



Déclaration d'intention de projet

Déclaration d'intention de projet
« Schéma directeur des
LIAISONS DOUCES »
Communauté d'agglomération Melun-Val de Seine

Juin 2025

Table des matières

Cadre réglementaire.....	3
Définition du projet	4
Motivations et raisons d'être du projet	7
Les communes concernées par le Projet	10
Incidences potentielles sur l'environnement	10
Tableaux récapitulatifs de l'ensemble des liaisons par type de protection.....	12
Les modalités envisagées de concertation préalable	16
Informations complémentaires	17

|Cadre réglementaire

La participation du public dans le processus d'élaboration des projets susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement intervient en « phase amont », lors de l'élaboration du projet, et « phase aval », lors de l'autorisation du projet.

En phase amont, le **droit d'initiative** permet à des citoyens, des associations agréées pour la protection de l'environnement ou à des collectivités territoriales de demander, pour certains projets soumis à évaluation environnementale, l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant si celle-ci n'a pas eu lieu. Afin que ce droit puisse pleinement s'exercer, le maître d'ouvrage est tenu d'informer le public en publiant une **déclaration d'intention**. Cela concerne les projets publics de plus de 5 millions d'euros et les projets privés bénéficiant de subventions publiques dépassant ce même montant.

Considérant la décision n° DRIAT-SCDD-2023-161 du 28 septembre 2023 imposant la réalisation d'une étude d'impact, le schéma directeur des liaisons de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine, ci-après dénommé le Projet, est soumis à déclaration d'intention de projet.

| Définition du projet

Face à un réseau routier très fréquenté, à la présence de grandes infrastructures peu propices à la pratique du vélo, et à l'insuffisance d'aménagements cyclables sur son territoire, la Communauté d'Agglomération Melun-Val-de-Seine (la « CAMVS ») s'est dotée, dans la cadre de ses compétences en matière de création d'infrastructures et d'équipements, d'un **schéma directeur des liaisons douces** (le « *Schéma Directeur des Liaisons Douces* » ou « *SDLD* »).

Cet outil d'orientation et de planification, approuvé par délibération n°2007.1.34.34 du conseil communautaire en date du 29 janvier 2007, a pour but la constitution d'un véritable réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération, offrant aux utilisateurs des itinéraires continus, confortables, sécurisés et jalonnés, visant à développer l'usage du vélo pour les déplacements « utilitaires » et « loisirs ».

Plusieurs fois actualisé, en dernier lieu en 2021, le Schéma Directeur des Liaisons Douces a permis la création d'une soixantaine de kilomètres de voies, en sus des 21 kilomètres existants avant l'adoption de la première version du SDLD, en 2007.

Soucieuse de poursuivre ce développement des liaisons douces, la CAMVS a défini des **priorités d'aménagement à réaliser à court terme** (5 ans), retranscrites dans la cadre d'un programme pluriannuel d'investissement. Ces priorités concernent des aménagements permettant de développer les itinéraires touristiques (Scandibérique en rive gauche de la Seine, liaison entre Melun et le château de Vaux-le-Vicomte ...), l'accès aux pôles d'emplois (liaison vers Villaroche, liaison vers la ZAE de l'Europe à Saint-Fargeau-Ponthierry, liaison vers le centre commercial de Villiers-en-Bière...) et plus globalement les continuités d'itinéraires, lesquelles apparaissent comme un critère essentiel pour développer la pratique du vélo. Entre 2021 et 2024, 10,6 km de liaisons douces ont été aménagés, tandis qu'environ 40 km d'itinéraires cyclables restent à créer.

