

QUARTIER CENTRE-GARE DE MELUN

L'appel à projet tertiaire innovant
de Melun Val de Seine
Pour réinventer le bureau



Cahier des Charges Techniques

Sommaire

Préambule

I – contexte territorial

II – le pôle d'échanges multimodal de Melun

III – descriptif Foncier

IV – modalités de l'appel à Projets

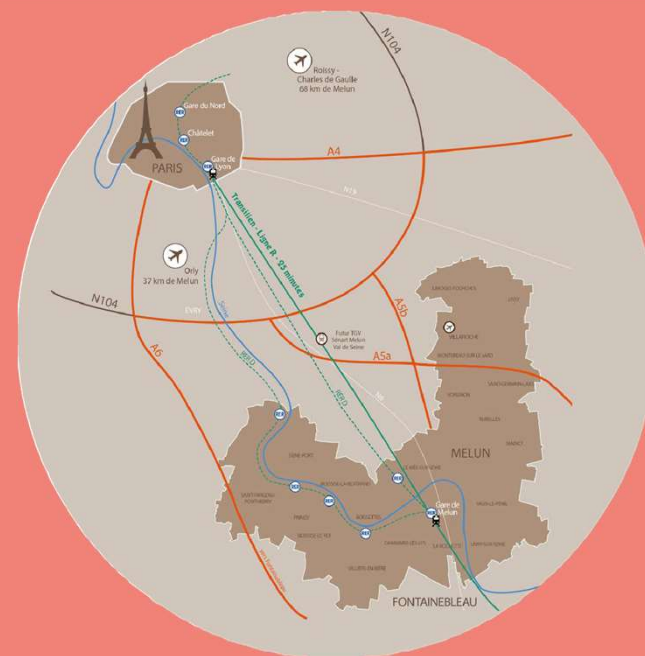
V- données mises à disposition par la Communauté d'Agglomération

PREAMBULE

La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine commercialise un terrain permettant de réaliser plus de 10 000 m² de surface développée à vocation tertiaire donnant sur le parvis de la gare de Melun.

La gare de Melun fait l'objet d'une dynamique forte de projet avec le prochain aménagement d'un Pôle d'Echanges Multimodal représentant près de 150 millions d'euros d'investissement public.

Par l'intermédiaire de la SPL Melun Val de Seine avec lequel elle a signé une convention de mandat, elle organise un appel à projet ayant pour objectif de sélectionner un groupement de promoteur (s), architecte, investisseur(s) qui prendra en charge la réalisation et l'exploitation le cas échéant de ce projet immobilier.



I - Contexte territorial

Melun est la ville centre de la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine (CAMVS) qui comprend 20 communes pour un total de plus de 130 987 habitants.

De nombreux projets prenant appui sur ses atouts sont lancés et contribuent au rayonnement francilien.

Les trois priorités de la CAMVS sont :

- 1) *Optimiser les déplacements internes au territoire mais aussi extérieurs*
- 2) *Conforter le développement et l'attractivité du territoire*
- 3) *Renforcer l'attractivité résidentielle et proposer un cadre de vie distinctif*

1) Optimiser les déplacements internes au territoire mais aussi extérieurs :

- en renouvelant le quartier gare de Melun autour d'un Pôle d'Echanges Multimodal performant.
- en repensant la circulation dans le cœur d'agglomération, pour réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie, avec un nouveau franchissement de Seine et la réalisation d'infrastructures en conséquence.
- en favorisant le report modal, en particulier vers les transports en commun et notamment vers le TZen 2 (bus en site propre reliant Sénart à la gare de Melun en 30 minutes) mais aussi vers les modes actifs

2) Conforter le développement et l'attractivité du territoire :

