

---

**Association des Bois du Canton**

1 rue d'Ormesson – 77240 VERT SAINT DENIS

site : [abc-77.fr](http://abc-77.fr)

courriel : [asso.abc77@free.fr](mailto:asso.abc77@free.fr)

## AVIS DE L'ASSOCIATION DES BOIS DU CANTON SUR AXE 1 DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Nous nous sommes réjouis trop tôt en voyant disparaître toute référence au contournement dans la version de décembre 2017 du PADD.

Cette "disparition" concernait à la fois le tracé pointillé représentant le principe du contournement et la légende qui stipule « *trouver des solutions pour délester le trafic du cœur d'agglomération et améliorer les conditions du franchissement de la Seine (positionnement à définir)* ».

Nos arguments concernant la répartition des différents types de trafic - notamment la faible proportion du transit - semblaient enfin pris en compte.

La problématique de franchissement de la voie ferrée était évoquée. C'est un point essentiel puisque le pont de l'avenue Thiers sous la voie ferrée constitue le seul point de traversée dans Melun au débouché de l'avenue Thiers. Il est nécessaire d'aborder la problématique de franchissement de la voie ferrée autrement qu'en évoquant des études. *Le projet initial de prolongement de la pénétrante en souterrain sous l'avenue Thiers pour ressortir au-delà du pont sur l'avenue de Fontainebleau constitue bien la preuve qu'une deuxième traversée de la voie ferrée est nécessaire.*

Le document de présentation de l'axe 1 présenté lors de la réunion de présentation du 24 mai 2018 réintroduit le contournement de manière plus discrète en intégrant les éléments du plan local de déplacements étudié en parallèle

Certes, on y trouve des approches qui pourraient être satisfaisantes page 47 :

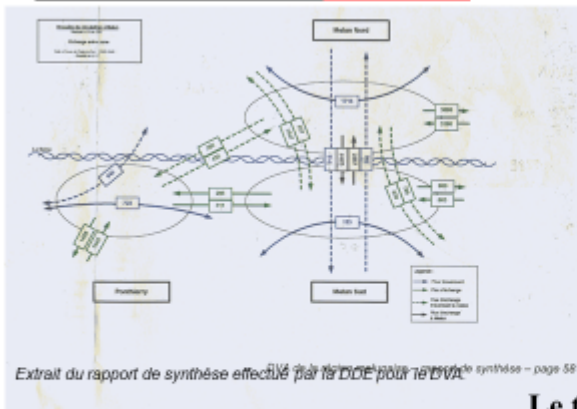
- « *Améliorer les conditions de franchissement de la Seine en amont et en aval du cœur d'agglomération pour limiter les effets de ruptures urbaines dans les déplacements quotidiens en lien avec l'amélioration des franchissements de Seine*
- *Etudier une ou plusieurs solutions visant à délester le trafic dense du cœur d'agglomération et faciliter les échanges internes au territoire de part et d'autre de la Seine, en réorganisant la circulation par des aménagements* »

Mais réapparaît le contournement (page 45) avec un tracé en pointillé violet légendé " *anticiper les possibilités offertes par de nouveaux itinéraires de délestage pour améliorer la desserte* " (page 50) avec " *l'hypothèse de pont aval sur contournement routier de l'agglomération*" et la " *liaison recherchée pour le contournement de l'agglomération*".

Nous rappelons que le trafic de transit représente moins de 10% du trafic total. Plusieurs études successives en font foi.

En premier lieu, l'étude du Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) menée par la DDE en 2003 :

## ANALYSE DES TRAFICS SELON DDE **EN 2003**



Nombre de véhicules ...	transit	Echange local	Trafic total
Circulant uniquement au Nord de la Seine	1713	7266	8979
Circulant uniquement au Sud de la Seine	133	2129	2262
... traversant la Seine	1478	9102	10580
<b>total</b>	<b>3324</b>	<b>18497</b>	<b>21821</b>

**Le trafic de transit ne représente que 15,2% du trafic total (3324 / 21821).**

**Le trafic de transit traversant la Seine ne représente que 6,8% du trafic total (1478 / 21821)**

En second lieu, l'étude du Conseil général de Seine et Marne menée en 2010 pour le plan durable des déplacements en région melunaise :



**EN 2010, le DEPARTEMENT ,,,, TRANSIT AYANT FRANCHI LA SEINE **8%****

Ces chiffres sont totalement cohérents avec ceux présentés dans le document présenté au séminaire de lancement du Plan Local des Déplacements en avril 2017.

