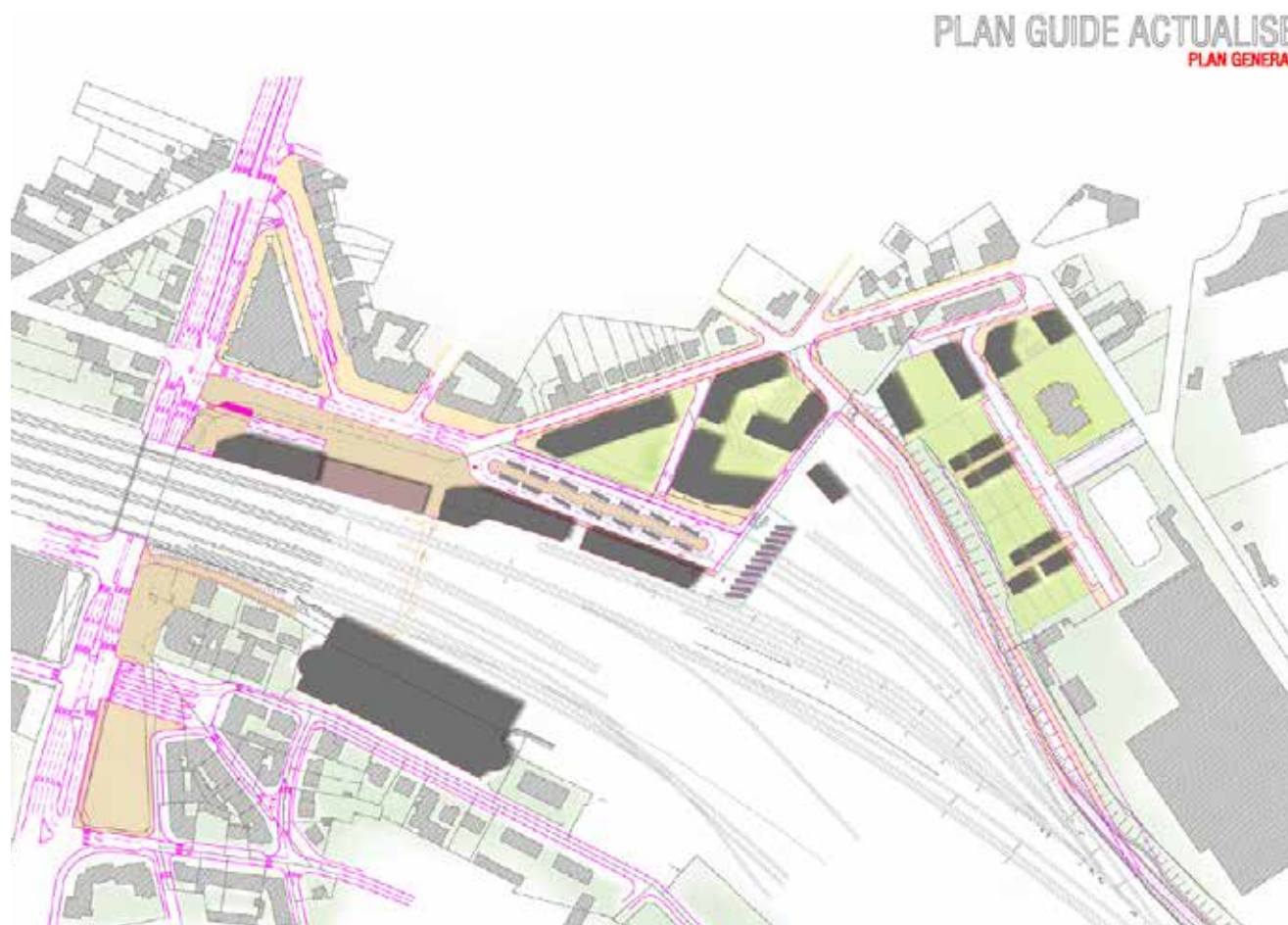


Schéma d'aménagement du quartier Centre Gare, CAMVS, 2016



Bilan de la concertation franchissement des voies ferrées : validation du Scénario B

OBJET DU PROJET FLASH

L'objet du Projet Flash est de faire émerger des propositions innovantes, durables et à moindre investissement, qui tiennent compte des opérations étudiées par les acteurs et porteurs de projets, tout en anticipant et en enrichissant les perspectives d'aménagement autour de la gare de Melun.

Il s'agit de mieux identifier les accès aux transports collectifs et partagés, mais aussi aux nouvelles offres de mobilité active qui réduisent l'encombrement des voiries urbaines, les émissions de gaz à effet de serre.

1. améliorer la perception du pôle au sud du faisceau
2. faciliter les accès piétonniers à la gare et aux trains, intégrer les offres complémentaires de stationnement pour les 2 roues motorisées et les vélos, et introduire de nouvelles mobilités : vélos et scooters en libre-service, autopartage, covoiturage de proximité...
3. faciliter les liaisons nord-sud

PÉRIMÈTRE DU PROJET FLASH

Le périmètre d'intervention est défini par les images annexées à ce cahier des charges :

- passage pour les piétons et les vélos côté nord et sud,
- cheminement d'accès à la gare et traitement paysagé côté sud du faisceau,
- traitement de confort du quai n°2 pour favoriser l'attente des trains sur toute leur longueur et améliorer le confort des voyageurs trop souvent concentrés en tête de train.

Les propositions s'attacheront à développer une perception qualitative de l'environnement de la gare, notamment côté sud, pour les voyageurs, les riverains et les habitants de la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine.

Les infrastructures ferroviaires, voies ferrées, catenaires, dimensionnement des quais, ..., nécessaires à l'exploitation ferroviaire, sont exclues du périmètre.

De même, les projets ne devront pas proposer de travaux lourds d'infrastructure et/ou de construction pour maintenir l'opportunité de réaliser ces opérations rapidement, sans engager d'investissements importants.

RECONFIGURATION DES ABORDS DE LA GARE : PROJET SOCLE

Source : Ile-de-France Mobilités - Présentation Aménagement du Pole Gare de Melun



Principales actions du projet Sockle :

- Piétonisation des parvis
- Accueil T Zen 2
- Restructuration des gares routières
- Extension du PSR
- Création du liaison verte côté sud le long des voies

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE DEMANDÉS

Les concepteurs devront autant que possible, proposer des interventions qui anticipent les opérations du Projet Sockle :

- traitement des cheminements d'accès sud de la ville à la gare,
- aménagements et équipements favorisant les liens sociaux,
- continuité visuelle du tissu urbain de part et d'autre du faisceau de voies.
- Dimension territoriale
Les propositions s'attacheront à répondre aux attentes des acteurs locaux.
- Dimension environnementale
Les propositions reposeront sur le concept de développement durable, de réduction de consommation d'énergie et de maintien de la biodiversité.
-

- Dimension économique
Les propositions seront capables d'optimiser les coûts dans la durée, en y intégrant l'entretien et la maintenance. Elles permettront d'alimenter le développement du Pole gare et son impact sur l'environnement urbain.

ÉLÉMENTS À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

- Le Projet Sockle
- Le scénario de franchissement des voies ferrées validé au terme de la concertation : <http://www.aménagement-pole-melun.fr/>
- L'emprise située en face de l'accès sud de la gare, sous la maîtrise de la CAMVS, anciennement occupée par des garages aujourd'hui démolis.
- Les voyageurs du quotidien vivant à Melun, et dans l'ensemble des communes de son agglomération.
- Les contraintes de l'environnement ferroviaire peuvent être résolues par des choix techniques qui relèvent parfois du bon sens.

CRITÈRES DE JUGEMENT

Le jugement des prestations des concurrents se référera aux thèmes de réflexion proposés et tiendra particulièrement compte des points suivants :

- conformité des réponses aux prescriptions et règlement du Projet Flash,
- pertinence et originalité des propositions, au regard de la pérennité des aménagements dans le temps et dans l'espace,
- rapidité d'exécution,
- évolutivité des aménagements,
- coûts maîtrisés.

VUES SUPPORTS DES ILLUSTRATIONS DES PROPOSITIONS



Bilan de la concertation franchissement des voies ferrées : validation du Scénario B



Vue des accès sud de la gare de Melun



Vue accès SUD du passage piétonnier



Vue accès NORD du passage piétonnier



Quai 2 gare de Melun

LE PROJETS FLASH MELUN VAL DE SEINE a reçu 19 propositions.

Un Jury de présélection composé de membres de la CAMVS, de SNCF RÉSEAU et d'ÎLE DE FRANCE MOBILITÉS, a identifié 10 propositions recevables, dont 4 ont reçu un prix le 4 décembre 2018.



LE JURY

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MELUN VAL DE SEINE

Bernard FABRE, Conseiller de la CAMVS, délégué à l'organisation du réseau de transport urbain et Mobilité (PLD, PEM, infrastructure nouvelle de transports dont le TZEN2), et Maire de Boissettes.

Françoise LEFEBVRE, Vice-Présidente de la CAMVS en charge du Développement Durable et du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), et Maire de Rubelles.

David LE LOIR, Directeur de l'aménagement du territoire de la CAMVS.

Florence VERNE-REY, Directrice Générale de la Société Publique Locale de Melun Val de Seine, mandatée par la CAMVS pour la conduite du projet.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Gilles FOURT, chef du département Projets Métro et Pôles, Direction des Infrastructures, Île-de-France Mobilités.

Émilie CHARRUAU, département projets métros et pôles, direction des infrastructures.

SNCF RÉSEAU

Franck VAN DEN BERGHE, SNCF Réseau Ile-de-France Centre de Compétences en Développement Durable

Steffy BOSCO, SNCF Réseau Ile-de-France Centre de Compétences en Développement Durable

Adrien COOK, SNCF Réseau Ile-de-France, Grandes Gares et Pôles CPER

Sylvain TISSOT, SNCF Réseau Ile-de-France, Grandes Gares et Pôles CPER

EXPERTS

Hans WIRZ, Architecte urbaniste, dipl. AA/FSU, Bâle (Suisse), Consultant en projet urbain et développement durable, Enseignant à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris la Villette et à l'University College London, ancien Président de la Fédération Suisse des Urbanistes FSU.

Loïc PIANFETTI, Paysagiste concepteur DPLG Chef de Division Paysage&Biodiversité, Pôle SNCF RESEAU, LAK+ Paysage.

Véronique MICHAUD, Secrétaire Générale du Club des Villes et Territoires Cyclables.

RAPPORTEUR

Béatrice VAUDAY, Architecte Urbaniste. Présidente, de la Fédération ECOSYST'M.

PROJETS LAURÉATS

1 ^{ER} PRIX	MELUN AVANT SCÈNE	2
2 ^{ÈME} PRIX	TRAIN DE VIE	6
3 ^{ÈME} PRIX	LISIÈRE FERROVIAIRE	10
MENTION SPÉCIALE DU JURY	STATION PLAY	14

PROJETS PRÉSÉLECTIONNÉS

MELUN, QUARTIER GARE ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT	18
AU FIL DES MATIÈRES	22
AMBIGRAMME URBAIN	26
TEMPS D'ARRETS SUR UN PARCOURS	30
TISSER DES LIENS	34
MODULER LA GARE DE MELUN	38

MELUN AVANT SCÈNE

➔ 1^{ER} PRIX

La gare de Melun est l'une des gares les plus fréquentées d'Île de France, son rôle métropolitain continue de prendre de l'ampleur. Un projet de renouvellement de la gare est lancé : la gare de Melun doit devenir en pôle d'échange multimodal pour répondre à ces enjeux. Ce projet d'envergure place la gare actuelle dans une situation instable, en attente de changement. La gare est face à un avenir mouvant et protéiforme pour une dizaine d'années (quelques années de projection, puis encore quelques années de travaux pour mettre en œuvre l'ensemble du PEM). Nous envisageons le projet Flash comme un moyen d'agir sur certains dysfonctionnements en attendant les travaux mais aussi de préparer les usagers aux travaux en donnant dès à présent de nouveaux repères et enfin comme une façon d'imaginer des ouvertures possibles du territoire, laisser entrevoir des possibilités entre les usages passés, actuels et à venir.

A Melun la sensation de déséquilibre entre le côté nord et sud de la gare est très forte. La face sud est perçue comme une arrière scène peu valorisée comparée à la face nord qui est aujourd'hui la véritable gare fonctionnelle et la polarité. Les entrées sud de la gare sont, quant à elles, cachées par plusieurs îlots et finalement illisibles dans le tissu urbain. Les deux faces de la gare devraient s'équivaloir pour une meilleure compréhension des

espaces et un meilleur fonctionnement urbain. Notre action « Flash » consiste à fabriquer cette réciprocité des deux pôles : le côté sud défavorisé doit devenir le pendant du côté nord.

Pour travailler dès à présent sur les espaces de projet Flash, voués à évoluer, nous proposons trois leviers d'action : valoriser les invariants, proposer des aménagements évolutifs qui anticipent les usages futurs des pôles, proposer des équipements repérables, amovibles et mobiles.

"Créer une façade à la gare côté sud, crée de la convivialité."

(D.LE LOIR, CAMVS)

"Valorisation des invariants et création d'une vraie façade sud de la gare qui fait évoluer le statut de la rue Séjourné." (F.VERVE-REY, CAMVS)

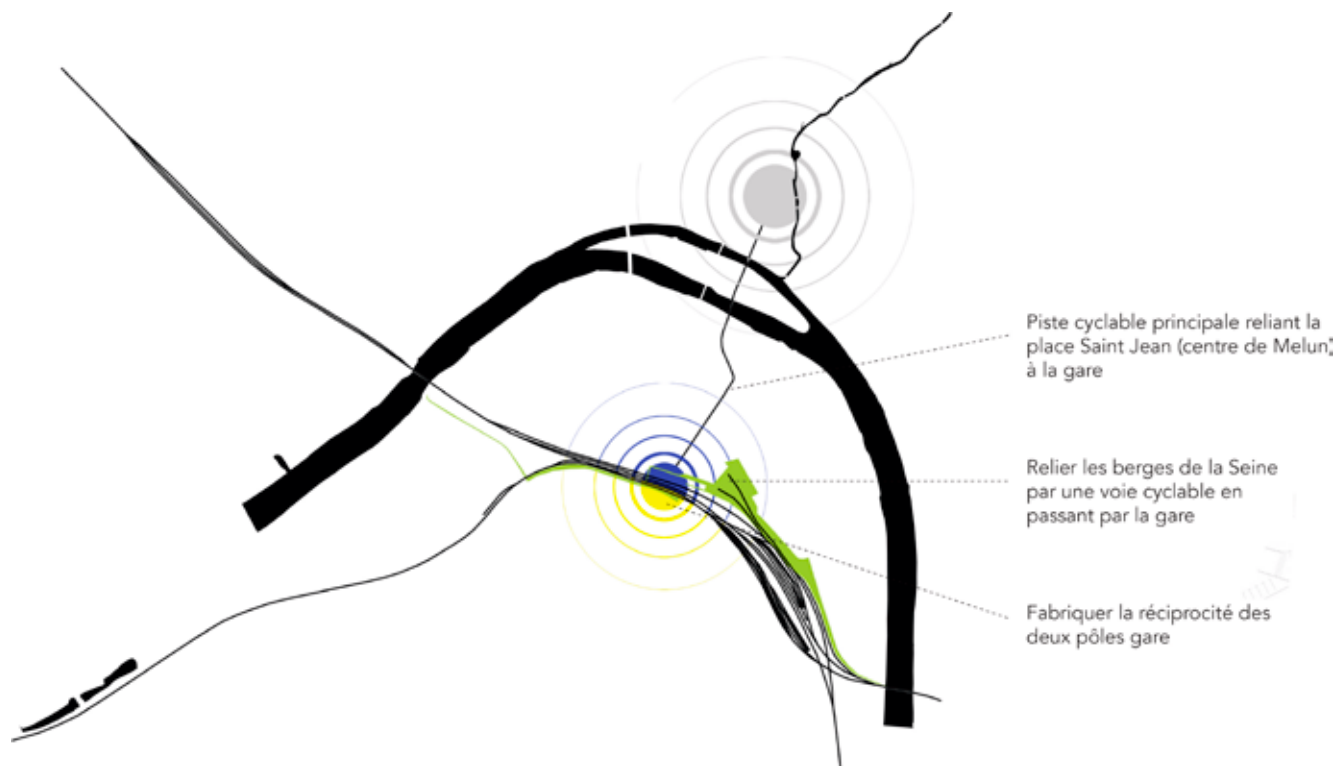
"Absence de traitement côté nord, mais approche très intéressante côté sud.", "Le traitement des quais est très adaptable, et souple."

(L.PIANFETTI, EXPERT PAYSAGISTE)

1^{ER} PROJET POUR B.FABRE, CAMVS, PRÉSIDENT DU JURY



ELEONORE BRUEL
FLORIAN JOUHAUD



A - VALORISER LES INVARIANTS : CRÉER UN DIALOGUE ENTRE LES DEUX RIVES.

Nous nous sommes intéressés aux alentours de la gare en identifiant des deux côtés les éléments invariants et remarquables ainsi que les émergences dans ce paysage horizontal. Par leur mise en valeur, nous créons une co-visibilité, un dialogue entre les deux rives qui renforce la polarité et la centralité de la gare.

B - PRÉFIGURER LA FUTURE INTERFACE VILLE-GARE ET LES NOUVEAUX PARCOURS (voie verte, mode doux, Tzen, transports partagé,...)