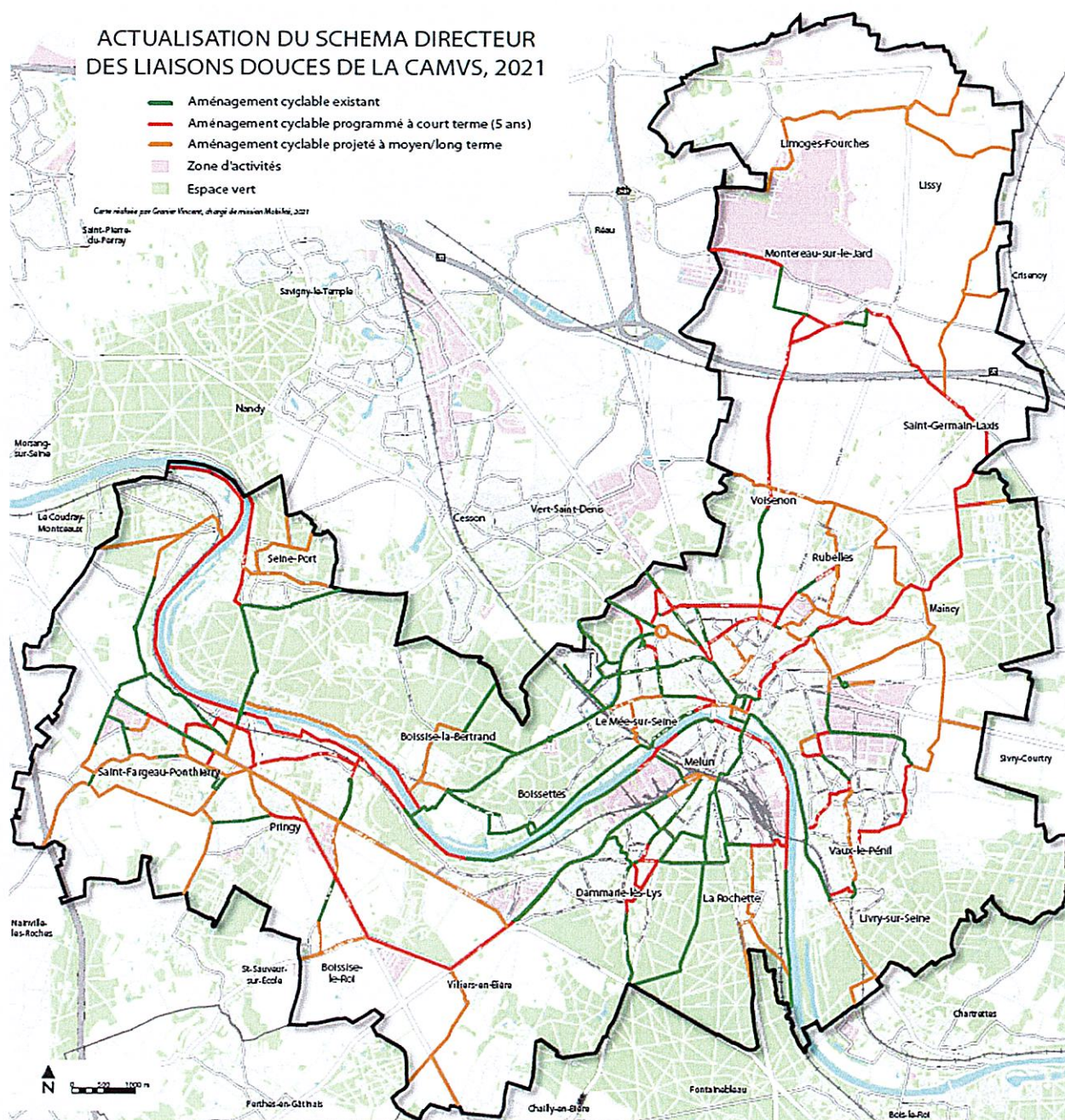


Figure 1 : Schéma directeur des liaisons douces Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine – approuvé en 2021