Quant à évoquer des comptages plus récents sur les 4 traversées de l'agglomération, nous voulons prendre connaissance de l'ensemble du dossier afin d'avoir les éléments de réflexion et d'appréciation.

Cependant nous soulignons d'ores et déjà que la problématique des 2 traversées de Seine dans Melun (pénétrante et 2 ponts urbains en sens unique) est totalement différente de la traversée de Seine à Ponthierry et qu'il nous semble hâtif de globaliser. Les 2 traversées de Seine melunaises ainsi que la présence du seul franchissement de la voie ferrée font converger la circulation vers l'avenue Thiers, ce qui n'est pas le cas de la traversée à Ponthierry. Par ailleurs, s'agissant d'une enquête par interview, il est possible d'émettre quelques doutes quant à la représentativité du panel interrogé.

## Étudier une solution de pont aval réellement URBAIN

Puisque l'emplacement du pont aval semble se confondre avec celui du pont lié au contournement (maintenant curieusement appelé délestage), pourquoi ne pas réfléchir à une solution qui pourrait sans doute mieux répondre à la problématique des types de flux identifiés dans les différentes enquêtes et études successives ?

- Considérant l'importance des flux locaux et d'échange (90%),
- Considérant l'importance qui s'attache à ce que les itinéraires proposés soient le plus pertinent possible,
- Considérant l'éloignement hors zone urbanisée d'un pont qui, situé trop en aval, ne pourrait pas remplir son rôle de délestage urbain,
- Considérant la réticence, voire le refus, des communes de Boissettes et du Mée sur Seine de voir augmenter le flux routier sur leurs voiries internes,
- Considérant la possibilité d'intégrer une voirie de dégagement vers le Sud dans le plan d'aménagement du Clos Saint Louis,
- Considérant l'ensemble des autres mesures évoquées (covoiturage, parking relais, déplacements actifs, transports en commun, etc.) dans le Plan Local des Déplacements,
- Considérant l'éventualité de la création d'une zone concertée de desserte locale (à l'instar de la D926 à Vierzon) jumelée avec un péage urbain dissuasif pour les poids lourds en transit,
- Considérant notre proposition de gratuité des autoroutes au-delà de Réau (A5) et Fleury en Bière (A6).  
*Proposition dépassant le cadre strict du SCoT de Melun Val de Seine dont les élus devraient s'emparer pour obtenir une solution alternative encourageant les poids lourds en transit à circuler sur ces autoroutes plutôt que traverser l'agglomération melunaise et la forêt de Fontainebleau pour éviter les coûts liés au péage.*
- **Considérant le souhait légitime de la ville de Melun de voir réduite la circulation sur l'avenue Thiers,**
- **Considérant le souhait exprimé par la ville de Dammarie les Lys de désenclaver le futur quartier du Clos Saint Louis (un pont direct entre le Clos Saint Louis (rive gauche) et la rive droite au niveau de Boissettes et du Mée sur Seine constituait le souhait initial),**
- 

**Notre association demande que soit étudiée une solution de pont aval réellement URBAIN** qui pourrait se situer dans le secteur du bas de l'avenue Aristide Briand (rive droite) et les quais Hyppolite Rossignol et Voltaire (rive gauche).

Cette solution éviterait aux flux venant du nord de Melun par l'avenue Aristide Briand et le boulevard Victor Hugo de devoir emprunter les ponts existants pour rejoindre lesdits quais une fois la Seine traversée (et réciproquement). Elle permettrait également le désenclavement du Clos Saint Louis (vers le Nord par les quais et le Sud par la voirie évoquée ci-dessus). Ainsi, elle contribuerait à une meilleure diffusion de la circulation urbaine.

Pour l'Association des Bois du Canton  
Jacques Machard  
Président

Le 11 juin 2018