- en développant et en diversifiant son offre de formation et d'enseignement supérieur avec le développement des capacités d'accueil de Paris II Panthéon-Assas et l'implantation récente d'une antenne de l'UPEC (formation de santé) positionnant Melun Val de Seine comme territoire majeur du Sud-Est francilien
- en bâtissant une stratégie de développement touristique s'appuyant notamment sur le rayonnement du Château de Vaux-le-Vicomte et de plusieurs pôles d'intérêt secondaire, ainsi que ses 44 km de berges de Seine se trouvant sur l'itinéraire de l'eurovéloroute n°3 reliant Trondheim en Norvège à St Jacques de Compostelle en Espagne
- en accompagnant le développement économique sur des sites et des filières clairement identifiés (aéronautique à Paris-Villaroche, agroalimentaire et innovation alimentaire, santé) en vue de créer de nouveaux emplois

3) Renforcer l'attractivité résidentielle et proposer un cadre de vie distinctif :

- en proposant aux habitants une offre diversifiée de logements de qualité dans le cadre de projets exemplaires
- en reconquérant l'habitat, les espaces publics et les berges de Seine de l'agglomération melunaise.



II – le pôle d'échanges multimodal de Melun

Le Pôle d'Echanges Multimodal de la Gare de Melun est un projet d'intérêt régional. La gare de Melun est en effet un pôle structurant du sud francilien avec plus de 47 000 voyageurs par jour, en augmentation de 6% par an depuis 5 ans; ce qui la positionne au 36ème rang des gares françaises les plus fréquentées.

Le pôle de Melun fait ainsi partie des « grands pôles de correspondance » à l'échelle de la Région, identifié comme « pôle de niveau 1 » au Plan des Déplacements Urbain d'Ile-de-France et au Schéma Directeur d'Accessibilité. Cette position sera renforcée dans les années à venir, notamment avec l'arrivée du T Zen 2 reliant Melun à Sénart, et avec le développement de nombreux projets urbains sur le territoire. La SNCF estime ainsi que la fréquentation de la gare de Melun évoluera de plus de 30% à l'horizon 2030.

*Un foncier au cœur
d'un quartier
modernisé desservi
par un futur Pôle
d'Echanges
Multimodal*

GOUVERNANCE ET ENJEUX

Les études du projet de Pôle d'Echanges Multimodal se sont engagées en 2016, sous le pilotage d'Ile-de-France mobilités, dans le cadre d'un partenariat avec la Région, l'Etat, le Département et la CAMVS.

Ce projet connaît aujourd'hui une étape charnière avec l'aboutissement du schéma de principe des aménagements en fin d'année 2020. L'enquête publique et les études opérationnelles prendront la suite en 2021.

Les dysfonctionnements actuels du pôle de Melun et les perspectives de développement urbain ont donc conduit à proposer un réaménagement du pôle visant trois objectifs :