ID	Liaisons projetées à court terme	Figure	Commune
01	Liaison centre-ville - ZAE de l'Europe (RD 607)	3	Saint-Fargeau-Ponthierry
02	Liaison RD607 - équipements sportifs	3	Saint-Fargeau-Ponthierry
03	Pringy - Villiers en Bière	3	Pringy / Villiers-en-Bière
04	Liaison Dammarie-les-Lys - CC Villiers-en-Bière	3	Villiers-en-Bière
05	Liaison Melun - Maincy (Vaux le Vicomte)	4, 5	Maincy / Melun
06	Liaison centre-ville - Montaigu	4	Melun
08	Desserte Lycée et PAE de Vaux-le-Pénil	4	Vaux-le-Pénil
09	EV3, Chemin de halage	3	Saint-Fargeau-Ponthierry
11	Liaison Boisse-le-Roi - Pringy	11	Saint-Fargeau-Ponthierry / Boissise-le-Roi / Pringy
12	Accès gare de Livry	4	Livry-sur-Seine
14	Liaison Melun - Villaroche	5	Montereau-sur-le-Jard / Voisenon / Melun
15	Liaison Seine-Port - Nandy	3	Seine-Port
17	Liaison RD607 - Gare de Ponthierry/Pringy	3	Saint-Fargeau-Ponthierry
18	EV3, Melun	4	Melun
20	Liaison centre-ville - Montaigu	4	Melun
21	Avenue de la Libération	4	Le Mée-sur-Seine
22	Liaison La Rochette - EV3	4	La Rochette
30	Liaison Montereau-sur-le-Jard - Saint-Germain-Laxis	5	Saint-Germain-Laxis / Montereau-sur-le-Jard
31	Rubelles	4	Rubelles
33	Quai Foch	4	Melun

35	Liaison Santépôle - Rubelles (Bd urbain)	4	Melun
37	Accès au barrage des Vives Eaux (Boissise-la-Bertrand)	3	Boissise-la-Bertrand
40	Centre-ville Dammarie-les-Lys	4	Dammarie-les-Lys
43	Liaison Pringy - gare de Ponthierry/Pringy	3	Pringy / Saint-Fargeau-Ponthierry
45/46	Liaison Livry - PAE Vaux le Pénil	4	Vaux-le-Pénil / Livry-sur-Seine

Figure 2 : Liste et dénomination des liaisons douces projetées à court terme

Le projet porte sur l'aménagement des 25 liaisons douces projetées à court terme.

| Motivations et raisons d'être du projet

Le Projet s'inscrit dans le cadre de la politique en faveur des mobilités durables portée par la CAMVS.

Afin de comprendre les raisons qui ont motivé à la conception du Projet, il convient d'évoquer au préalable le contexte en matière de mobilités, et plus particulièrement sur les modes actifs.

1. La mobilité durable vectrice et support de la transition verte

La mobilité constitue une composante essentielle des projets d'aménagement et de développement du territoire à l'aune de la transition écologique. En effet, ces projets, que ce soit à travers la création de nouveaux logements, de nouveaux emplois, ou encore l'attrait de nouveaux étudiants ou de touristes, génèrent de nouveaux déplacements et de nouveaux besoins qu'il convient d'appréhender et d'anticiper. Au-delà de ces nouveaux besoins, et au regard de la place encore importante occupée par la voiture dans l'agglomération (fort taux de motorisation et recours important à la voiture y compris pour les déplacements internes au territoire), il apparaît important d'accompagner efficacement ces évolutions et d'offrir de véritables alternatives de déplacements aux usagers en développant la mobilité durable.

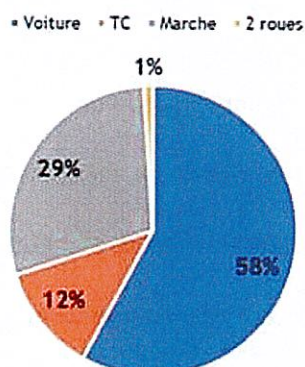


Figure 7 : Part modale pour les déplacements des habitants de la CAMVS (EGT, 2010)

Dans le cadre de sa compétence en matière de mobilité, la CAMVS travaille ainsi depuis plusieurs années à l'amélioration des mobilités sur le territoire en proposant des alternatives crédibles à l'usage de la voiture particulière. La CAMVS agit notamment :

- Sur la planification des projets / actions en matière de mobilités, à travers son Projet de Territoire (« Ambition 2030 ») ainsi que son Plan Local de Mobilités, dont l'adoption est prévue en 2026 ;
- Sur le développement de l'offre et du réseau de transports en commun desservant le territoire, en étroite collaboration avec Île-de-France Mobilités ;
- En accompagnement ou en assurant la maîtrise d'ouvrage de projets structurants permettant d'améliorer la performance globale du système de transport et les conditions d'intermodalité (Tzen 2, Pôle d'échanges Multimodal de Melun...) ;
- En développant les infrastructures et les services aux cyclistes, dans le cadre d'une politique cyclable initiée en 2007. Le vélo, dispose en effet d'un important potentiel de développement sur le territoire, au regard de sa faible part modale.