Préfigurer la nouvelle interface ville-gare passe premièrement par la création d'une façade et d'un parvis sud. La proposition du PEM de transformer la voie désaffectée au-dessus de la rue Séjourné en piste cyclable nous incite à croire que cette petite rue inhospitalière prendra une importance pour les usagers de la gare dans les prochaines années. Nous pensons donc que la rue Séjourné doit changer de statut dès aujourd'hui pour devenir un nouveau parvis sud. Nous anticipons cette importance à venir avec la création d'une rampe sur le talus. Cette modification, paysagère dans un premier temps, pourra devenir le point de sortie de la future voie verte.

En faisant de ce parvis sud un point de jonction pour les nou-

velles mobilités à venir, nous pouvons initier de nouveaux parcours intercommunaux.

C - COMMUNIQUER LES TRANSFORMATIONS PAR LE MOBILIER URBAIN.

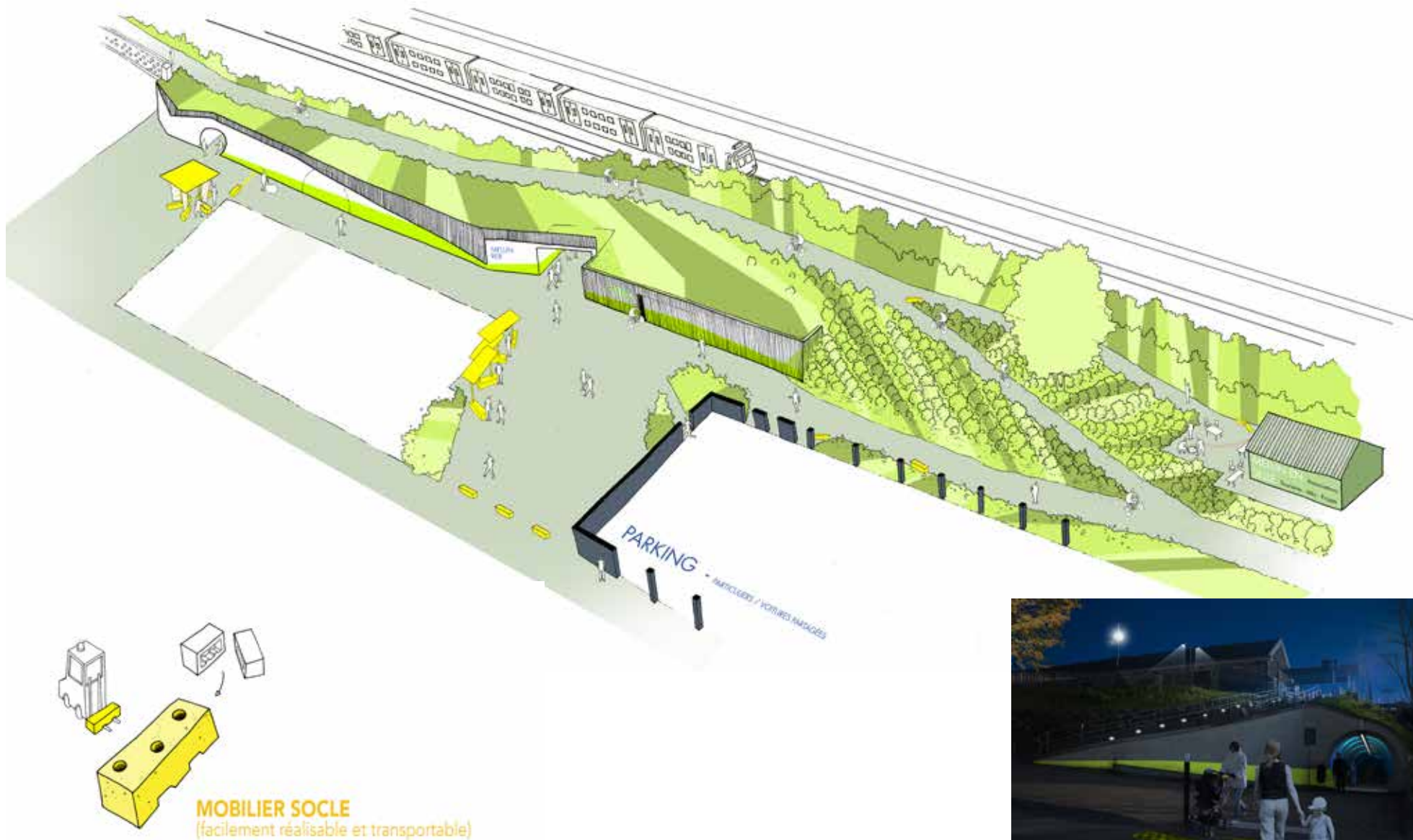
Nous dessinons de petits équipements urbains partagés, autonomes et amovibles qui peuvent suivre spatialement les évolutions du PEM et être déplacés où ils sont utiles. L'idée est de jalonner l'espace élargi de la gare par un mobilier urbain qui fait repère, qui communique les transformations et qui intensifie l'usage de l'espace public, en particulier du côté sud pour répartir/égaler l'attractivité et le dynamisme des deux pôles gare.



MELUN AVANT SCÈNE

TEMPS / ACTIONS

PROPOSITION D'INTERVENTIONS ÉCHELONNÉES DANS LE TEMPS POUR PRÉPARER AU PEM





PROPOSITION D'INTERVENTIONS ECHALONNÉES DANS LE TEMPS POUR PRÉPARER AU PEM



TRAIN DE VIE

➔ 2^{EME} PRIX

"Projet assez abouti : gestion de l'eau, traitement minéral, proposition d'interventions sur le parvis nord... un projet lisible, et global !"
(L.PIANFETTI, EXPERT PAYSAGISTE)

1ER PROJET POUR V.MICHAUD, EXPERT CVTC
1ER PROJET POUR L.PIANFETTI, EXPERT PAYSAGISTE

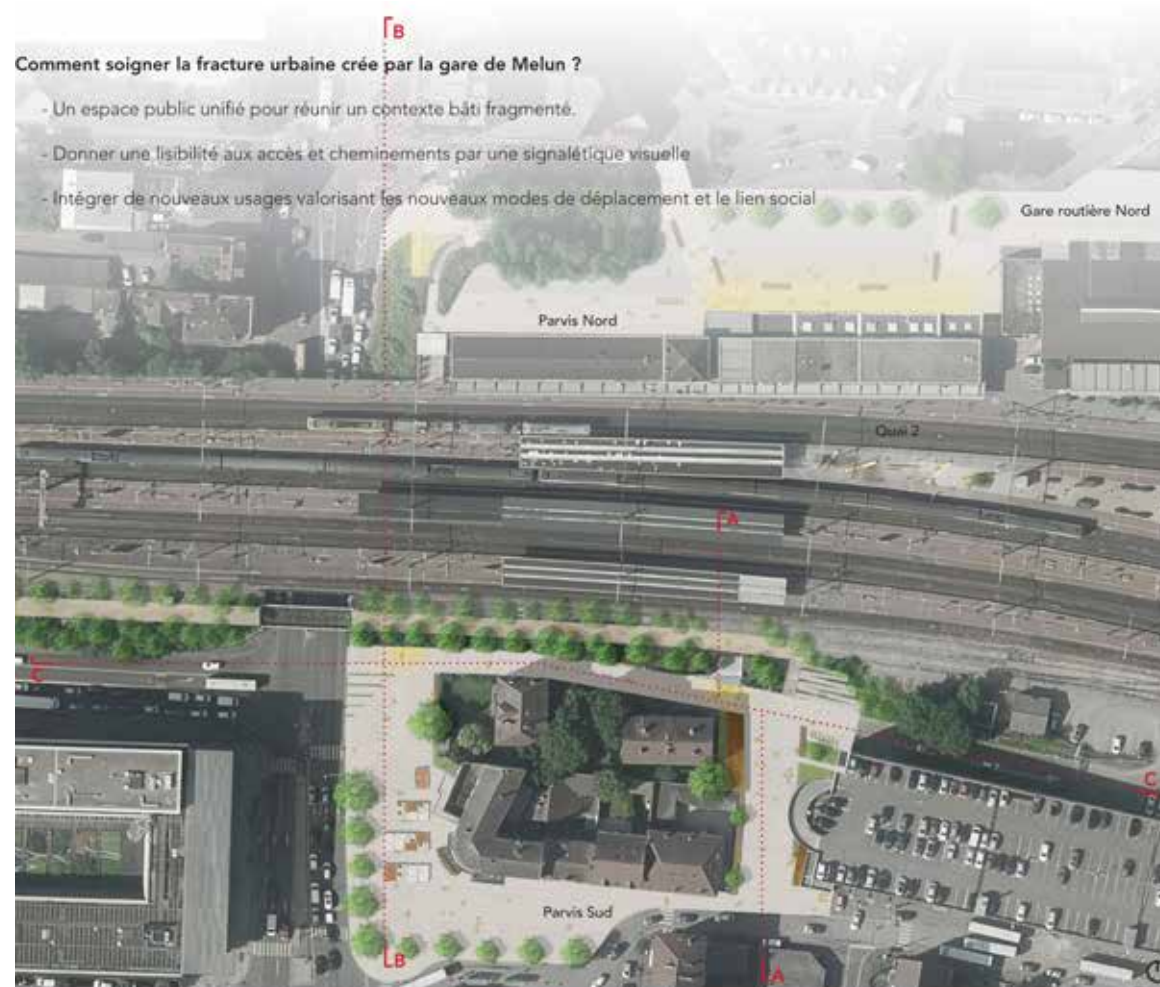
Au cœur d'un paysage remarquable à 20 minutes de Paris, Melun est aujourd'hui une ville avec un fort potentiel. Cet équipement, au-delà de sa fonction de transport, est le théâtre de notre quotidien le plus banal et parfois aussi celui d'instantanés mémorables malgré le train de vie de chacun. Cependant l'image de la ville n'est pas valorisée par cette gare et ses abords, nuisant même à son attractivité. L'absence de visibilité des accès existants côté Dammarie les lys accentuent la frontière entre les deux villes. L'enjeu est d'améliorer ces liaisons et leurs perceptions afin de pouvoir articuler le projet du clos St Louis au quartier gare.

Notre réflexion tente de répondre à comment soigner cette fracture urbaine que représente aujourd'hui la gare de Melun ? Un espace fragmenté à unifier par son sol. L'environnement bâti est constitué d'une variation d'échelle et de qualités architecturales hétérogènes. L'important est donc de souligner et d'unifier l'ensemble des sols par un même matériau. Inspiré par les constructions vernaculaires en meulière et le soutènement du faisceau ferroviaire, le béton désactivé permet de réintroduire de façon simple et légère cette texture minérale. Des traits de scie permettent de donner un tracé qui oriente vers les accès le long de la rue séjournée, rendue aux piétons et aux modes doux. Des espaces végétalisés récupèrent l'eau de surface et adoucissent la

relation avec l'avenue Thiers et le parking silo. Une signalisation pour indiquer les accès et la présence de la gare. Cette prise en compte du manque de visibilité doit être l'occasion d'interventions visuelles. C'est un moyen simple de valoriser le territoire et ses habitants tout en donnant une autre valeur à des espaces purement fonctionnels comme les tunnels.



NATHAN RIVIRIN
CEDRIC FOUGERES



Un sol minéral qui crée l'unité aux abords de la gare.
Plan de masse 1/500^e

Un paravent pour rendre cette extrémité de quai attractif

Un lieu de sociabilité renforcé par l'accueil de nouveaux usages. En comparant à d'autres gares comme celle de Fontainebleau, qui installe de nouveaux usages : vendeurs de panier fruits et légumes, vélos en libre-service, boîtes à lire, pick up station ... L'intention est donc de s'inspirer de ces nouveaux usages de gare afin de proposer des événements architecturaux dans le but d'activer ces lieux aujourd'hui sans histoires. Ces constructions légères sont réversibles afin de garantir une totale évolutivité et adaptabilité de ces lieux.

La gare de Melun ne questionne pas seulement sa relation Nord Sud mais bien sa capacité à être le support de diffusion des qualités de son territoire.

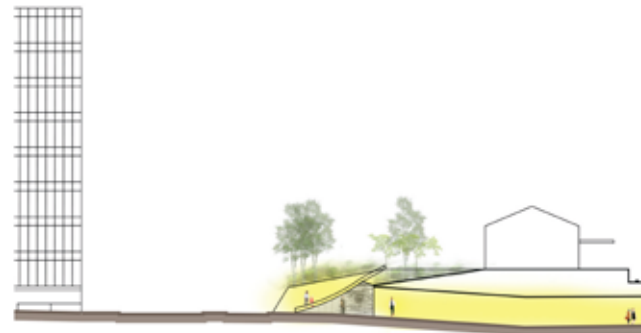
TGI Jourda
Habitat collectif
Stockage SNCF
St Louis
usine ideal Standard
Seine & Forêts



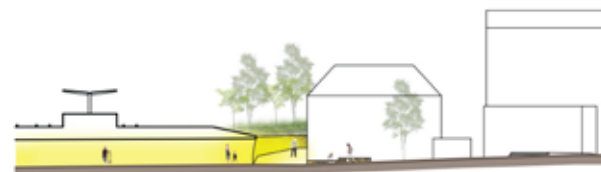
Paysage effacé / Stratification urbaine
chronophotographie arrivée depuis Paris



Accès sud gare, parking silo et nouvelles mobilités
Coupe AA



Accès tunnel nord, un lieu d'intervention artistique
Coupe BB



Accès tunnel sud, un espace public gare continu
Coupe BB

Avenue Thiers

Tunnel ville ville

Accès gare & futur accès promenade haute

Emprise SNCF



Le faisceau ferroviaire, une frontière poreuse support de futures liaisons douces vers la Seine,
Coupe CC, Façade Nord de la rue Séjourné

TRAIN DE VIE



Palette végétale & minérale





La gare qui propose des espaces récréatifs Parvis sud Accès tunnel gare

Un paravent comme support
Quai 2C



Un espace public pour de nouveaux usages
Parvis sud & parking silo

Références



Marché Gare Bx



Mobilier urbain durable



Playground Amsterdam



Playground Lyon



Tunnel Lyon

LISIÈRE FERROVIAIRE

3^{EME} PRIX

"Concept clair, facile à mettre en œuvre, économiques et proposant des aménagements modulables dans l'esprit du projet Flash." (A.COOK & S.TISSOT, SNCF RESEAU)

1ER PROJET POUR A.COOK & S.TISSOT, SNCF RÉSEAU

Contexte : Une lisière avec la ville

Lorsque l'on découvre le site avec un oeil neuf, nous sommes saisis par deux choses :

-Le potentiel dormant offert par la percée visuelle sur la ville depuis le haut du talus ferroviaire.

-La discrète esthétique de la friche ferroviaire qui tend à envahir de ses graminées jaunes le noir du ballaste des lignes désaffectées.

Le talus, espace de contact entre ville et ferroviaire joue le rôle de lisière. Une lisière endormie, qu'il faut réveiller ! Nous allons ici montrer comment s'emparer des forces en présence du site, de cette lisière pour repenser le parvis Sud de la gare de Melun.

Un module comme outil de projet : La ligne de lisière

En accord avec le projet socle nous allons proposer de redonner une lisibilité au parvis Sud de la Gare de Melun. Notre démarche s'appuiera sur Les potentiels présents sur site, évoqués ci dessus. Cette lisière nous l'échantillonnerons en un module simple, «une ligne de lisière».



STANISLAS JUNG

Elle sera constituée d'amélanchiers pour la strate arbustive et d'une dominante de graminées pour la strate herbacée. Cette palette végétale en plus d'être hétérogène a le mérite d'être résistante, vigoureuse et écologiquement utile. Le sol de cette ligne plantée sera minéral et poreux afin de permettre l'infiltration des eaux de ruissellements sur place.