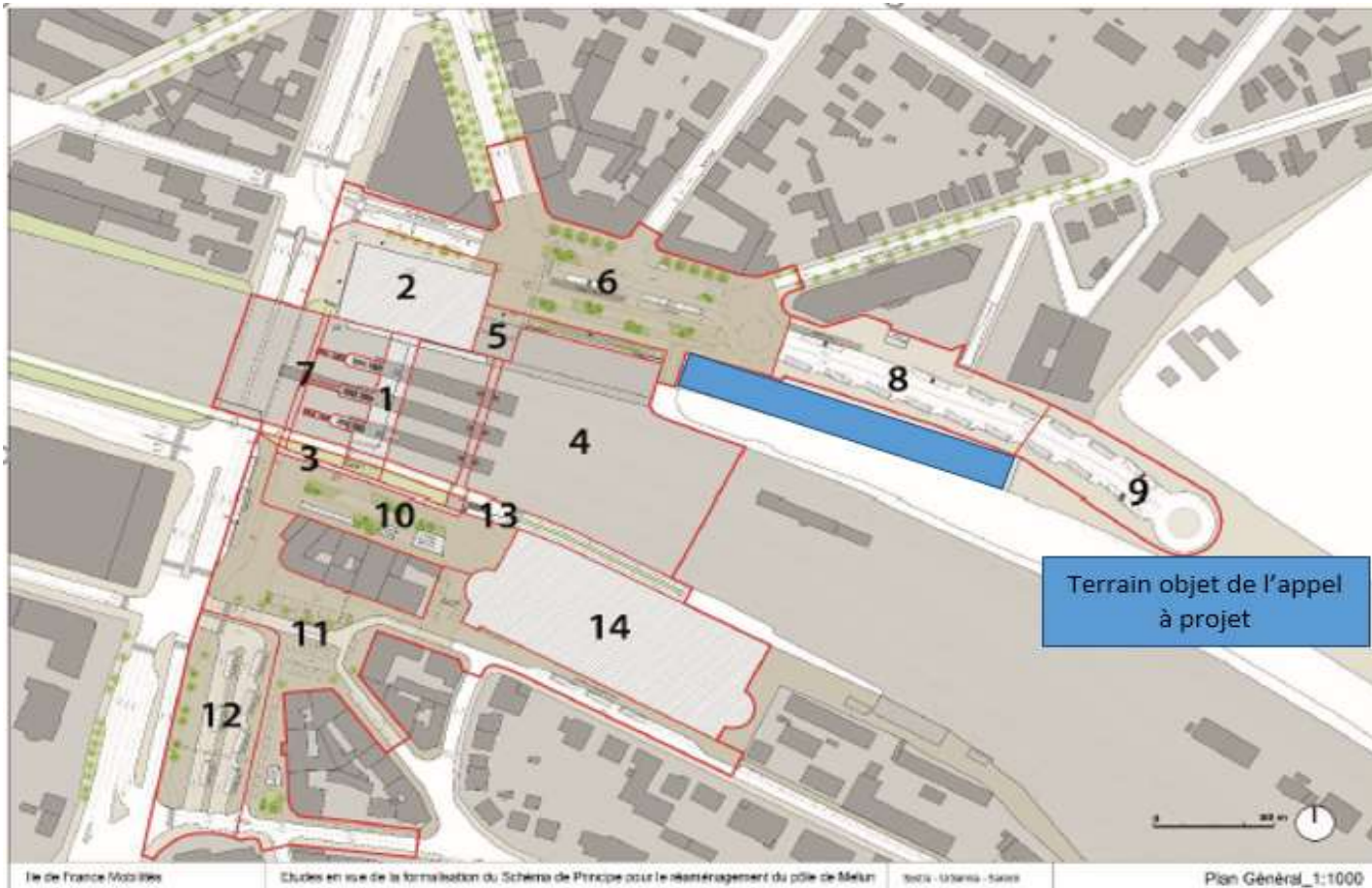
- conforter l'attractivité du pôle de Melun et l'intermodalité,
- améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs,
- participer à la dynamique du quartier au cœur de l'agglomération.

Le projet de pôle porte sur tous les aménagements facilitant les correspondances. Il vise à offrir de bonnes conditions d'accès au pôle pour les différents modes de transport, à faciliter les correspondances intermodales, mais également à améliorer l'information, la sécurité et les conditions d'attente des voyageurs.

La gare ferroviaire sera mise en accessibilité, les gares routières seront complètement repositionnées et réaménagées, les espaces publics seront requalifiés en faveur des modes actifs (piétons et vélos) : un ensemble d'interventions qui apportera un profond renouvellement du quartier.

Principe d'organisation du PEM de la Gare de Melun

(Voir en annexe la présentation du projet du PEM)



- 1 Passage Sous terrain (PASO)
- 2 Emergence Nord (nouvelle entrée de Gare)
- 3 Emergence Sud
- 4 Travaux de quai
- 5 accès et rénovation
- 6 Parvis Nord
- 7 Tunnel Vélo
- 8 Gare routière Nord
- 9 Zone de régulation
- 10 Place Séjourné
- 11 Parvis Sud : Place de l'ermitage et arrêts de bus le long de l'avenue Thiers
- 12 Gare Routière Sud
- 13 Amorce de la coulée verte
- 14 Parc de stationnement Régional

Figure 7 : projet du pôle d'échange multimodal de la gare de Melun
schéma de principe en cours de finalisation (source IDFM)

Angle de vue du parvis nord

Le schéma de principe du PEM

Illustration du parvis nord



Calendrier du PEM

Septembre 2021 à septembre 2022

Début 2024

2025



Les flux de voyageurs de la gare routière nord avec le chargement dans les cinq premiers quais le long des 50 premiers mètres linéaires de l'immeuble de bureau depuis la Place Gallieni