2. La politique cyclable de la CAMVS

Le Projet vise au développement des déplacements doux, en particulier celui du vélo et de la marche à pied qui ont pour avantages :

- De présenter un faible coût par rapport aux autres modes de déplacement,
- D'offrir un temps de transport globalement stable et d'importants gains de temps en heure de pointe,
- D'offrir des bienfaits pour la santé,
- De n'engendrer aucune pollution atmosphérique,
- De désengorger la circulation automobile.

3. Les objectifs visés par le Projet

La création de nouvelles liaisons douces et le prolongement des certaines voies déjà existantes permettra de :

- Proposer une alternative propre pour desservir les principaux lieux de vie du quotidien : commerces, lieux de travail, écoles, lieux de loisirs, etc.

Ont été priorisées les liaisons entre les zones d'habitation les plus denses du territoire et les principaux bassins d'emplois ou d'activités existants ou potentiels, notamment la zone d'activité de Montereau-sur-le-Jard, qui est aujourd'hui peu accessible à vélo.

Les liaisons suivantes permettent d'illustrer cet objectif :

- La voie verte aménagée le long de la RD 607 à Saint-Fargeau-Ponthierry facilitera l'accès à l'hôtel de Ville ainsi qu'à la Zone d'activité de l'Europe,
- La voie verte reliant Melun à Villaroche permettra de faciliter l'accès à ce pôle d'activités industriel, logistique et tertiaire,
- La piste cyclable projetée sur la RD 605 facilitera l'accès au Santépôle mais également à la zone commerciale du Champ de Foire,
- La Scandibérique permettra de faciliter l'accès à de nombreux équipements (complexe sportif Marinelli, Cité administrative, Base de loisirs de Saint-Fargeau, ...)
- Les voies verte desservant le château de Vaux-le-Vicomte (depuis Melun, Maincy, Saint-Germain-Laxis et Montereau-sur-Le-Jard) faciliteront l'accès à ce patrimoine exceptionnel, en particulier pour

le tourisme.

- Améliorer le cadre de vie des habitants

Le développement des voies douces permettra d'offrir un cheminement bucolique pour les déplacements de loisirs et de permettre le développement d'activités sportives et de loisirs. Le territoire étant fortement marqué par la pratique des activités de nature, il apparaît primordial de pouvoir proposer des itinéraires de mobilité active valorisant la découverte des richesses patrimoniales au travers de la pratique sécurisée d'activités pédestre, cyclables et piétonnes.

Le Projet aura également pour effet de désenclaver et redynamiser certains quartiers ou centre-ville en créant des connexions vers d'autres itinéraires existants.

- Proposer des équipements viaires de qualité de nature à assurer le confort et la sécurité des déplacements

Les voies cyclables seront réalisées, pour la plupart, en site propre, c'est-à-dire indépendante du réseau routier, de manière à séparer efficacement la circulation des cyclistes de celle des automobilistes et ainsi améliorer la sécurité des usagers.

Les caractéristiques de ces voies en site propre (largeur, configuration, signalisation, ...) suivront les recommandations d'aménagement du CEREMA¹.

Ainsi, à titre d'exemple les voies vertes et les pistes cyclables bidirectionnelles seront dimensionnées avec une largeur moyenne de 3m. Des réductions ponctuelles pourront être admises en fonction des contraintes de site.

Certains aménagements, selon les publics visés ou les voies de circulation empruntées, favoriseront la mixité (zones de circulation apaisée, chaussée à voie centrale banalisée, ...). Les recommandations du CEREMA seront également suivies pour ces configurations d'aménagement.

De même, les recommandations du CEREMA seront suivies pour l'aménagement des carrefours notamment en assurant une bonne visibilité des usagers, en maintenant la continuité des itinéraires et en réduisant les zones d'interaction.