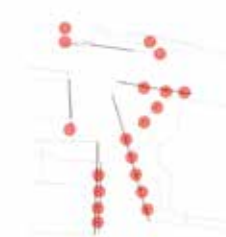
Plan du Parvis Sud de la Gare de Melun



Montrer et dissimuler



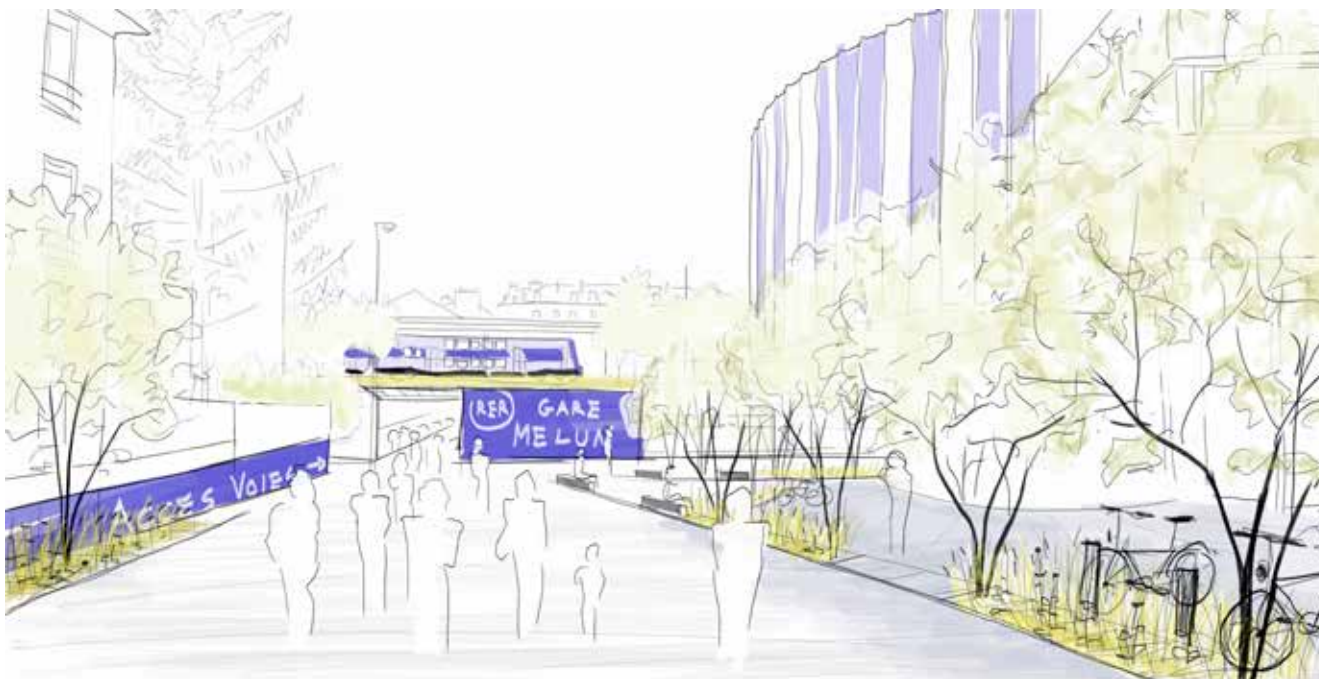
Renseigner, informer, guider



Planter

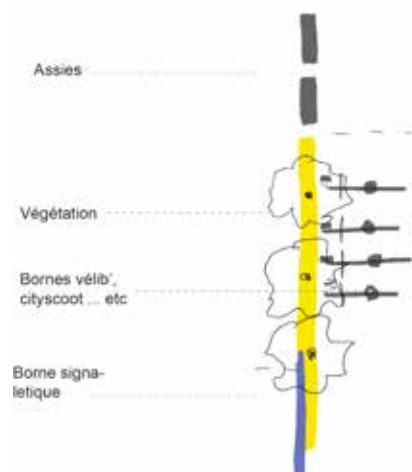


Se déplacer en vélo, city-coot... donner rendez-vous...



Vue du Parvis Sud en allant vers les quais.

On décale la signalétique de l'entrée sur la droite afin qu'elle soit visible depuis la rue. On utilise le contexte bâti comme support d'une signalétique complémentaire (mur gauche) et/ou événementielle (parking vélo). On accompagne le regard et les flux vers l'entrée Sud à l'aide des lisières, tout en cadrant la trouée sur la falaise SNCF, donnant à voir les trains depuis la ville en contrebas.



Schémas de principe du module «ligne de lisière»



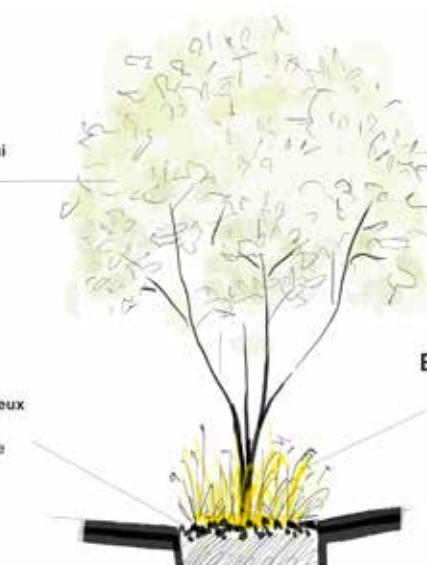
Module décliné en assise pour les quais

Bac de plantation, assise et aussi support signalétique

A Strate arbustive qui cadre les vues
Amélanchiers en cèpée dégagée à la base pour laisser passer le regard

C Un sol minéral poreux qui infiltre
Paillage minéral type ardoise pour l'esprit ballaste ferroviaire

B Strate herbacée qui souligne et guide
Dominante de graminées et annuelles à fleurs pour un entretien minimum limité à deux fauchées l'année



Schémas de principe du module de la Ligne Lisière

Ce module linéaire de lisière permet d'organiser et cadrer l'espace du parvis en mettant à l'honneur cette relation visuelle ville basse, gare haute...remettant au centre des regards la gare jusqu'alors invisible.

Cette lisière n'est pas qu'une simple ligne plantée qui dessine l'espace et conduit l'usager vers la gare ... elle l'accueille volontiers si il doit attendre un train ou un rendez-vous avec un espace dédié ponctué d'assises. Mais aussi, elle l'accompagne jusqu'à son départ en trottinette, vélib' ou cityscoot dont les bornes viennent également se greffer à elle.

La simplicité de ce module hybride lui offre à l'instar des lisières une grande réversibilité dans le temps... aussi bien dans les usages qui peuvent venir s'y greffer, les proportions de sa strate arbustive ou herbacée du fait de l'évolution possible du contexte bâti environnant.

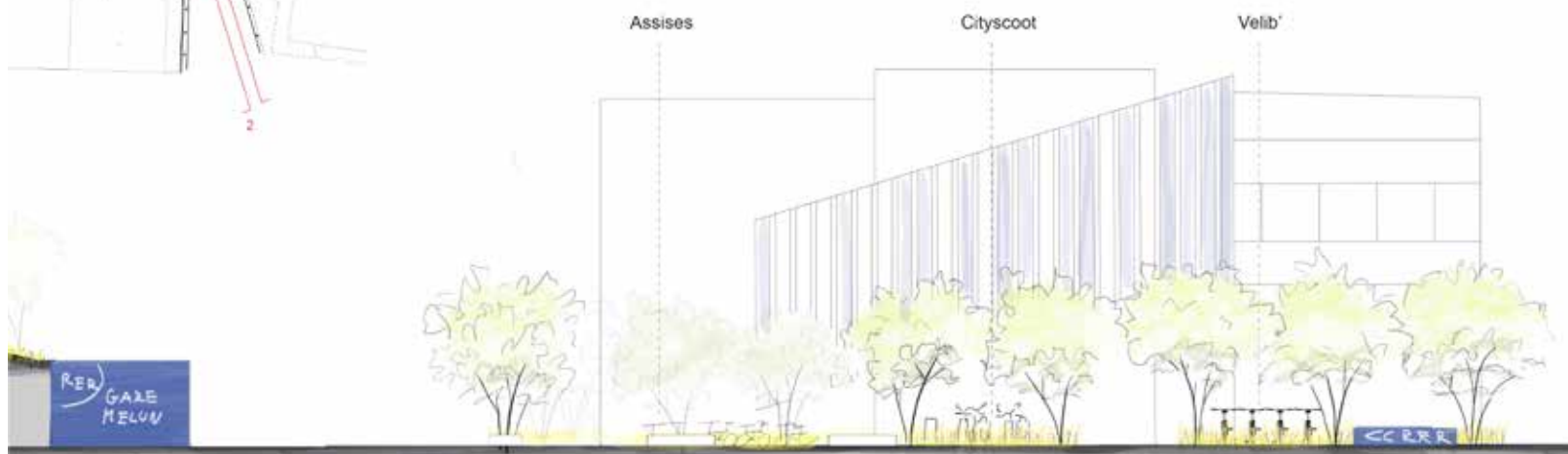
Une signalétique adaptée à l'existant

Une stratégie similaire, basée sur l'observation de l'existant sera également de mise. Nous pouvons remarquer sur site un grand nombre de façades et de murs qui encadrent l'espace du futur parvis. Autant de support appropriables pour venir s'y poser, s'y accrocher ... faisons de la contrainte du mur aveugle, du local technique grillagé...une force ! Rien de plus simple, venons peindre ou accoler un panneau...

LISIÈRE FERROVIAIRE



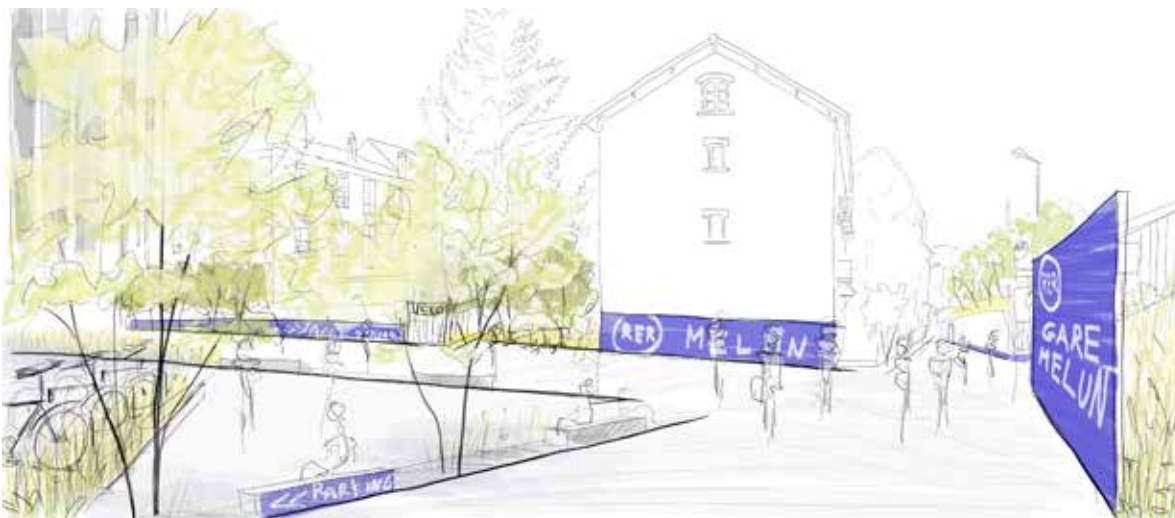
Les différences de hauteurs permettent la hiérarchisation depuis le bandeau guide peint sur le mur jusqu'à l'oeuvre événement du parking silo re interprété, en passant par le panneau qui dissimule le local technique ou habille le mur aveugle. Quans à la couleur, cela sera le bleu et le blanc SNCF.



Coupe 1 : Gare/Ville côté parking



Coupe 2 : Ville/Gare côté ilot construit.



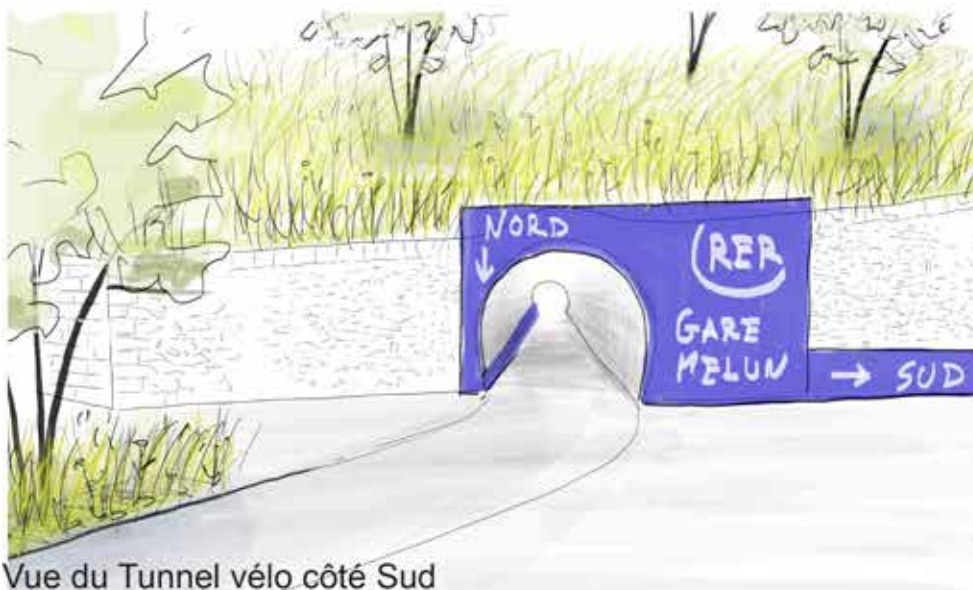
Vue du Parvis Sud sur la rue Séjourné

On utilise le contexte bâti existant comme d'un support signalétique permettant à la fois de se repérer aisément et de créer une ambiance globale pour ce nouveau parvis Sud. Un espace de passage que l'on souhaite libre et dégagé, mais également accueillant des moments d'attentes propres aux gares, lieux de passages et de rendez-vous.



Vue du Quais 2

On vient installer la signalétique (pente du panneau posé en seconde peau) sur les supports existants mais aussi en bout de quais afin de « fixer » les quais. Des espaces d'attentes en îlots sont posés au centre du quais. Les bacs servent à la fois d'assises, de signalétiques et de support pour la végétation qu'ils abritent, ainsi aucun travail de terrassement n'est à effectuer sur le quais.



Vue du Tunnel vélo côté Sud



Vue du Tunnel vélo côté Nord

Détails des tunnels d'accès

On souligne l'entrée qui devient un support pour la signalétique de la SNCF. Le mur sert de support à une ligne guide, peinte. Le côté est planté d'une prairie de graminées et d'amélanchiers, à l'instar des lignes lisières.

STATION PLAY

➤ MENTION SPÉCIALE

CONCEPT :

Les gares ferroviaires sont des lieux très fréquentés qui voient converger les différents flux de circulations provenant des tissus urbains alentours. Les abords sont souvent des espaces saturés et complexes. Le projet a pour ambition de clarifier les espaces autour de la gare de Melun en fluidifiant les circulations. Il s'agit de réorganiser le pôle gare en faveur des modes actifs et de l'intermodalité inscrivant la ville dans une démarche actuelle et durable.

Actualiser le fonctionnement de la gare est une opportunité pour interroger le quotidien des usagers des transports en commun et tenter d'apporter des réponses simples à mettre en œuvre. Georges Pérec (1973) donne ainsi le ton sur la thématique du répétitif, du quotidien :

"Ce qui se passe chaque jour, le banal, le quotidien, l'évident, le commun, l'ordinaire, l'infra-ordinaire, le bruit de fond, l'habituel, comment en rendre compte, comment l'interroger, comment le décrire ? Interroger l'habituel. Mais justement, nous y sommes habitués. Nous ne l'interrogeons pas, il ne nous interroge pas, il semble ne pas faire problème, nous le vivons sans y penser, comme s'il ne véhiculait ni question ni réponse, comme s'il n'était

porteur d'aucune information. (...)"

Il semblerait pourtant qu'une poétique du quotidien et notamment au sein des parcours urbains réside dans les imaginaires des usagers. Les éléments du paysage urbains côtoyés quotidiennement peuvent invoquer des projections surprenantes.

Le projet tente de provoquer un enthousiasme autour des espaces de la gare de Melun via la projection de l'imaginaire des utilisateurs. Pour cela notre proposition joue avec les codes des univers vidéoludiques et cartoonesques, autant de mondes imaginaires qui sont invoqués ici pour redonner une unité et créer

"Projeter l'imaginaire, un projet original, facile à réaliser." (G.FOURT, IDFM)

"Concept ludique permettant avec peu de choses et beaucoup d'imaginaire coloré et parlant à la fois, de transformer l'image de la gare et de ses abords en utilisant chaque point d'accroche de son environnement." (H.COOK & S.TISSOT, SNCF RESEAU)



BAPTISTE WULLSCHLEGER
BAPTISTE ROUIT
BENOIT EVANO-ALLINC



une atmosphère ludique autour de cet espace urbain complexe. En effet les mondes virtuels ont cette faculté de plonger l'utilisateur dans son propre imaginaire en signifiant des mondes facilement accessibles et ludiques où les parcours sont séquencés dans des espaces clairs et délimités. La végétation symbolise les limites visuelles des espaces qui sont rapidement compris et qui guide l'utilisateur vers sa quête. Ici la quête de son train ou du cheminement le plus rapide. Les couleurs et les références abstraites facilitent l'appropriation et orientent avec clarté les flux de circulations. Avec Station : Play le trajet routinier devient une aventure où chacun poursuit sa quête dans un univers ludique à l'identité surprenante.

La traversée des espaces très hétérogène du sud de la gare prend une dimension décalée et amusante. Au fur et à mesure de la découverte des différents aménagements l'utilisateur s'amuse et redécouvre son espace du quotidien. Il cherche à identifier les références, joue avec certains éléments sans se rendre compte

que ça y est, son train est arrivé. Les nouveaux arrivants sont aussi surpris et amusés mais surtout ils identifient rapidement l'ensemble des éléments de mobilité qui constitue le pôle multimodal de la gare de Melun.

Ce parti-pris artistique original permet aussi de toucher les plus jeunes générations dans une démarche inclusive et d'obtenir leur adhésion au projet à plus long terme de transformation de la gare.

Au-delà de l'aspect ludique et joyeux le projet Station : Play ne manque pas non plus de pragmatisme. Ainsi l'ensemble des solutions proposées tirent parti d'éléments existants. Avec l'application de peinture, un habillage, un traitement paysager ou des installations simples placés stratégiquement, le projet transforme les éléments urbains présents sur le site pour leur donner une nouvelle dimension. Ce sont des solutions peu chères et faciles à mettre en œuvre qui sont ici proposées.

Le projet n'oublie pas non plus d'être efficace dans son utilisation de l'espace. Ainsi des aménagements plantés permettent d'éviter de créer des recoins et concentre de manière efficace les flux vers les espaces dédiés. Les zones de covoiturage, de vélos / trottinettes en libre-service ainsi que les parkings deux roues sont généreusement dimensionnés de manière à être fonctionnelles avant d'être ludique.

Le projet Station : Play est une proposition intelligible, adaptée et fun. Elle doit permettre aux melunais de sentir que le pôle gare est en mouvement, que les différents acteurs de la mobilité ont des idées riches pour la transformation de ces espaces et que l'avenir leur réserve encore bien des surprises.