La réalisation du programme de construction, objet du présent appel à projet, devra s'inscrire dans le calendrier prévisionnel de réalisation de la gare routière. Ci-après quelques éléments descriptifs de cet équipement qui sera au droit du futur projet (14 quais dont 5 quais de chargement des voyageurs au pied du futur immeuble tertiaire), aire de régulation des bus projetée dans la continuité est de la gare routière. A noter que la flotte de bus du réseau melibus est prévue de passer au gaz naturel progressivement à partir de 2024.

Une articulation et une méthode de travail avec le maître d'ouvrage de ces aménagements d'espaces publics (ciblés sous maîtrise d'ouvrage CAMVS) devra être trouvée.

Une réflexion sur l'interaction entre le traitement du rez-de-chaussée du programme tertiaire et du trottoir sud de la gare routière devra être menée, notamment avec une réflexion sur l'intégration du mobilier nécessaire à son fonctionnement (panneaux d'information voyageurs/ abribus).

Angle de vue globale du projet

Le schéma de principe du PEM

Vue globale du projet



III Caractéristiques du foncier proposé pour l'accueil du programme tertiaire envisagé

Le terrain faisant l'objet du présent appel à projet correspond à une partie de la parcelle cadastrée section AY n° 282 située Place Gallieni qui totalise 6946 m². Ce terrain est en voie d'acquisition par la CAMVS jusqu'alors occupé par une Halle SERNAM par le biais d'une promesse de vente signée avec la SNCF le 4 juin 2020, assortie d'un bail de prise de possession anticipée des lieux.



L'emprise foncière réelle qui sera cédée par la CAMVS, correspondant à l'emprise effective du projet à réaliser, est d'une surface de 3 365 m². Cf, plan de cession joint en annexe

La CAMVS a mandaté la SPL MVSA pour mener une réflexion d'ensemble sur le quartier et potentiellement la réalisation des aménagements à venir.

La CAMVS a pour objectif de désigner un groupement qui s'engagera à construire sur le terrain concerné un programme tertiaire d'ensemble.

Le tènement en question fera face au nord à la nouvelle gare routière, au pied de la gare de Melun avec un linéaire de façade sud bordant les voies de chemin de fer.

Les propositions des équipes candidates devront être faites en cohérence avec le développement urbain à l'échelle du quartier, de la ville et de l'agglomération. Aussi, la réponse attendue devra s'intégrer au projet de la gare et de ses abords en cohérence avec la mise en œuvre du Pôle d'Echanges Multimodal à venir.

Les groupements candidats devront présenter une proposition programmatique de base laissée à leur libre choix et une option intégrant un équipement hôtelier.

● AY 282 Parcelle CAMVS issue d'une division à venir séparant la gare routière nord du foncier cessible (ex Halle SERNAM)

● AY 283 pour partie Parcelle CAMVS avec vente du tréfond pour le passage d'une trémie d'accès

● AY 208 Parcelle Ville de Melun, voie d'accès à la trémie à créer

— — — principe



La déconstruction de la halle SERNAM a mis à jour des vestiges archéologiques de l'époque gallo-romaine nécessitant de réaliser un diagnostic et des fouilles archéologiques de manière anticipée. Ces diagnostics sont prévus d'être réalisés pour le début d'année 2021. Le terrain sera purgé de l'archéologie avant l'acte authentique avec la CAMVS.

A ce jour, le local de la SUGE (sécurité voyageurs SNCF) occupe encore le foncier (sur l'extrémité ouest de l'ex-halle Sernam). Ce service sera délocalisé au milieu des voies de chemin de fer pour mi 2021. La halle sera complètement déconstruite par la CAMVS après déménagement de cette entité.

Règles d'urbanisme

La parcelle est située en zone UG du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Melun approuvé le 5 septembre 2013. La CAMVS et la ville de Melun ont identifié des éléments d'évolution nécessaires d'être apportés au PLU sur ce secteur.