- Proposer des services complémentaires aux infrastructures

Bien que la réalisation d'aménagements cyclables soit un élément essentiel pour faciliter l'accès aux équipements du territoire et encourager la pratique du vélo, ce n'est cependant pas une condition suffisante. Il est en effet nécessaire de proposer des services complémentaires aux usagers. Il est projeté pour cela le développement du stationnement sécurisé dans les lieux d'intermodalité et la poursuite du service de la vélostation permettant la location et l'entretien de vélo (renouvelé en janvier 2024, pour 3 ans).

¹ Centre d'Etudes sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement : Etablissement public à caractère administratif, placé sous la tutelle conjointe du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion du territoire, qui apporte aux acteurs territoriaux un appui en terme d'ingénierie et d'expertise technique

Aussi, dans le cadre du Projet seront installés des compteurs automatiques permettant de suivre la fréquentation des aménagements cyclables.

- Limitier la pollution liée à la circulation routière et proposer une alternative à la voiture

En encourageant les habitants à employer des modes de déplacement doux, alternatifs à la circulation automobile (vélo, marché à pied, roller, skateboard, etc.), le Projet permettra d'atténuer la circulation routière et la pollution induite. L'Agglomération supporte en effet aujourd'hui un trafic conséquent qui résulte de son attractivité (Ville Préfecture) et de la structuration de son réseau viaire faisant converger de nombreux flux vers le cœur d'agglomération.

| Les communes concernées par le Projet

Le Projet se situe sur le territoire de 18 des 20 communes de la CAMVS, hors Limoges-Fourches et Lissy :

Boissettes
Boissise-la-Bertrand
Boissise-le-Roi
Dammarie-lès-Lys
La Rochette
Le Mée-sur-Seine
Livry-sur-Seine
Maincy
Melun
Montereau-sur-le-Jard
Pringy
Rubelles
Saint-Fargeau-Ponthierry
Saint-Germain-Laxis
Seine-Port
Vaux-le-Pénil
Villiers-en-Bière
Voisenon

| Incidences potentielles sur l'environnement

Le projet se déploie sur l'ensemble du territoire de la CAMVS. De fait, certaines liaisons sont projetées à proximité ou dans des zones sensibles. Sont concernées :

- Des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type II ;
- Un site Natura 2000 ;
- Des espaces naturels sensibles ;
- Certaines zones identifiées au PPRI ;
- Des zones humides potentielles ;
- Des sites patrimoniaux remarquables ;

- Les abords de monuments historiques inscrits ou classés, notamment les églises d'Aubigny, de Saint-Denis et de Montereau, du mur du château de Croix-Fontaine, de l'usine Leroy, des châteaux de Vaux le Pénil, La Rochette et Boissise le Roi ;
- Les Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR) de Melun et de Seine-Port.

Ces impacts sont approfondis dans le cadre d'une évaluation environnementale, comme requis par la décision n° DRIAT-SCDD-2023-161 du 23/09/2023. Les impacts devront être limités, en implantant les liaisons douces en lisière des périmètres sensibles ou en faisant l'objet d'un aménagement minimal (marquage au sol, réfection de chaussée existante, ...).

| Tableaux récapitulatifs des liaisons projetées à court terme par type de protection

ID	Liaison concernée	Figure	Commune	Protections environnementales					Loi sur l'eau
				Zones Natura 2000	ZNIEFF	PLU	ZH DRIEAT	PPRI	DLE
01	Liaison centre-ville - ZAE de l'Europe (RD 607)	3	Saint-Fargeau-Ponthierry			x	ZH classe B		
02	Liaison RD607 - équipements sportifs	3	Saint-Fargeau-Ponthierry			x	ZH classe B		
03	Pringy - Villiers en Bière	3	Pringy / Villiers-en-Bière			x	ZH classe B		
04	Liaison Dammarie-les-Lys - CC Villiers-en-Bière	3	Villiers-en-Bière			x	ZH classe B		
05	Liaison Melun - Maincy (Vaux le Vicomte)	4, 5	Maincy / Melun			x	ZH classe B		Accord Préfecture DLE (17/05/21)
06	Liaison centre-ville - Montaigu	4	Melun			x			
08	Desserte Lycée et PAE de Vaux-le-Pénil	4	Vaux-le-Pénil			x			
09	EV3, Chemin de halage	3	Saint-Fargeau-Ponthierry			x	ZH classe A et B	x	A réaliser
11	Liaison Boisse-le-Roi - Pringy	11	Saint-Fargeau-Ponthierry / Boissise-le-Roi / Pringy			x	ZH classe B		
12	Accès gare de Livry	4	Livry-sur-Seine			x	ZH classe B		
14	Liaison Melun - Villaroche	5	Montereau-sur-le-Jard / Voisenon / Melun			x	ZH classe B et D		
15	Liaison Seine-Port - Nandy	3	Seine-Port		ZNIEFF type II (Bois et lande Seine-Port à Melun)	x	ZH classe A et B		