VUE 1 :

L'univers est coloré et suscite l'étonnement, en cohérence avec les autres points clefs de la gare, les usagers saisissent que cet espace est un endroit de distribution des flux de circulation. Le mur devient support de signalétique et redéfinit l'espace. La zone signifiée par les bordures rouge et jaune agit comme un sas incitant les vélos à poser pied-à-terre.

Les néons à l'intérieur du tunnel accompagnent les circulations et rappellent l'évocation de la vitesse dans certains mondes virtuels. L'aspect tunnel est renforcé et propose une expérience ludique dont la référence amusera sans doute certains. Enfin la végétation borde le lieu pour clarifier les flux et guider les usagers.

VUE 2 :

L'installation suggère le prolongement du tunnel avec des arcs soulignant le mouvement de circulation et indiquant clairement les cheminements rapides. Une signalétique au sol confirme aux usagers la bonne direction à emprunter. L'espace est simplifié et les barrières visuelles supprimées au profit d'une végétation qui borde le chemin. La quantité d'informations visuelles est réduite pour reposer l'œil et offrir des parcours clairs et apaisants.



STATION PLAY

VUE 3 ET 4 :

La zone sud étant la plus complexe, il était important de réorganiser les flux et d'actualiser le mode de fonctionnement de l'accueil des transports. Les parkings existants sont remplacés par des zones vélos ou trottinettes et une zone de dépose-minute covoiturage est mis en place à proximité.

Le projet joue avec l'imaginaire en proposant un détournement du bâtiment présent sur la place. Une tête de "gentil monstre" propose une de ces zones couvertes entre ses dents. Le flux principal vers l'entrée de la gare est bordé par des lignes rouge et jaune, éléments que l'on retrouve dans les autres espaces et qui invite les usagers à suivre le parcours tout au long de leurs trajets. Les talus encadrant l'espace permettent d'orienter les usagers en formant une lisière avec les bâtiments existants afin de définir le lieu comme un lieu clair de passage et de rencontre. Les éléments en pierre de grès forment des limites empêchant les

voitures de passer et utilisent le même vocabulaire naturel que les talus. L'élément vertical est le signal de la place, le point de rencontre, il permet aussi de placer l'éclairage de façon efficace. Un "food truck" peut prendre place ici, dans cet espace à l'écart de la circulation principale et redonner de l'attractivité au site.

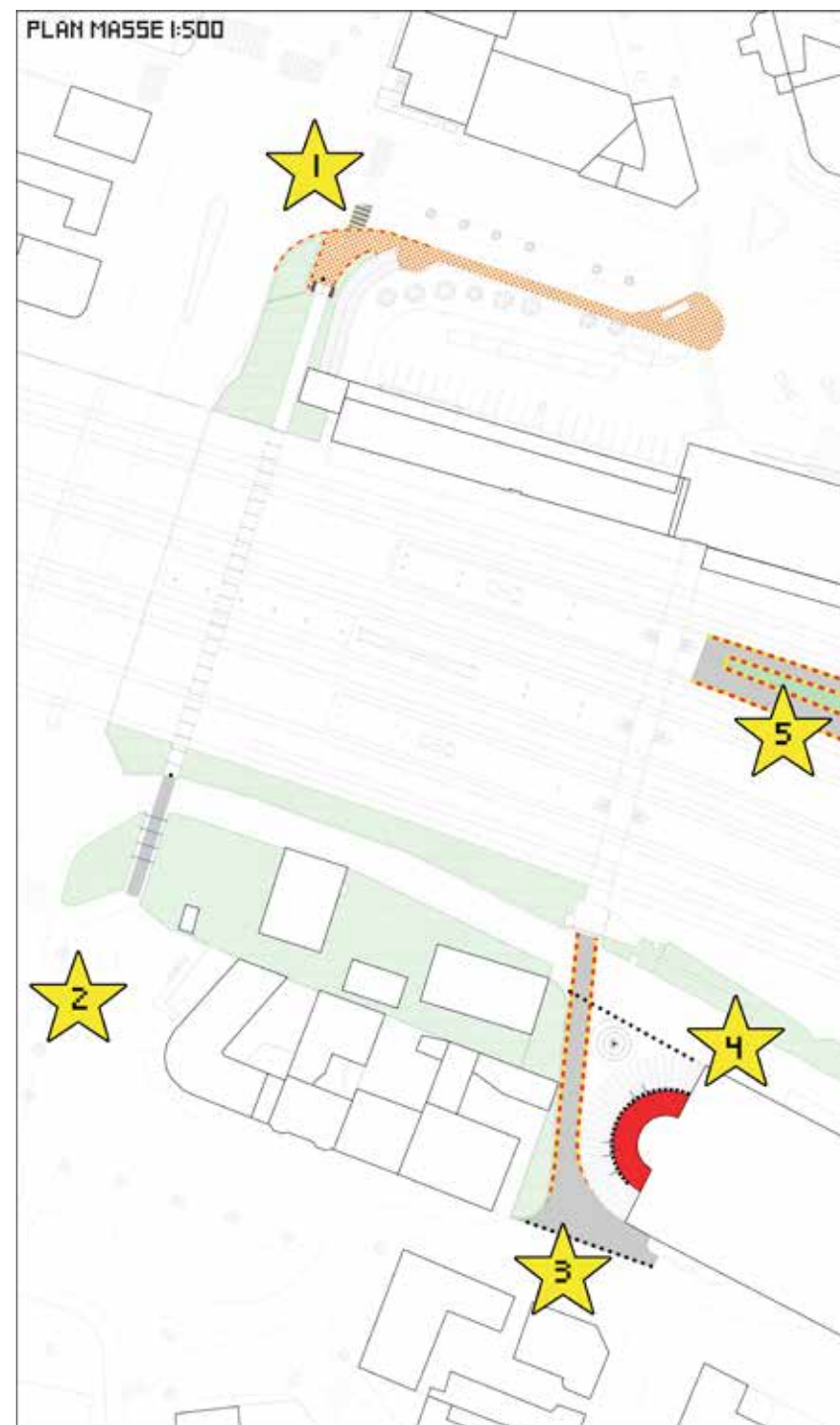
VUE 5 :

Le quai utilise les codes visuels des autres espaces pour inciter les usagers à continuer leurs parcours le long du quai et ainsi occuper l'espace. L'identité du lieu est forte et plonge les utilisateurs dans une ambiance colorée décalée par rapport à l'ensemble de leurs parcours. La gare de Melun devient par des interventions simples un lieu atypique, où la surprise et l'étonnement éveillent des questions et suscitent des projections de l'imaginaire propres à chacun favorisant ainsi l'appropriation des espaces.

OUVERTURE :

Qu'il soit réalisé ou non le projet est une invitation à l'ouverture des projections de l'imaginaire. Regardez les images une fois. C'est trop tard. Le projet s'est réalisé, dans vos inconscients. Vous avez vu un monstre, un tuyau Mario, une piste de Sonic, vous les reverrez lors de votre prochain passage dans ces espaces, mais différemment, passés par le filtre de votre imagination à vous. C'est un projet qui invoque le virtuel pour se construire dans votre imaginaire et déconstruire vos perceptions de la réalité, une invitation au rêve, à la liberté et à la Poésie du quotidien.





MELUN, QUARTIER GARE ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT

Cette gare est un pôle où se concentre une forte partie de la population chaque matin et chaque soir. Chronométrés, les voyageurs habitués arrivent par vagues, se bousculent. Pour le départ, rien n'est fluide, c'est un moment difficile pour les usagers. On affronte le froid, le vent, la foule.

Heureusement, les cioux de l'aurore sont sublimes.

Ce rythme est moins évident pour les voyageurs de passage, qui arrivent à vélo, longent la Seine ou entrent dans la forêt de Fontainebleau, ils sont plutôt désorientés.

Notre projet a pour objectif de repenser l'espace de façon expérimentale et temporaire, mais à l'ambition de construire des bases solides et nourrir le futur projet d'aménagement.

Notre intention est de permettre aux aménagements des abords de la gare de Melun de s'adapter aux futurs travaux, aux mobilités en mutation, aux usages qui s'imposent dans un tel carrefour. C'est donc un projet «test», qui se situe en prémices du futur projet.

Pour cela, nous proposons un langage, verbe et complément, pour que la gare et son quartier s'expriment d'eux mêmes.

Le verbe est l'action. Les mobiliers et les boutiques se font

et défont au gré des changements. Des espaces abrités permettent d'accueillir des activités, offrant une mutation possible des usages.

Le complément, c'est l'indication qui permet d'interpréter, de comprendre. C'est la marque, le lien, la trace colorée qui guide les usagers.

Le verbe, c'est un assemblage de traverses dont la forme permet des usages différents. Le complément d'objet,

Notre projet : une section de traverse et un pot de peinture.

Les traverses s'empilent, c'est un jeu.

Elles sont assemblées par de longues tiges filetées en estrade, en bordure de massif, en serre, en cube, en abri vélo, range-vélo, et même en boutique ! (Réparation de vélo / vente de légumes / ...)

➤ SÉLECTIONNÉ

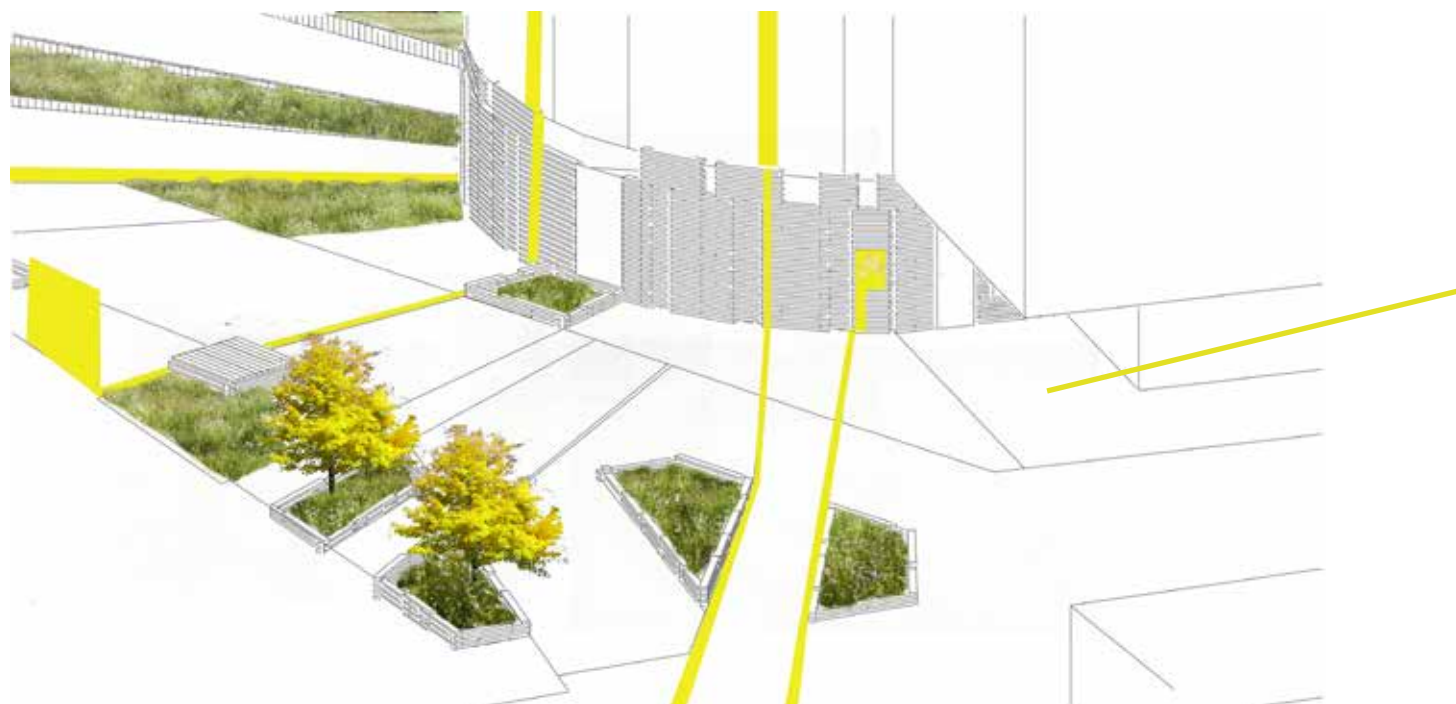
"Un projet rapide à mettre en œuvre, et pas cher !", "Création d'une identité propre au quartier avec une signalétique spécifique, en rapport avec la gare. Mise en scène des entrées et des accès dans une ambiance végétale" (F.VERVE-REY, CAMVS)

"L'idée de mettre en scène le futur emplacement du passage sous voies est intéressante" (H.COOK & S.TISSOT, SNCF RESEAU)

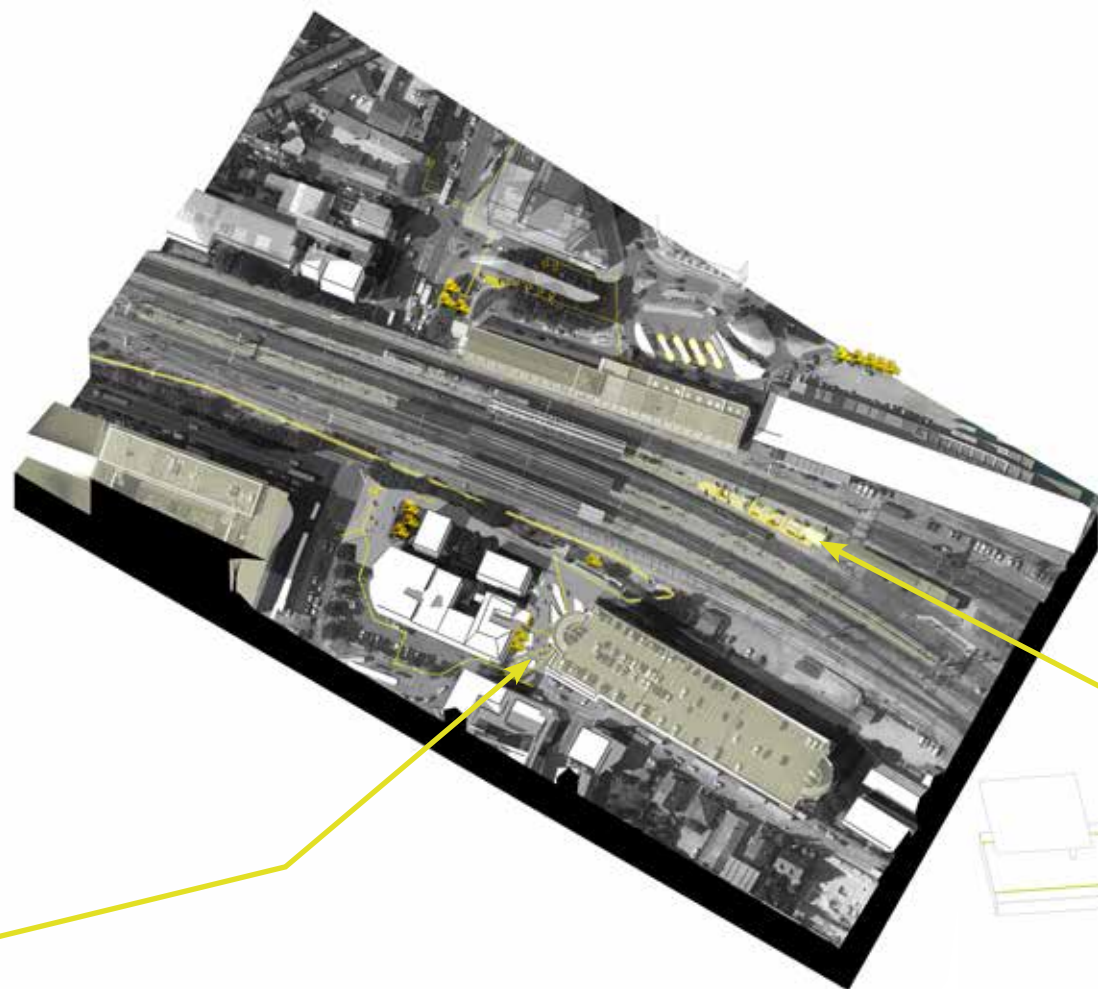
1ER PROJET POUR LA CAMVS

1ER PROJET POUR IDF MOBILITES

La peinture relie une sortie à une entrée, un signal à l'objet. Sur les axes peints on retrouve un sens (nord/sud), une direction (centre/château/forêt), les numéros de bus. Cette peinture est jaune : c'est la couleur de l'attention pour la SNCF, c'est la couleur du futur chantier de la gare. Cette peinture résiste aussi aux changements de revêtement, elle les recouvre tous. Le rôle de lien qu'elle joue pourra être conservé après les travaux



ADRIEN BIZET
ETIENNE MALIET
MARC-ANTOINE PETIT



NOTRE PROJET : UNE SECTION DE TRAVERSE ET UN POT DE PEINTURE.



MELUN, QUARTIER GARE ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT

AMÉLIORER LA LISIBILITÉ DE LA GARE, DE LA TRAVERSÉE DU FAISCEAU FERRÉ ET DES BUS



Dans le passage du train, relier les abris.



Le long du talus, en haut et en bas, coexistence des piétons et cyclistes



La place du silo, des polarités nouvelles (vue placette sud)

Tunnels : L'information au coeur des flux, guider le badaud.