Ces éléments (tels que la modification des implantations, l'augmentation de la hauteur maximale de construction à sept niveaux, et l'assouplissement des règles de stationnement à environ 20% de la SDP au lieu de 60% de la SDP) font partie des évolutions potentielles déjà été identifiées sans être à l'exclusion d'autres qui s'avèreraient opportunes et justifiées.

Les éléments composant la procédure de modification du PLU seront finalisés en fonction des conclusions du présent appel à projet afin de permettre la réalisation du projet qui sera retenu.

Schéma de fonctionnement d'accès à l'immeuble tertiaire et Interface Espace public entre l'immeuble tertiaire et la Gare routière Nord

Les modalités d'accès à l'emprise cessible dans sa configuration future sont les suivants:

Le parvis de la gare sera piétonnier,

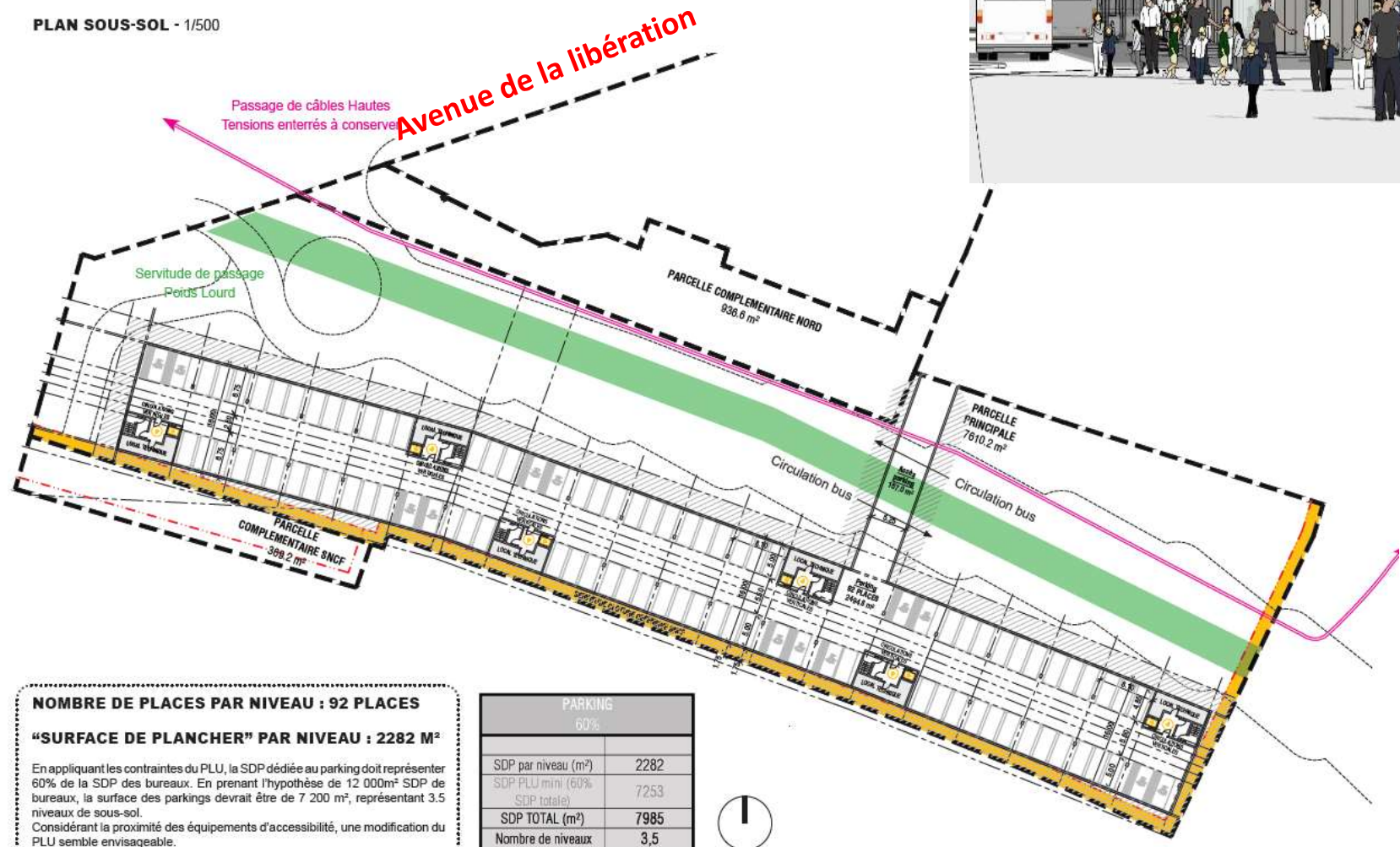
La gare routière accessible exclusivement aux bus urbains.