17	Liaison RD607 - Gare de Ponthierry/Pringy	3	Saint-Fargeau-Ponthierry			x			
18	EV3, Melun	4	Melun			x	ZH classe B	x	A confirmer
20	Liaison centre-ville - Montaigu	4	Melun			x			
21	Avenue de la Libération	4	Le Mée-sur-Seine			x	ZH classe B		
22	Liaison La Rochette - EV3	4	La Rochette	Passage à proximité	x	x	ZH classe B	x	A confirmer
30	Liaison Montereau-sur-le-Jard - Sainte-Germain-Laxis	5	Saint-Germain-Laxis / Montereau-sur-le-Jard			x	ZH classe A (en limite)		
31	Rubelles	4	Rubelles			x			
33	Quai Foch	4	Melun			x	ZH classe B	x	A confirmer
35	Liaison Santépôle - Rubelles (Bd urbain)	4	Melun			x	ZH classe B		
37	Accès au barrage des Vives Eaux (Boissise-la-Bertrand)	3	Boissise-la-Bertrand			x	ZH classe A et B	x	A confirmer
40	Centre-ville Dammarie-les-Lys	4	Dammarie-les-Lys	Passage à proximité		x			
43	Liaison Pringy - gare de Ponthierry/Pringy	3	Pringy / Saint-Fargeau-Ponthierry			x	ZH classe B		
46	Liaison Livry – Croix-Besnard	4	Vaux-le-Pénail / Livry-sur-Seine		ZNIEFF type II (Buisson de Massoury)	x	ZH classe B		

				Protections paysagères et patrimoniales			
ID	Liaison concernée	Figure	Commune	PPMH	Site inscrit	Site classé	Site patrimonial remarquable
01	Liaison centre-ville - ZAE de l'Europe (RD 607)	3	Saint-Fargeau-Ponthierry				
02	Liaison RD607 - équipements sportifs	3	Saint-Fargeau-Ponthierry				
03	Pringy - Villiers en Bière	3	Pringy / Villiers-en-Bière				
04	Liaison Dammarie-les-Lys - CC Villiers-en-Bière	3	Villiers-en-Bière				
05	Liaison Melun - Maincy (Vaux le Vicomte)	4, 5	Maincy / Melun	Oui accord ABF (16/01/2019)		Oui accord commission des Sites (03/05/2019)	Oui accord ABF (16/01/2019)
06	Liaison centre-ville - Montaigny	4	Melun				SPR Melun
08	Desserte Lycée et PAE de Vaux-le-Pénil	4	Vaux-le-Pénil	Mhi : Château (VLP) Mhi : Eglise (VLP)			
09	EV3, Chemin de halage	3	Saint-Fargeau-Ponthierry	MHi : mur château Croix-Fontaine (SFP) Mhi : Croix de cimetière (SFP) Mhi : Usine Leroy (SFP)	Rives de la Seine		
11	Liaison Boisse-le-Roi - Pringy	11	Saint-Fargeau-Ponthierry / Boissise-le-Roi / Pringy	Mhi : Château (BLR) Mhi : Eglise St Denis (BLR)			
12	Accès gare de Livry	4	Livry-sur-Seine				
14	Liaison Melun - Villaroche	5	Montereau-sur-le-Jard / Voisenon / Melun	MHi : églises MSJ et Aubigny + Monument funéraire d'Acelin de Courciaux			
15	Liaison Seine-Port - Nandy	3	Seine-Port	MHi : mur château Croix-Fontaine (SP)		Boucles de la Seine et vallon du ru de Balory	SPR Seine-Port