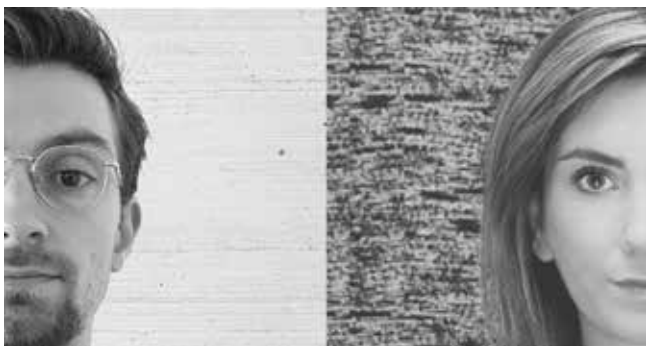
Le mur, outil de dialogue urbain



Recomposer avec l'existant est une donnée essentielle, révéler la valeur du lieu sera l'une de nos préoccupations majeures pour ce projet. Le quartier Centre-Gare peut être défini comme un mélange peu maîtrisé d'une succession d'espaces sans lien. Le projet « Au fil des Matières » a pour objectif de reconnecter dès à présent ce pôle avec ce qui l'entoure et fait la force de la ville: entre le fleuve et la forêt.

L'ambition du projet sera de transposer dès le quartier de la gare les caractéristiques paysagères de la commune, ses potentiels touristiques, et axer sur le bien-être de la population qui y afflue chaque jour.

Il s'agit de considérer le « déjà-là », d'activer les intensités existantes des parvis nord et sud et les mettre en réseaux par un parcours sensible, empreint de matérialité évolutive et cohérente avec le site.

ROMAIN BROCHARD
LUCILLE LEYER

Le parcours se matérialise par une action directe sur le sol: au nord, la mise en place d'un fil d'eau guidant les promeneurs vers la Seine aboutira à un miroir d'eau de dimension raisonnable, au niveau de l'actuelle gare routière de la place Gallieni.

Au sud-ouest, ce chemin sera matérialisé par une bande de terre, puis de pierre. Ce guide lie les espaces, indique les cheminement aux usagers, fluidifie et sépare les flux piétons et cyclistes, permettant aussi de s'orienter vers des espaces nouvellement dédiés aux stationnements cycles. L'intervention proposée se

veut légère et pérenne.

Pour offrir une nouvelle vision des lieux et renouveler l'image du site, de nouveaux noms sont attribués aux places retravaillées: la « Place de la Terre » au sud, le long de la rue de l'Industrie, offre un lieu sécurisé où les cyclistes peuvent stocker les vélos dans



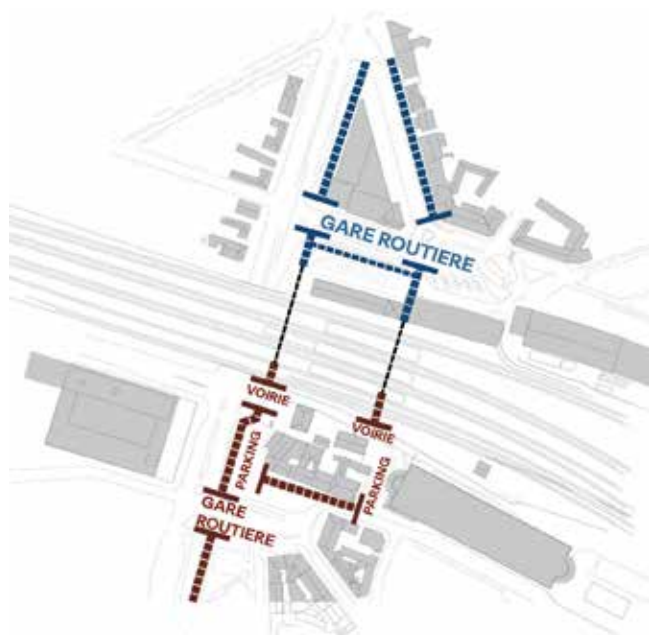
un local semi-ouvert dédié, où des VAE seront mis à disposition. Un nouveau lieu commun qui lui est adossé, offre une place à la couleur expressive pour les habitants, où une attention particulière sera attribuée aux activités liées à la jeunesse en proposant un lieu dédié au sport avec installation d'équipements. Le parcours guide les usagers vers la «place Verte» : une végétation dense et régionale sera un des points forts du projet.

Le tunnel existant à l'ouest propose une installation digitale sur ses murs, il devient un lieu lumineux, sécurisé et attrayant: un mur d'écrans diffusera les événements culturels de la ville afin de proposer aux touristes et aux passants des activités mettant en valeur les Melunais et leur région.

L'ensemble du parcours se lira au sol et sera accentué par une nouvelle continuité végétale. Valorisant par ailleurs les espaces paysagers comme un socle commun identitaire de la transformation future du secteur, cette continuité est aussi un signal fort du quartier dans son ensemble. Elle sera mise en place dès les quais de gare, favorisant une meilleure répartition des voyageurs le long des quais, guidés par ces installations et de nouveau mobilier de repos.

LE MOBILIER COMME CATALYSEUR DE FLUX

Tout au long du parcours, des « totems » participeront à offrir un cadre de circulation attractif et intelligent. Ces éléments sont à la fois des totems régulateurs climatiques enfouis dans la terre, des totems antipollution avec la mise en place de plantes spécifiques, des totems énergétiques avec façades photovoltaïques

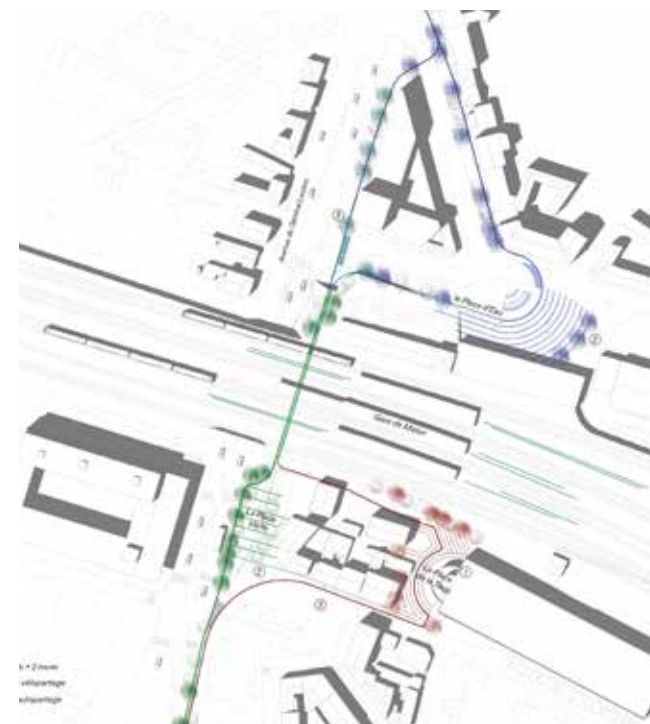
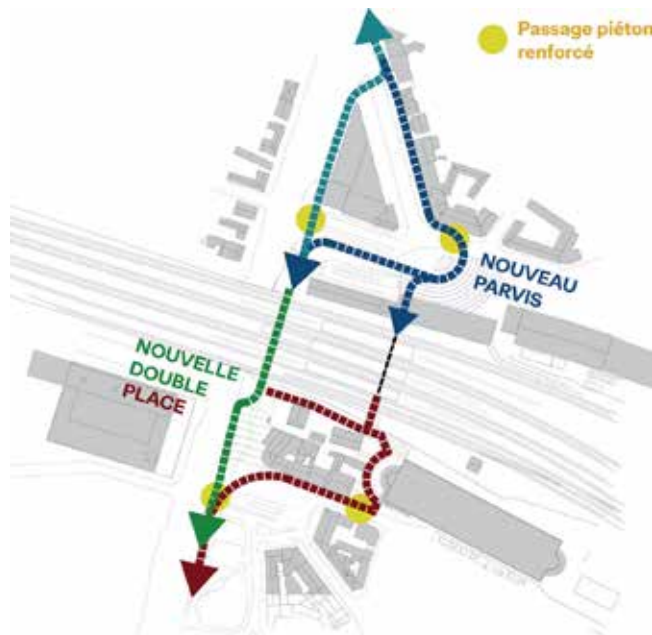


permettant la recharge de batteries... Le site dépourvu d'espace de repos sera aménagé de mobiliers fixes et fédérateurs de lien social. Le quartier de la gare n'est plus considéré comme un « passage obligatoire », mais comme un espace agréable, social et ludique.

Pour conclure, chaque dimension du projet sera traitée à valeur égale: combiné à l'offre nouvelle en matière de réseaux de transport en communs, le secteur Centre-Gare devient projet central au cœur du territoire de la ville. La continuité visuelle du tissu urbain sera assurée. Le projet révélera l'identité du site et

favorisera sa qualité de vie, haute qualité d'usage. Il engagera une meilleure appropriation de la part de ses usagers et assurera une plus grande durabilité de l'opération.

«Au fil des matières» est un projet sobre sur le plan économique, ayant pour objectif de faire mieux avec moins, à gagner une nouvelle indépendance face aux énergies non renouvelables, à collaborer avec le matériau et à être à l'écoute du contexte environnant.



AU FIL DES MATIÈRES



Grâce au fil des matières et à un travail scénographique dans le tunnel, les usagers peuvent maintenant identifier le flux des piétons et des cyclistes.



La place Verte. Des totems anti-pollution nettoient l'air ambiant pour permettre à ce jardin de devenir une nouvelle destination à Melun.



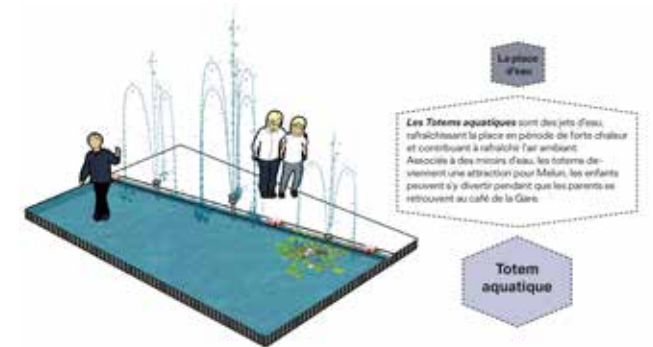
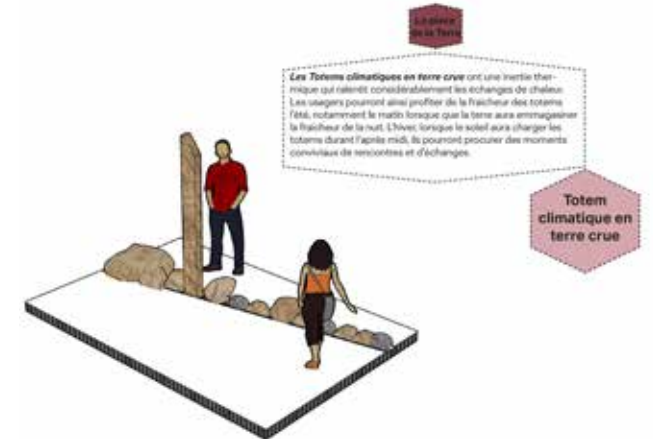
La place de la Terre, nouveau parvis mêlant activités sportives, lieu de passage et de détente. Les totems de terre crue servent de régulateurs climatiques.



Le fil des matières structure la nouvelle place de la Terre . Un local à vélo et à deux roues est mis à disposition sous la rampe du parking existant.



Les nouveaux quais de la Gare de Melun. Des modules métalliques, support de végétation, orientent les flux des voyageurs.



AMBIGRAMME URBAIN

Il y a 150 ans, aux pieds de la gare de Melun, en lieu et place de l'avenue Jean Jaurès et de la rue

Séjournée se trouvait un parc.

Le parc près d'une gare est historiquement un lieu de transition, un passage de la nature vers la culture. Le chemin de fer est l'emblème éclatant de la civilisation et le parc, le symbole de la nature maîtrisée.

Notre projet cherche à repérer, en deçà de l'unique couche du présent, d'autres plans, d'autres niveaux de mémoire permettant d'imaginer de nouvelles typologies d'aménagements de l'espace public.

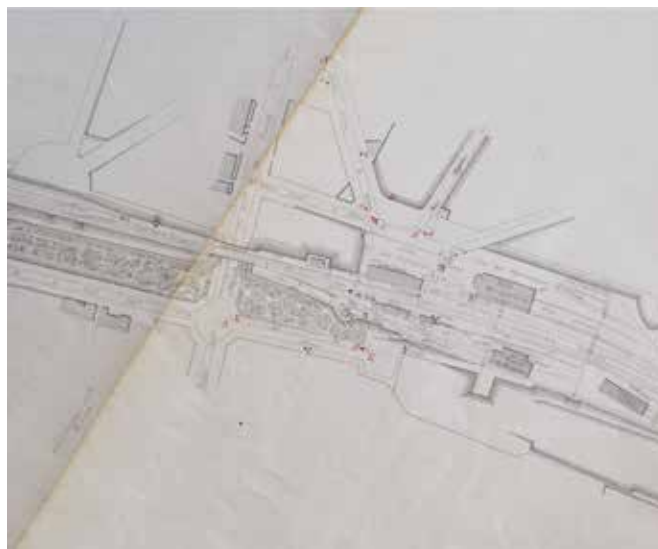
Le geste d'une place qui s'étend en tracés dans la ville permet d'inscrire une nouvelle identité du site, tout en lui restituant son épaisseur et guide ses usagers vers ses pôles de mobilité. Notre démarche intègre le projet à venir de «coulée verte» dans l'optique de faire de l'entrée Sud un lieu où s'additionne les déplacements frénétiques du quotidien et les promenades apaisantes au sein d'un paysage ferroviaire.

Aussi, dans le contexte d'un site trop rapidement réquisitionné et transformé, nous proposons des interventions peu onéreuses et un système souple évolutif.

Ces éléments, permettront d'accompagner les éléments plus pérennes de la constitution de la future gare.



FÉLIX BELLO
JONATHAN SALIN



Plan de la gare de Melun, 2e édition - 1er Mars 1869
Archives de la ville de Melun



PERSPECTIVE DE LA NOUVELLE PLACE DU PÔLE SUD

Le dessin de la nouvelle place par notre marquage au sol, crée des cellules occupées au besoin par des plantations et des assises. Celles-ci peuvent également rester des espaces de réserve et de circulation.

L'occupation de ces différents espaces n'est pas fixe mais évolutive au besoin de la gare et de ses usagers.

SÉLECTIONNÉ

"Nouvel espace public, installations légères et usages multiples de la gare optimisés tout en ménageant l'accès à la voie verte." (D.LE LOIR, CAMVS)

"Le traitement nord du site est un peu faible, mais il y a une bonne approche côté sud. Aménagement simple, efficace, extensif avec une maintenance raisonnée." (L.PIANFETTI, EXPERT PAYSAGISTE)

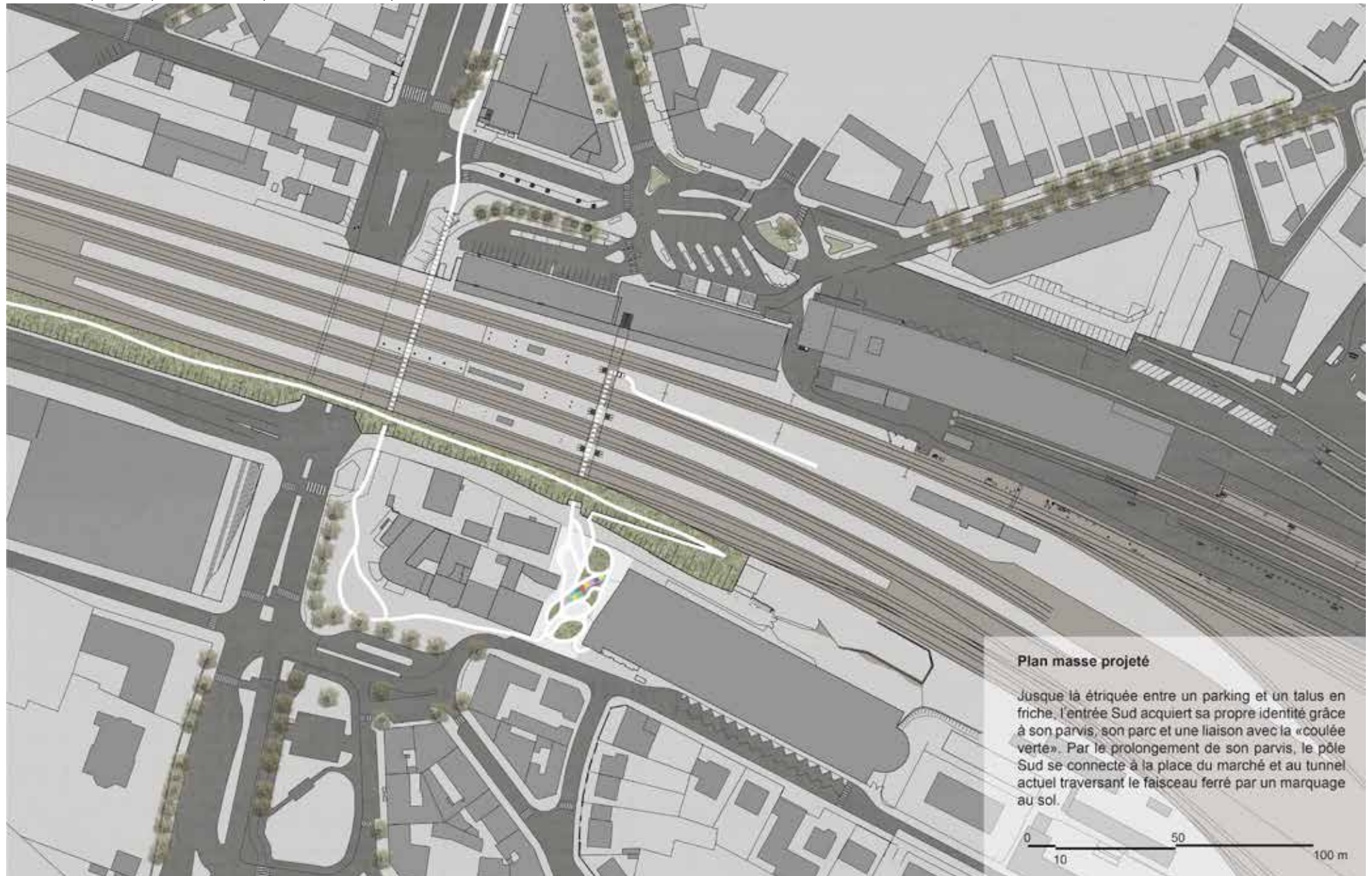


PERSPECTIVE DE NUIT DE L'ENTRÉE NORD DU TUNNEL

Au niveau de l'entrée Nord du tunnel le bardage bois se prolonge le long du mur pour permettre l'accrochage de plantes éclairées la nuit. L'éclairage intérieur du tunnel est repensé afin de le rendre plus accueillant et rassurant pour les piétons comme pour les cyclistes qui cohabitent dans l'attente du futur franchissement.