La CAMVS devra positionner des abris et des panneaux d'information pour les voyageurs le long de l'immeuble. L'espace public constitué par le trottoir entre la future gare routière nord et le programme tertiaire nécessitera une attention particulière.

L'accessibilité au tènement foncier par l'avenue de la libération se ferait de la manière décrite dans les illustrations suivantes.



PLAN SOUS-SOL - 1/500



NOMBRE DE PLACES PAR NIVEAU : 92 PLACES

“SURFACE DE PLANCHER” PAR NIVEAU : 2282 M²

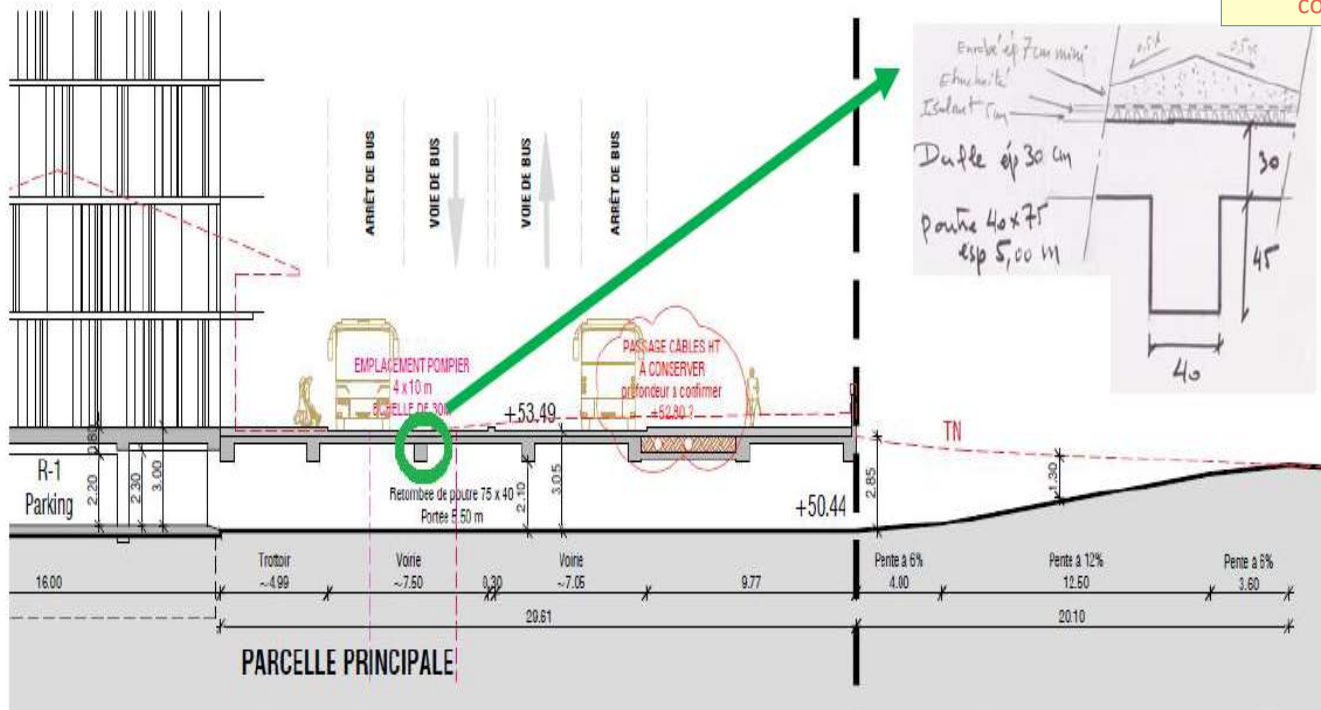
En appliquant les contraintes du PLU, la SDP dédiée au parking doit représenter 60% de la SDP des bureaux. En prenant l'hypothèse de 12 000m² SDP de bureaux, la surface des parkings devrait être de 7 200 m², représentant 3.5 niveaux de sous-sol.