17	Liaison RD607 - Gare de Ponthierry/Pringy	3	Saint-Fargeau-Ponthierry	Mhi : usine Leroy			
18	EV3, Melun	4	Melun			Pré-Chamblain	SPR Melun
20	Liaison centre-ville - Montaigny	4	Melun				SPR Melun
21	Avenue de la Libération	4	Le Mée-sur-Seine				
22	Liaison La Rochette - EV3	4	La Rochette	Mhi : Château de La Rochette			
30	Liaison Montereau-sur-le-Jard - Saint-Germain-Laxis	5	Saint-Germain-Laxis / Montereau-sur-le-Jard				
31	Rubelles	4	Rubelles	Mhi : Domaine de Rubelles			
33	Quai Foch	4	Melun		Rives de la Seine + Parc et abords du château VLP)		SPR Melun
35	Liaison Santépôle - Rubelles (Bd urbain)	4	Melun				
37	Accès au barrage des Vives Eaux (Boissise-la-Bertrand)	3	Boissise-la-Bertrand	Mhi : Château (BLR) Mhi : Eglise St Denis (BLR)			
40	Centre-ville Dammarie-les-Lys	4	Dammarie-les-Lys	MHc : Abbaye du Lys			
43	Liaison Pringy - gare de Ponthierry/Pringy	3	Pringy / Saint-Fargeau-Ponthierry				
46	Liaison Livry – Croix-Besnard	4	Vaux-le-Pénil / Livry-sur-Seine				

| Les modalités envisagées de concertation préalable

1. Echanges préalables liés aux acquisitions

La réalisation des liaisons douces identifiées comme prioritaires suppose l'acquisition de 39 650 m² de fonciers répartis sur soixante-cinq parcelles privées, devant servir d'assiette aux voies à créer ou à aménager. Pour une majorité ces acquisitions correspondent seulement à une portion de parcelles dans la mesure où les voies douces ne constituent pas des ouvrages d'une largeur importante.

Pour mener à bien le Projet, la CAMVS a déjà engagé ou engagera prochainement des démarches auprès des propriétaires des parcelles concernées dans l'optique de leur acquisition par voie amiable, et le cas échéant, par voie d'expropriation.

A ce titre, un dossier d'enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique du projet a été déposé en juillet 2022.

2. Enquête publique liée à l'étude d'impact

Dans le cadre de l'étude d'impact du projet, une enquête publique sera mise en place dans les conditions prévues aux art. L.123-1 et suiv. du code de l'environnement

3. Concertation volontaire

Des rencontres auprès de riverains et associations ont déjà pu être menées pour présentation d'une liaison ou d'un tronçon en particulier :

- LD08- Desserte Lycée et PAE de Vaux-le-Pénil
- LD09- EV3, Chemin de halage

De nouvelles rencontres seront organisées sur d'autres liaisons douces au fil de l'avancement des études de conception.

Aussi, une politique de partenariat auprès des associations spécialisées dans les mobilités douces sera menée afin d'inclure leurs expertises dans la conception des aménagements.

| Informations complémentaires

Conformément à l'article R.121-25 du Code de l'environnement, afin de permettre la bonne information du public, la déclaration d'intention sera publiée :

- Sur le site internet de la CAMVS ;
- Sur le site internet de la Préfecture de Seine-et-Marne ;
- En mairie des communes concernées par le projet.

Le droit d'initiative pourra être exercé auprès du préfet dans le délai de deux mois à compter de la publication de la déclaration d'intention.

Pour ce faire, il est possible d'écrire au préfet de Seine-et-Marne- Direction de la Coordination des Services de l'État :

- par voie électronique à l'adresse : pref-utilitepublique@seine-et-marne.gouv.fr
- par voie postale à l'adresse suivante : Préfecture de Seine et Marne- DCSE- BPE- 12 rue des Saints Pères- 77010 Melun Cedex.

Le préfet décide alors, dans un délai d'un mois, d'imposer ou non une concertation préalable organisée sous l'égide d'un garant.