PLAN MASSE PROJETÉ

Jusque là étriquée entre un parking et un talus en friche, l'entrée Sud acquiert sa propre identité grâce à son parvis, son parc et une liaison avec la «coulée verte». Par le prolongement de son parvis, le pôle Sud se connecte à la place du marché et au tunnel actuel traversant le faisceau ferré par un marquage au sol. nuit. L'éclairage intérieur du tunnel est repensé afin de le rendre plus accueillant et rassurant pour les piétons comme pour les cyclistes qui cohabitent dans l'attente du futur franchissement.



Plan masse projeté

Jusque là étriquée entre un parking et un talus en friche, l'entrée Sud acquiert sa propre identité grâce à son parvis, son parc et une liaison avec la «coulée verte». Par le prolongement de son parvis, le pôle Sud se connecte à la place du marché et au tunnel actuel traversant le faisceau ferré par un marquage au sol.

0 10 50 100 m

AMBIGRAMME URBAIN

PERSPECTIVE DE LA NOUVELLE PLACE DU PÔLE SUD

Le dessin de la nouvelle place par notre marquage au sol, crée des cellules occupées au besoin par des plantations et des assises.

Celles-ci peuvent également rester des espaces de reserve et de circulation.

L'occupation de ces différents espaces n'est pas fixe mais évolutive au besoin de la gare et de ses usagers.

PERSPECTIVE DU QUAI 2 DE LA GARE DE MELUN

Les fortes contraintes spatiales relatives à la bonne circulation sur les quais nous ont orienté vers un aménagement réduit qui est un prolongement de la couverture d'un bâtiment existant. Cet espace en plus de fournir un abri sur cette portion de quai, propose un accès des prises électriques et un accès wifi renforcé pour rendre plus agréable l'attente des trains. Ce nouveau point d'attraction en fin de quai permet de désengorger les entrées et répartir de manière plus équilibrée les voyageurs dans les trains.





COUPE D'UNE CELLULE VÉGÉTALISÉE AVEC ASSISE

La structure primaire est en bois ; l'ensemble est maintenu en place par un cerclage interne des planches. L'assise permet de rigidifier l'ensemble. Un géotextile protège la structure et le sol de l'humidité et un revêtement drainant est placé sous la terre. Cette installation laisse intact le revêtement de sol et peut donc être retirée ou déplacée au besoin.



PERSPECTIVE DU NOUVEAU PÔLE SUD

Ce qui n'était qu'un accès secondaire à la gare devient un pôle de circulation douce intégré à la ville. Plus qu'un simple parc ou place, le pôle Sud est un espace hybride : à la fois un espace d'attente pour les voyageurs mais surtout un lieu d'échanges et de rencontres pour les habitants.

Commencement de la «coulée verte», une pente s'intègre dans la topographie du site et donne accès à une promenade en surplomb de la ville.

Ce cheminement est un observatoire sur les espaces précédemment traversés et sur le paysage ferroviaire. Ce point de vue permet une perception d'ensemble où l'empreinte physique de nos cellules se dessine en plan pour rappeler la figure de l'ancien parc.

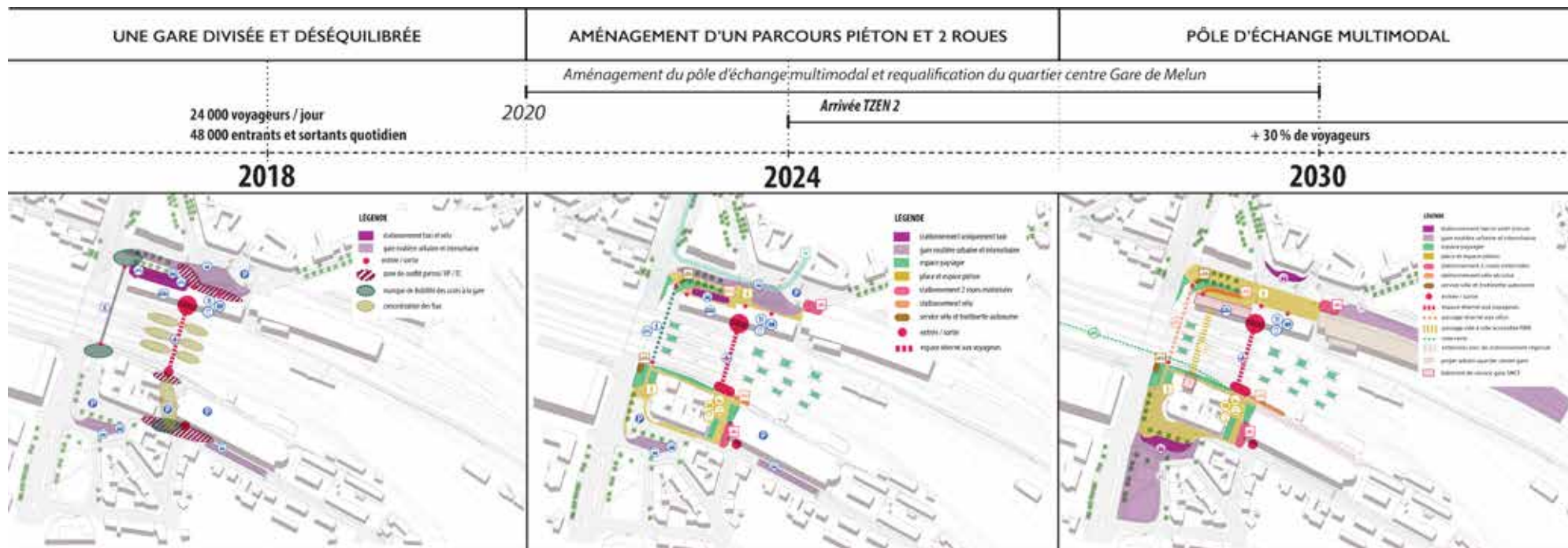


TEMPS D'ARRÊTS SUR UN PARCOURS

SÉLECTIONNÉ

“Fabriquer un socle pour associer les mobilités actuelles et futures en créant un parcours végétal et des activités ludiques et liées à la mobilité (kiosque, AMAP, stationnement Vélos, covoiturage)» (F.VERVE-REY, CAMVS)

1.CONTEXTE : un projet urbain à court terme pour de nouvelles mobilités



2. OBJECTIFS : des actions durables pour améliorer le confort des voyageurs

Notre projet « Temps d'arrêts sur un parcours » s'inscrit dans un temps intermédiaire qui préfigure la requalification du quartier centre gare de Melun et la création du pôle d'échange multimodal. Pour accompagner la transformation de la gare de Melun, nous proposons sept actions immédiates mais durables sur les abords de la gare de Melun et dans le tissu urbain de Dammarie-les-Lys.

En effet, la gare de Melun a aujourd'hui des accès peu visibles (surtout au sud) voire dangereux pour les piétons (cf. voir photo zones de conflits) et souffre d'un déséquilibre important entre le nord et le sud (notamment en matière de confort des voyageurs et d'offre de services).

Le projet prévoit la mise en place d'un parcours jardiné agréable et visible, qui propose des temps d'arrêts pour les voyageurs, des temps de stationnement pour cyclistes et 2 roues motorisées et une amélioration des abords de la gare sud de Melun.

Pour installer ce nouveau parcours nous mettons en place 7 actions principales qui sont :

- Amorcer la place piétonne au sud de la gare en installant une large esplanade plantée de massifs d'arbustes et de vivaces. Le but est de favoriser l'accès piéton à la gare.
- Préfigurer la voie verte le long de la rue Séjourné en créant une rue jardin qui relie le passage souterrain de la ville à la gare sud de Melun. Le but est d'améliorer la visibilité de l'entrée sud de la gare, de favoriser les circulations douces et générer du lien social.
- Favoriser la liaison ville / ville en marquant les seuils du pas-

CLÉMENTINE CAZAENTRE
ANDRÉA CLOCHE

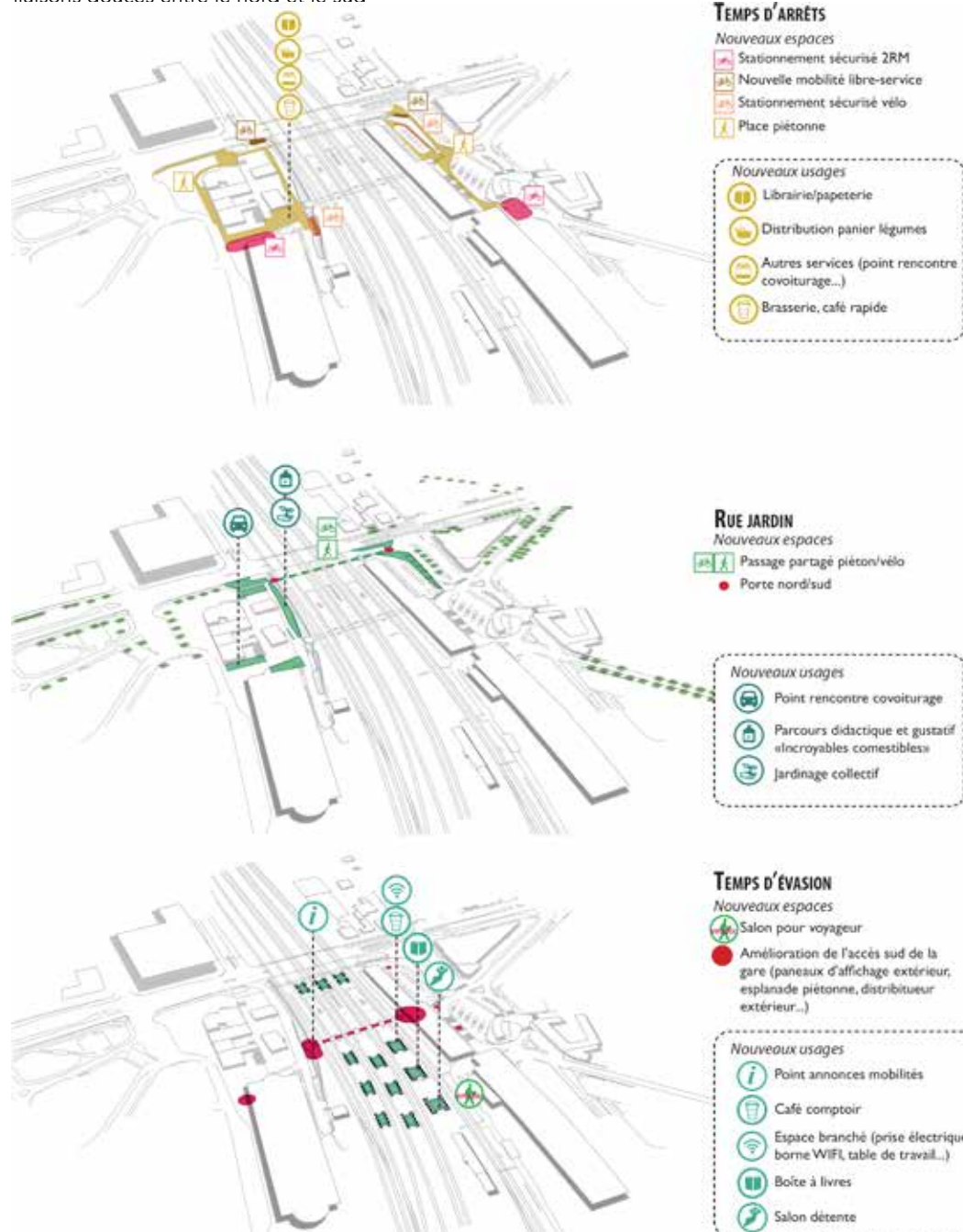
sage souterrain et en intégrant des nouvelles mobilités avec des places de stationnements libre-service.

- Améliorer le confort de la traversée du souterrain par un éclairage intime et chaleureux, puis renforcer la signalétique d'orientation pour établir une continuité avec la gare.
- Équilibrer l'offre d'usages au sud en proposant des services adaptés au niveau de l'entrée de gare (restauration rapide, papeterie, journaux etc).
- Sécuriser le stationnement vélos et motos aux abords des 2 gares pour faciliter l'accès aux 2 roues et améliorer leur utilisation.
- Créer des espaces d'évasion sur les quais pour rendre agréable l'attente des voyageurs (minimum 15 min par train) et augmenter l'offre d'assise sur tout le linéaire du quai de manière à mieux répartir les flux de passagers.

3. DIAGNOSTIC ET ENJEUX : une gare peu visible et difficilement accessible

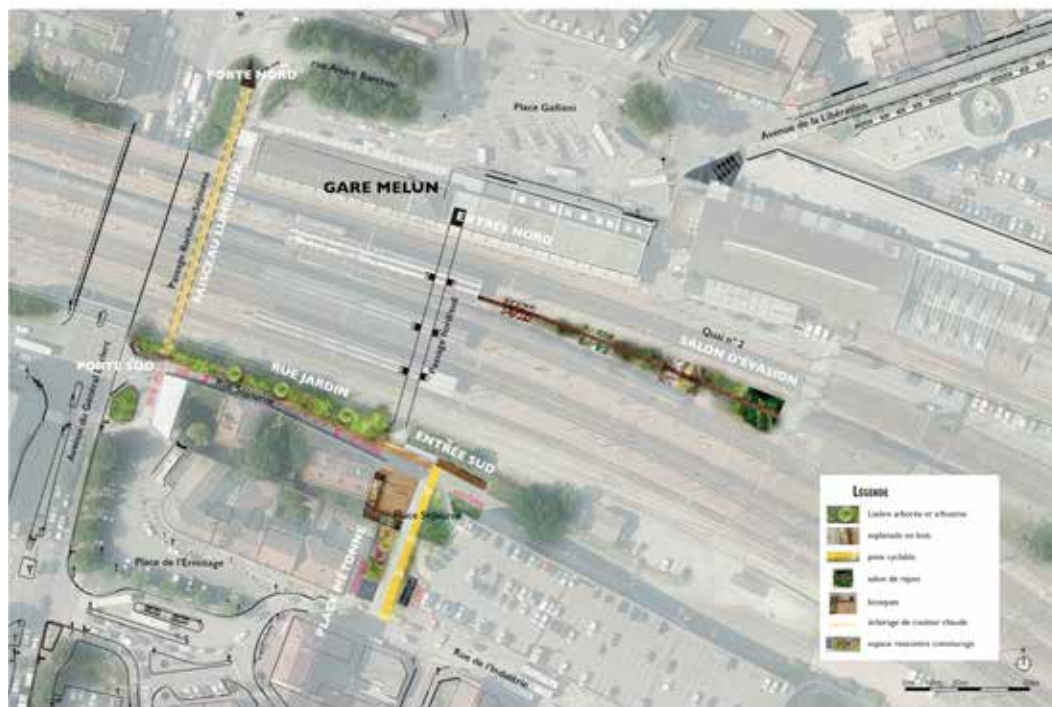


4. ORIENTATIONS : un parcours favorisant les accès à la gare et les liaisons douces entre le nord et le sud



TEMPS D'ARRETS SUR UN PARCOURS

5. PLAN MASSE 2022 : Mise en place du parcours jardiné et des salons d'évasion sur le quai n°2



5. Plan masse 2022 : Mise en place du parcours jardiné et des salons d'évasion sur le quai n°2



FAVORISER /

- Identifier les seuils en mettant en place une couverture en bois qui intègre les entrées du passage souterrain au tissu urbain. Un platelage bois recouvre les murs de soutènement et se transforme en toit devant l'entrée.
- Favoriser les liens entre les différents modes de circulations en proposant des locations de vélos et trottinettes en libre-service (véligo, city scooter etc) aux portes du souterrain.
- Végétaliser les seuils de plantes grimpantes qui s'accrocheront à la structure et offriront de l'ombre les jours de grande chaleur.