Considérant la proximité des équipements d'accessibilité, une modification du PLU semble envisageable.

PARKING	
60%	
SDP par niveau (m ²)	2282
SDP PLU mini (60% SDP totale)	7253
SDP TOTAL (m ²)	7985
Nombre de niveaux	3,5

L'immeuble tertiaire aura un nombre de places de stationnement à déterminer dans le cadre de l'appel à projet. L'accès à ces stationnements, nécessairement en sous-sol, devra se faire par une trémie d'accès depuis la rue de la libération (Voir étude jointe ANA ingénierie en annexe)

Cette trémie devra être réalisée par l'équipe du programme tertiaire y compris la voie d'accès sur les parcelles AY 283p- 208-205p.



2 hypothèses de travail sont à étudier :

- 1 hypothèse avec un stationnement privé sous l'emprise du bâtiment dont la réalisation (parc + trémie sera réalisée et la charge du promoteur et maintenue en pleine propriété par ce dernier)
- 1 hypothèse avec une capacité de 130 à 150 places publiques venant s'ajouter au besoin privatif nécessaire au programme, pouvant se réaliser sous l'emprise du bâtiment ou en débord de ce dernier. Cette hypothèse donnerait lieu à réalisation par le promoteur dans le cadre d'une VEFA des places dédiées au stationnement public ainsi que de la trémie d'accès

Sa construction devra être réalisée avant le lancement des travaux de la gare routière prévus de février 2024 à septembre 2024.

(cf étude SARECO 2 octobre 2020 jointe en annexe)

Livraisons

L'accès livraison ne sera pas autorisé par le parvis de la gare. Il devra s'effectuer par la trémie d'accès au parc de stationnement souterrain. Il est à noter que dans le cadre de l'aménagement de la place Galliéni, des places de stationnement, seront aménagées au droit du trottoir des façades nord de la place dont certaines pourront être réservées aux livraisons.

Le projet de construction ainsi que sa mise en œuvre devront prendre en compte les différents éléments liés au site et la programmation envisagée :

- La réalisation d'une trémie d'accès au sous-sol de l'immeuble de bureau, conjuguée à la nécessité d'articuler la réalisation de cette trémie avant d'aménager la gare routière en façade nord du programme tertiaire est une contrainte fonctionnelle et calendaire (voir étude ANA ingénierie et planning global du PEM en annexe)

IV - Modalités de l'appel à projet

Cet appel à projet sera organisé en deux phases.

Le calendrier prévisionnel de l'appel à projet est le suivant :

- Lancement de l'appel à projet : 10/12/2020
- Date limite de remise des offres : 6 mars 2021
- Analyse des offres : mars 2021
- Audition jusqu'à trois groupements pré-sélectionnés : 14 avril 2021
- Approfondissement technique du projet : mai-juin 2021
- Choix du groupement : 6 juillet 2021

Appel à projet en deux phases :

- Phase 1 : Proposition de projet
10/12/20 – 06/03/21
- Phase 2 :
Approfondissement du projet
14/04/21 – 06/06/21

Phase 1 : Proposition de projet

10 décembre 2020 – 6 mars 2021 à 16h

Les candidats devront présenter :

- 1) Des éléments graphiques permettant d'apprécier l'insertion du projet dans son environnement urbain et présentant le parti architectural retenu comprenant nécessairement :
 - une coupe,
 - un schéma illustrant la fonctionnalité du projet et son interaction avec les espaces publics futurs,
 - une ou plusieurs axonométries,
 - le principe d'implantation des volumes bâtis du projet.