AMORCER /

- Réserver la place Séjourné aux piétons et à la circulation douce. Le matériau utilisé est le bois pour son aspect chaleureux, sa facilité de mise en oeuvre et sa pérennité. La place se compose d'une esplanade en bois soit un plancher en bois composite WPC (Wood Plastic Product - 50 % de polyéthylène et 50% fibres de bois) qui assure un revêtement durable avec une faible maintenance à l'extérieur.
- Planter des espaces végétalisés le long des circulations pour accompagner le parcours des voyageurs qui comprend :
 - des bosquets.
 - des massifs de couvre-sols, vivaces et de grands arbustes différents selon l'exposition soleil et miombre.
- Installer une signalétique différenciée selon les services qui permet un repérage immédiat depuis la rue de l'Industrie.
- Créer un marquage coloré au sol pour identifier les différents flux jusqu'à la gare.
- Elargir l'entrée de la gare sur le côté est avec des panneaux d'informations extérieurs et l'ajout d'un abri vélos fermé.



ÉQUILIBRER ET SÉCURISER /

- Aménager des kiosques urbains qui proposent des nouveaux services adaptés aux voyageurs. Ils se composent d'abris et panneaux pare-vue en bois de mélèze ou pin traité (couleur foncé) et d'un éclairage spécifique.
- Accompagner les nouveaux usages d'un espace végétalisé propice à la détente qui se compose de :
 - bosquets, massifs de vivaces et d'arbustes avec un intérêt phénologique (selon les saisons) et sensoriel (fleurs parfumées, fruits comestibles etc).
- Créer un abri vélos fermé à l'entrée de la gare avec des panneaux ajourés en bois (type treillis).
- Marquer au sol une aire spécifique pour les 2 roues motorisées.

PRÉFIGURER /

- Relier, physiquement et visuellement, l'entrée sud de la gare au passage ville à ville en créant une liaison adaptée et réservée aux mobilités douces. Cette liaison est une véritable voie piétonne qui se partage entre différents modes de circulations et différents matériaux au sol : esplanade en bois (légèrement surélevée) pour l'accès piéton, marquage au sol sur le revêtement initial pour la piste cyclable et un linéaire jardiné le long du mur de soutènement.
- Créer un véritable espace jardiné facilement appropriable par les associations et autres collectifs citoyens qui promeuvent la transition écologique. Ce linéaire jardiné est planté d'une lisière arborée dont le houppier ne dépasse pas la hauteur du mur de soutènement. La lisière arbustive et arborée est plantée dans des bacs de différentes tailles (drainage et évacuation d'eau intégré). Les jardinières (de 0,70 à 1,50m de largeur) s'emboîtent ou se décalent en structurant le cheminement piéton.



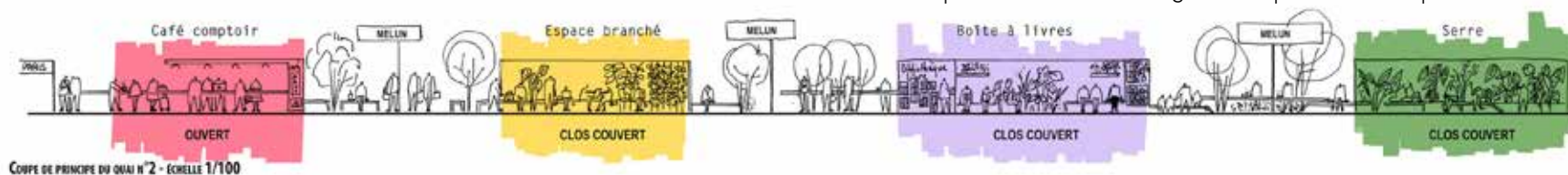
AMÉLIORER /

- Créer une continuité avec les accès de la gare en mettant en place des panneaux d'orientation aux entrées du souterrain (cf. rue jardin).
- Marquer au sol les différentes circulations pour identifier les flux.
- Apporter un éclairage diffus orienté vers le bas et de couleur chaude de manière à envelopper les passants d'une porte à l'autre. 1,50m de largeur) s'emboîtent ou se décalent en structurant le cheminement piéton.



CRÉER /

- Répartir les flux de voyageurs sur toute la longueur du quai en proposant une série de salons aux ambiances différentes. Quatre salons se succèdent : le café comptoir, l'espace branché travail, la boîte à livres et la serre. Ces salons sont soit ouverts, soit couverts, et se composent de parois en panneaux plexiglas recouverts d'un film transparent sérigraphié.
- Augmenter l'offre d'assise sur tout le linéaire du quai pour faciliter le temps d'attente des passagers. Le banc linéaire se compose d'une structure métallique et de bambous recyclés. La structure évolue selon les espaces et rythme les séquences du quai. Elle prend la forme d'un comptoir et se transforme en assise modulable au fur et à mesure des espaces traversés.
- Rythmer le banc par des plantations d'arbustes en cépée plantés dans des bacs.
- Aménager le dernier salon comme une véritable serre avec une plantation en pleine terre luxuriante et généreuse pour créer un espace de découverte.



(L.PIANFETTI, EXPERT PAYSAGISTE)

Une hiérarchisation des transports et stationnements permettra de rendre le flux cohérents pour encourager les nouvelles mobilités

Favoriser les modes de déplacement doux et les nouveaux modes de transports partagés par une nouvelle hiérarchisation des stationnements et une nouvelle place donnée aux piétons

La superposition des modes de déplacement doux et des espaces de stationnements créent des zones d'insécurité et dévalorisent les entrées de gare, par le déplacement des stationnements et on crée des parvis réservés aux modes doux qui préfigurent le futur pôle d'échange multimodal.

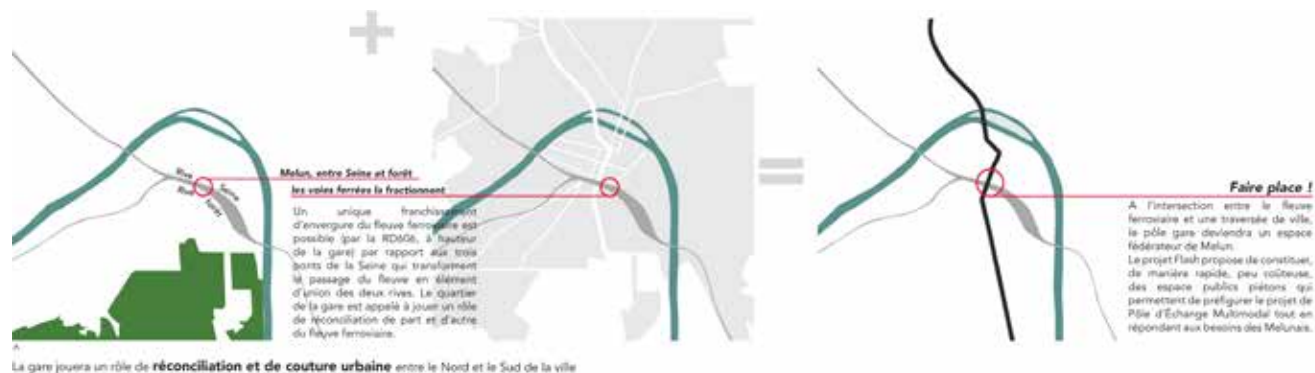
34 FÉDÉRATION ECOSYST"MI FÉVRIER 2019

RIVE NORD

- Déplacement du dépose-minute intégré à la zone de taxi
- Modification du sens du départ et stationnement des bus de la gare routière.
- Un parvis piéton est dégagé, les flux piétons étant sécurisés, l'esplanade accueille les places de stationnement vélo et vélos libre-service et des bandes de végétation

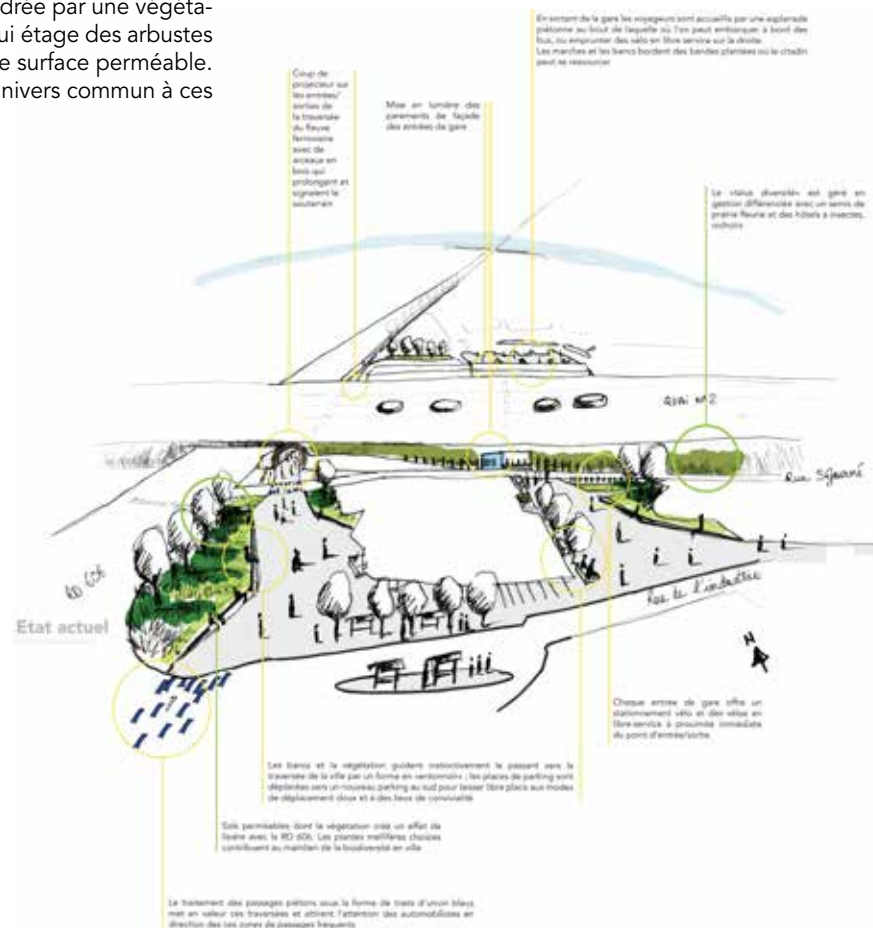
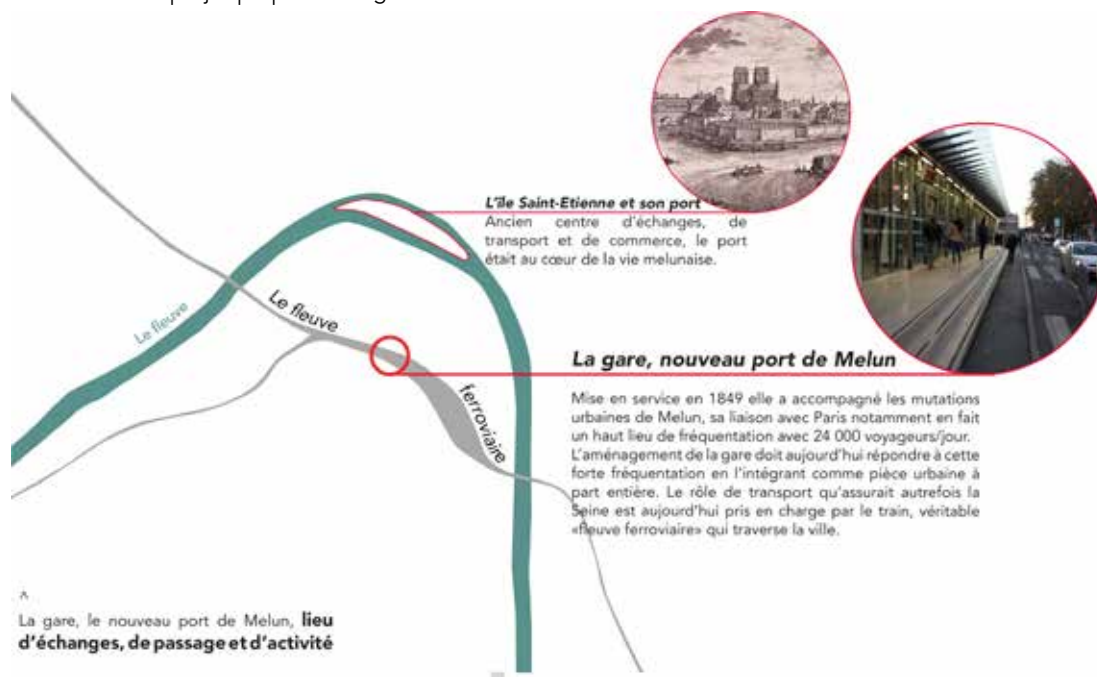
RIVE SUD

- Les parkings des véhicules individuels les plus proches de la gare sont déplacés avec la création d'un nouveau parking au sud, sur un espace en pelouse accueillant seulement un petit parking
 - Deux parvis piétons sont dégagés (la traversée et l'accès à la gare rive sud) offrant deux espaces publics plantés qui orientent et canalisent les flux piétons et vélos ; la végétation, par un effet de lisière, isole de la RD 606, axe très passant. Semer les graines de la gare de demain - Un projet flash pour créer des liens
- Les talus ferroviaires constituent des ferments de biodiversité à valoriser: notre projet propose une gestion différenciée du «ta-



lus de la diversité» par un arrachage des espèces invasives et des semis de prairies fleuries qui permettent le développement d'une flore variée.

La circulation par les parvis piétons sera cadrée par une végétation dense aux feuillages et fleurs bleutés qui étage des arbustes à l'herbe, et permet de dégager 440 m² de surface perméable. La palette végétale du pôle gare crée un univers commun à ces lieux éclatés.



TISSER DES LIENS

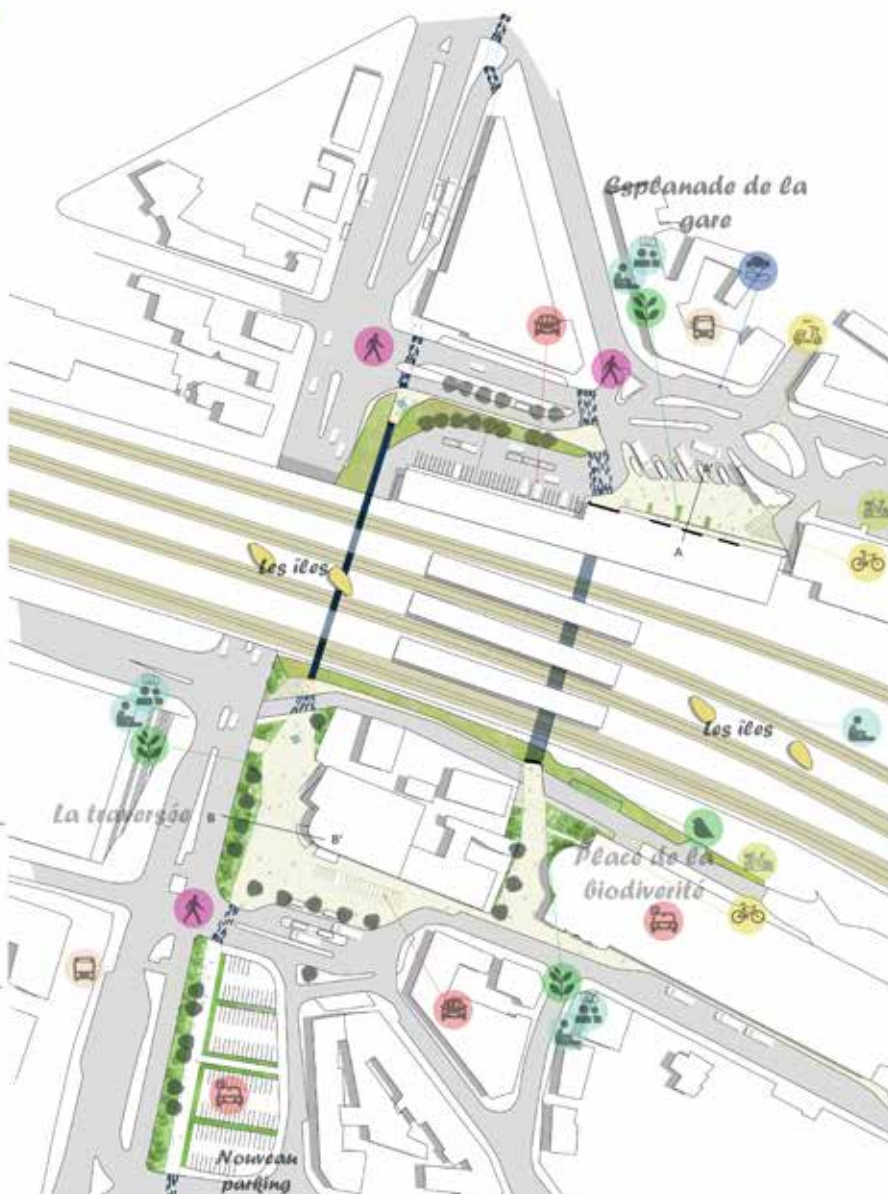
PALETTE VÉGÉTALE : attirer le pollinisateur et faciliter l'entretien



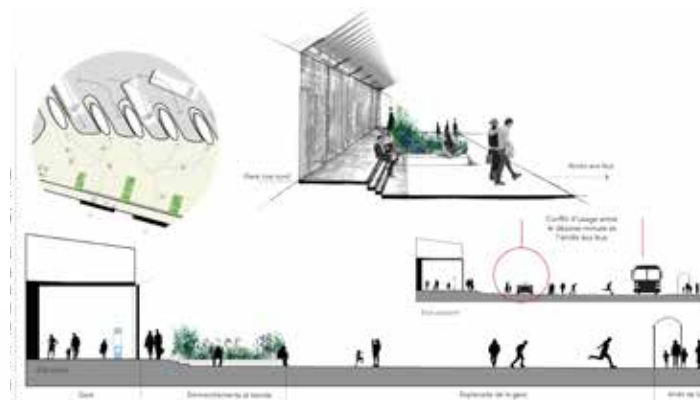
SIGNALÉTIQUE : créer un vocabulaire commun



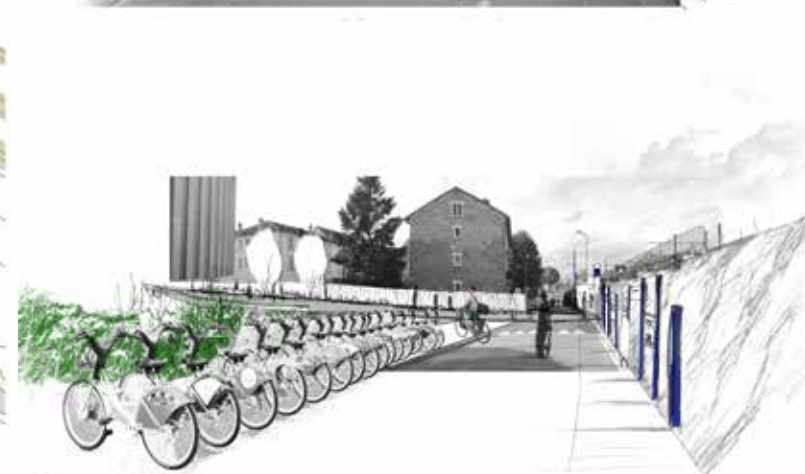
Signalétique commune à tout le pôle gare qui reprend les codes des ports avec un marquage par poteaux hauts pour les bus et la rue, des poteaux bas pour les stationnements vélos et motos et un marquage au sol pour la grande traversée et les passages piétons.

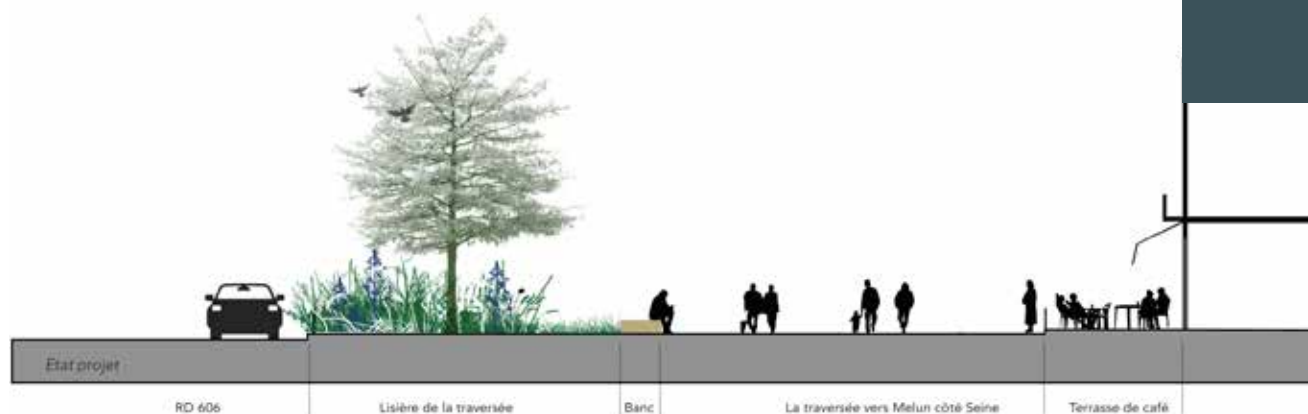


Plan masse du projet et usages accueillis par le nouveau pôle gare en transition du Pôle d'Echange Multimodal



Croquis AB de l'implantation de la gare : l'extension du pôle gare permet une nouvelle conception des bus et le déplacement des vélos-motocyclettes permettant, à moindre coût, de créer un pôle gare au service des bus et vélos et d'offrir une stationnement agréable pour la station de bus et vélos. Les plans de la gare sont conçus pour être adaptés à la demande des usagers du pôle gare et offrir des services supplémentaires.





Coupe BB' de la place de la traversée : le déplacement des places de stationnement, la création d'un « effet de lisière » entre la route et la traversée permettent de **redonner du souffle** à cet espace en proposant des assises en bord de lisière, de canaliser les flux piétons et de **les orienter intuitivement vers le souterrain** qui relie les deux parties de la ville



MODULER LA GARE DE MELUN

Aujourd'hui, nous cherchons par ce projet à rendre la gare plus agréable, plus vivable, plus lisible aussi. Nous nous appuyons pour cela sur quatre grands principes.

D'abord, nous aidons les voyageurs à trouver les nombreux arrêts de bus dispersés au nord et au sud en peignant des lignes colorées au sol. Chaque tracé reprend le numéro et la couleur de la ligne de bus facilitant ainsi, tout déplacement en évitant le chaos d'une foule cherchant son chemin.

Ensuite, nous cherchons à instaurer les usages dans le temps. La qualité et la vitalité d'un espace urbain sont déterminées par le temps qu'on y passe et non pas uniquement par le nombre de personnes qui le traverse. C'est pourquoi, nous avons décidé d'offrir de véritables espaces aux piétons et de nombreuses assises. Ainsi, tout voyageur ou habitant peut s'asseoir, attendre son bus dans un environnement agréable. Nous proposons une série de modules « Assises-jardinières » de diverses formes, plantées d'un arbre et/ou de graminées pour valoriser les abords de la gare.



QUENTIN DERNIAUX
JOHAN PICORIT

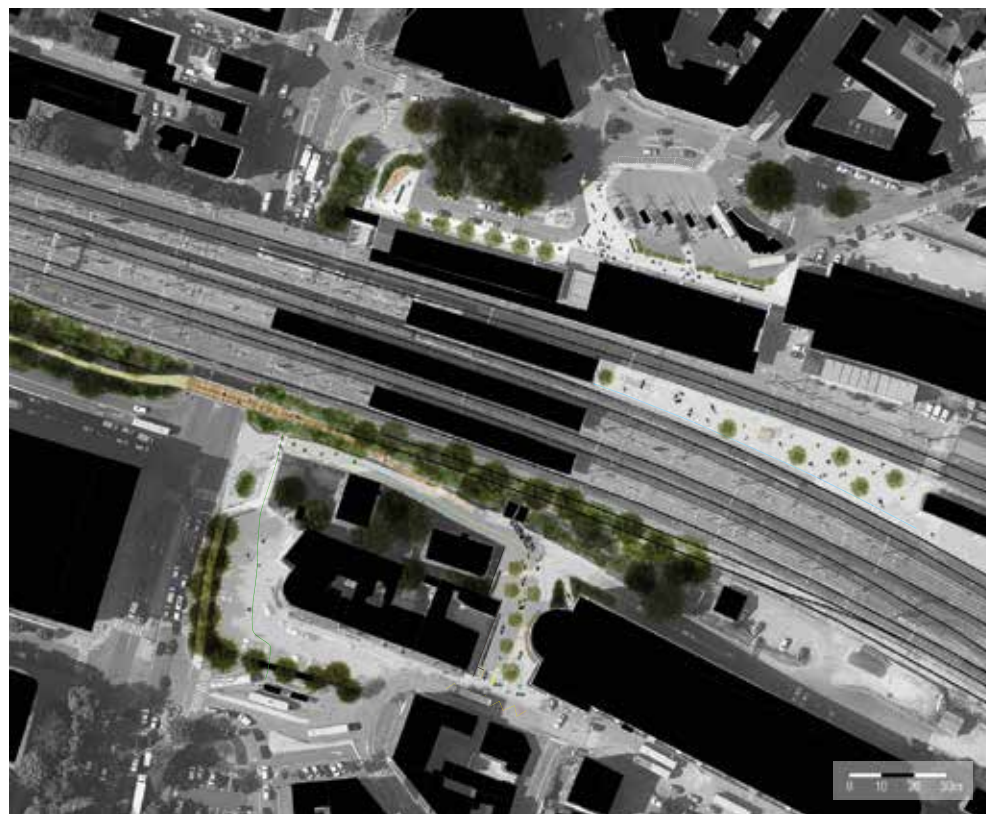
Puis, bien qu'en pensant à des aménagements éphémères et modulables, nous cherchons à préfigurer le futur projet : par exemple par l'ouverture d'une voie douce dans le talus sud de la gare et empruntant le pont surplombant la route départementale. Nous réorganisons également les flux au sud et au nord de la gare afin d'en éloigner les voitures.

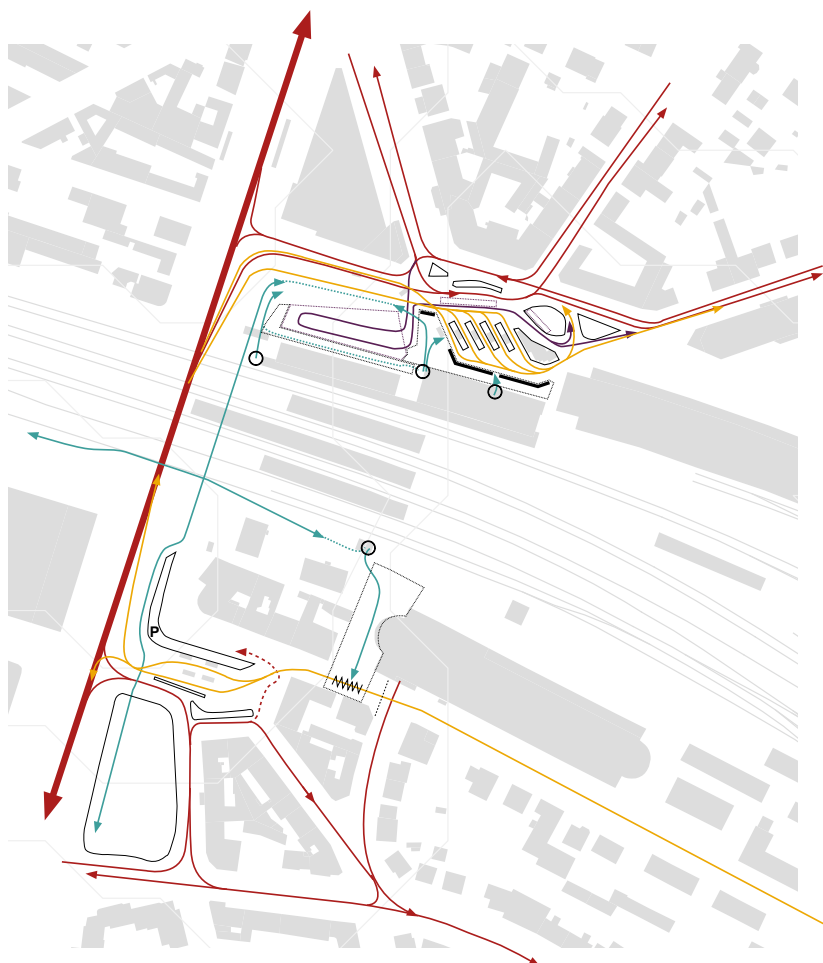
Enfin, une série d'interventions permettra la valorisation de la gare et de ses abords. De la peinture, des coffrages en bois, des modules plantés et des assises sont la base du projet. Sur le quai les modules-assises dispersés permettent une meilleure répartition des voyageurs. Du bois recouvrant les parois en béton et un éclairage approprié rendra le tunnel plus attractif. De la

SÉLECTIONNÉ

"L'espace devient lisible grâce au traitement de peinture qui guide le voyageur. Valorisation de la gare et ses abords par la palette végétale, le bois, l'acier. Préfiguration des futurs aménagements" (D.LE LOIR, CAMVS)

peinture délimitera l'espace piéton et cyclable. Nous cherchons également, par un nettoyage et un entretien, à mettre en valeur le grand mur de soutènement sud en pierre meulière typique de la région. Le bois et le métal ainsi que la palette végétale rappellent une ambiance ferroviaire et la flore spontanée des friches





Légende

- Îlots non bâtis
- Espace piétonnier
- Taxis, covoiturage, dépose-minute

- Voitures
- Bus
- Piétons, cyclistes

- Entrée/sortie de la Gare
- Jardinières «obstacle»
- Arrêt de bus ajouté



Adiantum altissimum



Rhus typhina



Buddleja davidii



Miscanthus sinensis



Deschampsia cespitosa



Dactylis glomerata



Stipa tenuifolia



Pennisetum alopecuroides



Carex montana



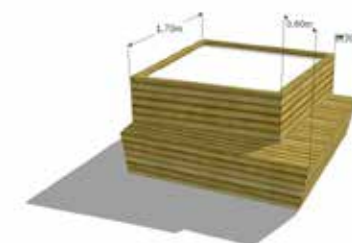
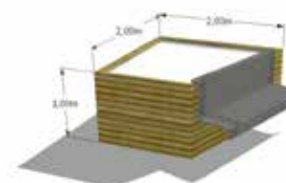
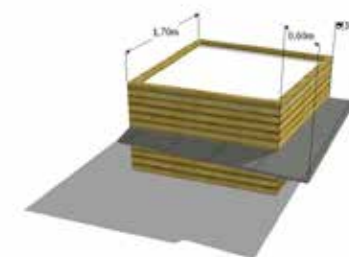
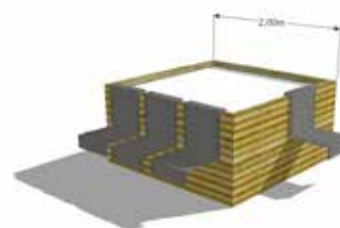
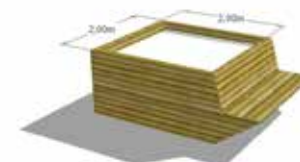
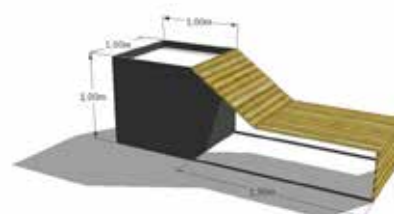
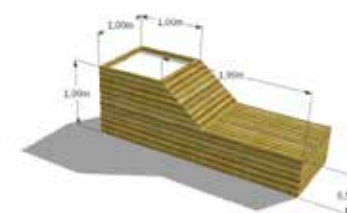
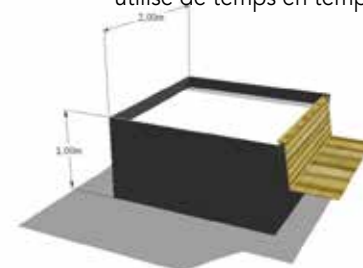
Festuca filiformis



Sedum spurium

Un mobilier sous forme de modules déplaçables.

La majeure partie des modules est faite de bois car moins coûteux mais du métal est utilisé de temps en temps pour les assises.



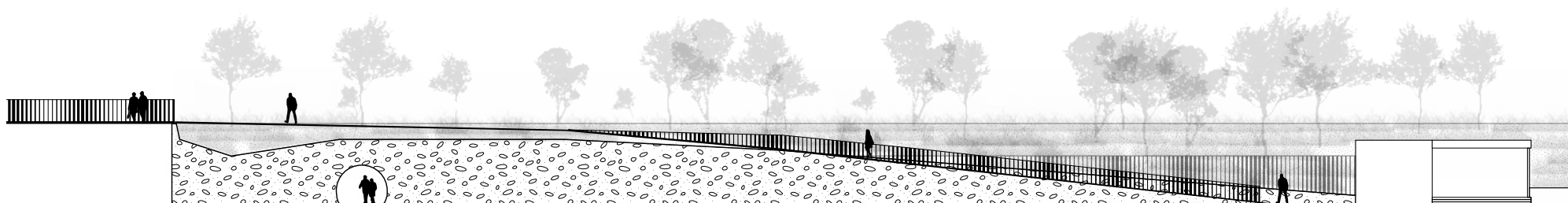
Une palette végétale rappelant l'univers ferroviaire

Ci-contre quelques végétaux de différentes strates composent en partie la palette et forment l'ambiance recherchée.

MODULER LA GARE DE MELUN



Parvis sud redonné aux piétons et aux bus



0 2 4 6 8 10m



Un parvis sud pour la gare, de passage et d'arrêts



Taxis, covoiturage et dépose-minutes sont attendus par les voyageurs



De la place pour le piéton sur le parvis nord



Une meilleure répartition pour un quai plus lisible



Des voies piétonnes et cyclables bien partagées



Un tunnel plus attractif et plus facile d'accès

Les Projets Flash répondent à l'urgence d'intervenir pour requalifier l'environnement et la voirie dans les secteurs malmenés par les flux routiers et les infrastructures. Ces secteurs sont caractérisés par le niveau élevé des gaz à effet de serre et l'insécurité routière.

Des projets faciles à mettre en œuvre, à faible coût, réalisables en quelques mois.

Ces projets anticipent la dégradation de l'environnement et

proposent des interventions intercalaires, visibles de tous, portées par les acteurs du territoire pour améliorer, sans attendre, le cadre de vie des habitants et des populations en mouvement.

SNCF RÉSEAU ÎLE DE FRANCE, la Communauté Urbaine de Melun Val de Seine et Île-de-France Mobilités, se sont associés pour lancer ce concours d'idées autour de la gare de Melun, pour favoriser les mobilités actives (marche à pied, vélo) et l'usage des modes partagés au sein du pôle d'échanges intermodal dont les travaux de modernisation débiteront en 2024.

Pas de projets d'envergure, mais des actions concrètes, visibles, rapides, qui auront un impact sensible sur l'environnement du quotidien des populations.

Merci à SNCF RÉSEAU ÎLE DE FRANCE d'avoir initié le Projet Flash Melun Val de Seine en associant la Fédération ECOSYST'M à cette démarche de co-construction pour le bien-être de tous.



Béatrice VAUDAY
Présidente