- 2) Une note d'intention de 10 pages maximum comprenant :
 - la composition du groupement : au minimum l'architecte en exclusivité, l' (es) investisseur(s) de l'activité envisagée, le(s) promoteur(s) immobilier(s)...
 - La précision du niveau d'intervention de chacun des membres du groupement
 - les premières pistes programmatiques avec la précision de la composition du RDC,
 - le ou les cibles environnementales recherchée(s).

- 3) Trois à cinq fiches de référence par membre du groupement, présentées dans un dossier commun à l'équipe.
- 4) Proposition de charge foncière par type de programme et conditions suspensives d'acquisition
- 5) Proposition de phasage
- 6) Estimation financière des deux hypothèses de la trémie d'accès (avec parking public de 130 à 150 places vendu en VEFA à la CAMVS et sans parking public)
- 7) Option avec création d'un équipement hôtelier.

A l'issue de ce premier tour, 2 à 3 équipes candidates seront admises à présenter leur projet en audition et le cas échéant à approfondir la conception du projet avec la CAMVS.

Les critères de sélection seront les suivants :

Qualité de l'insertion urbaine et de l'écriture architecturale. La CAMVS sera attentive à la capacité du programme à créer un nouveau front urbain emblématique, vitrine de la ville, contribuant à l'attractivité de l'agglomération melunaise

Références de l'architecte, du promoteur,

Programmes pressentis et potentiels de rayonnement.

Phase 2 : Approfondissement du projet

14 Avril 2021 – 6 juin 2021

- 1) Audition
- 2) Echange technique et précision du ou des exploitants presenti en fonction de la programmation proposée.

Les dossiers de candidature doivent être transmis par voie électronique exclusivement à l'adresse suivante :

M Antoine BILLAUD -SPL Melun Val de Seine Aménagement
297 rue Rousseau Vaudran - 77190 DAMMARIE LES LYS
Tél : 01.64.10.44.17 Mail : antoine.billaud@spl-mvsa.fr

V - DONNEES MISES A DISPOSITION par la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine

Les informations sont communiquées à titre indicatif. La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine ne garantit pas l'exactitude des données transmises ; celles-ci pouvant avoir évolué dans le temps. La CAMVS ne garantit pas non plus l'exhaustivité des données ni qu'elles soient exemptes d'erreurs (de localisation, d'identification, d'actualisation ou d'imprécisions). Ces documents de travail sont confidentiels et n'ont pas vocation à être diffusés.

Liste des documents (data) à disposition

- Plans topographiques
 - Etude historique et de vulnérabilité du milieu souterrain de la Halle SERNAM
 - Arrêté de prescription archéologique
 - Etude de faisabilité du site (Agence française)
 - Etude de faisabilité de la trémie d'accès (Ana ingénierie)
 - Schéma de principe du PEM de Melun
 - Les plans des réseaux internes du site
 - Etude de marché (Menighetti)
 - Etude SARECO sur la faisabilité de stationnement souterrain à usage public
 - Attestation de fin de travaux de désamiantage du site
 - Plan Local d'Urbanisme de Melun en vigueur
 - Plan de servitudes d'utilité publique
-
- Etude géotechnique fournie dans la phase d'approfondissement

Merci de prendre contact avec la SPL MVSA pour la transmission des documents

Vos contacts

SPL MVSA

Antoine Billaud – 06 47 53 07 23

antoine.billaud@spl-mvsa.fr

www.melun-val-de-seine-amenagement.fr

CAMVS

Sandra Del Rio

Responsable de Service
Aménagement Durable

06 79 16 60 81

sandra.del-rio@camvs.com

[https://www.melunvaldeseine.fr/en-actions/
le-quartier-centre-gare-un-appel-a-projet-tertiaire](https://www.melunvaldeseine.fr/en-actions/le-quartier-centre-gare-un-appel-a-projet-tertiaire)

 MELUN VAL DE SEINE
AMÉNAGEMENT
Société Publique Locale

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
**MELUN
VAL DE SEINE**