

**CONTRAT D'INTÉRÊT NATIONAL SUR LE TERRITOIRE DE LA
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MELUN VAL DE SEINE
(CAMVS)**

Table des matières

Introduction.....	3
I - Pourquoi un contrat d'intérêt national ?.....	5
A - L'ambition portée par les signataires du CIN.....	5
B - Le territoire de la CAMVS, un territoire francilien stratégique.....	6
Les nombreux atouts d'un territoire attractif.....	6
Les fragilités à lever pour conforter le dynamisme du territoire.....	7
II - Les objectifs thématiques au cœur du contrat.....	8
A - Conforter le développement économique de l'agglomération.....	8
Développer la filière aéronautique.....	9
Donner au territoire les outils à la mesure de ses atouts culturels et touristiques.....	10
Accompagner la structuration de la filière Santé autour du nouvel hôpital de Melun-Sénart, Santépôle.....	11
L'innovation alimentaire comme vecteur de croissance :.....	11
L'accueil et le développement des entreprises au cœur du CIN :.....	11
B - Maîtriser les déplacements à l'échelle de l'agglomération.....	13
Repenser la circulation dans le cœur d'agglomération, pour réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie.....	13
C- Améliorer la situation du logement et la qualité de vie pour les populations actuelles comme futures.....	16
ARC NORD DE MELUN : mener la rénovation urbaine sur la frange Nord de l'agglomération et le déploiement de l'Arc Nord.....	17
CŒUR DE VILLE DE MELUN : Porter le renouveau.....	18
QUARTIER CENTRE-GARE : Renforcer la polarité du cœur d'agglomération aux abords de la gare.....	19
QUARTIER SAINT LOUIS ET CENTRE HOSPITALIER MARC JACQUET : faire de friches urbaines des pôles de logements et de services.....	20
UN TERRITOIRE ENGAGE DANS LA TRANSITION ENERGETIQUE ET NUMERIQUE.....	21
D - Construire une offre de formation plus diversifiée et de rayonnement national.....	22
Développer l'offre en matière d'enseignement supérieur.....	22
Renforcer l'offre de formation primaire et secondaire, en particulier dans les quartiers présentant les niveaux de qualification des actifs les plus faibles.....	23
Renforcer l'offre de formation « tout au long de la vie ».....	23
E - Prôner une stratégie de développement économe en ressources et qui valorise les richesses agricoles et naturelles du territoire.....	24
III - Les choix organisationnels liés à la mise en œuvre du CIN.....	25
A - Une gouvernance politique partagée.....	25
B - Les outils opérationnels d'aménagement.....	27
IV. Esquisse financière.....	28
V. Engagement des signataires en matière de financement et de gouvernance.....	29

Introduction

L'agglomération Melun Val de Seine, située à moins de 50 km de Paris, dispose d'un potentiel de développement et d'attractivité majeur aux portes du Grand Paris. Son positionnement géographique, à l'articulation entre métropole et province, la diversité de son territoire riche de ses 20 communes et de ses 128.000 habitants, de ses espaces urbains, agricoles et naturels, lui confèrent des atouts sans équivalent en Île-de-France :

- une disponibilité foncière importante pour déployer des projets d'envergure à vocation économique sur les franges du territoire (sites aéronautiques de Paris-Villaroche et Montereau-sur-le-Jard représentant à terme jusqu'à 700 hectares), en plein cœur (Quartier Gare de Melun et son projet de pôle d'échanges multimodal), ou encore dédiés à la création de nouveaux lieux de vie accueillant habitat, équipements et activités (Quartier Saint-Louis à Dammarie-les-Lys, centre-ville de Melun...) ;
- un tissu productif diversifié s'appuyant sur de grands noms de l'industrie ou du BTP mais aussi sur de très nombreuses petites et moyennes entreprises ;
- une richesse naturelle et une diversité de paysages unifiés par 45 km de rives de Seine, entre plaine briarde, forêts (Fontainebleau, Rougeau...) et monuments historiques majeurs (Château Vaux-le-Vicomte) permettant d'envisager un potentiel de développement touristique ;
- un pôle universitaire et de recherche de notoriété en pleine croissance avec l'université Paris II Panthéon-Assas et l'implantation du nouvel hôpital Santépôle.

De nombreux projets prenant appui sur ces atouts sont lancés et contribuent à la construction métropolitaine ou au rayonnement francilien. Mais pour accélérer leur mise en œuvre, renforcer leur impact, leur donner une dimension régionale, voire nationale, la Communauté Melun Val-de-Seine a besoin d'unir ses efforts et ses moyens à ceux de ses partenaires, à savoir l'Etat, la Région Île-de-France et le Département de Seine-et-Marne.

C'est à ce titre qu'il est aujourd'hui proposé de conclure avec eux un Contrat d'Intérêt National (CIN), dispositif de création récente permettant la réalisation de projets complexes et d'envergure sur des territoires porteurs d'enjeux majeurs. Assorti d'une visée opérationnelle forte, ce nouvel outil contractuel doit faciliter et conforter le développement économique local, initier de grands projets d'infrastructures, assurer la préservation d'espaces naturels et agricoles dans le cadre d'un calendrier de réalisation maîtrisé.

Ce contrat n'a pas pour objet d'intervenir sur l'ensemble des domaines de compétences des partenaires qu'il réunit dans une vision stratégique et partagée du territoire. Il s'agit d'un pacte conclu pour une durée de cinq années, renouvelable au travers duquel ses signataires prennent l'engagement de conduire et financer ensemble des projets communs au profit des habitants de Melun Val-de-Seine et de l'économie francilienne.

Le CIN sera donc assorti de financements dédiés de l'Etat et des collectivités, au-delà de la mobilisation des crédits de droit commun ou déjà contractualisés.

Il porte sur trois priorités :

- 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 le franchissement amont de la 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 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 d'une nouvelle université positionnant Melun Val de Seine comme territoire majeur du Sud-Est francilien
 - en bâtissant une stratégie de développement touristique s'appuyant notamment sur la dynamique d'un classement en qualité de « Grand Site » du Château de Vaux-le-Vicomte et des pôles d'intérêt secondaires
 - en accompagnant le développement économique sur des sites et des filières clairement identifiés (aéronautique à Paris-Villaroche en particulier) 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 (quartier Saint-Louis, NPNRU et singulièrement le quartier Schuman et le site du quartier Lemaître, ...)
 - en reconquérant l'habitat, les espaces publics et les berges de Seine du centre-ville de Melun, cœur de l'agglomération

Au regard de ce qui précède, le présent contrat expose dans une première partie les forces et faiblesses du territoire de Melun Val de Seine, son contexte et ses enjeux partagés et portés par les différents partenaires signataires, puis dans un second temps les projets que le CIN doit accompagner financièrement pour rendre le territoire plus attractif, et ce, dans le cadre d'un pacte de gouvernance permettant d'accélérer leur conduite, décrit dans une troisième partie.

* *
*

I - Pourquoi un contrat d'intérêt national ?

A - L'ambition portée par les signataires du CIN

Le projet de contrat d'intérêt national (CIN) s'inscrit dans la continuité des annonces du Comité interministériel du Grand Paris (CIM) du 15 octobre 2015, qui a décidé :

- la mise au point de contrats d'intérêt national pour faciliter la réalisation de grands projets d'aménagement. Il s'agit de répondre à la complexité de certains projets par un partenariat renforcé (dont la visée est opérationnelle), entre pouvoirs publics, acteurs économiques publics et acteurs économiques privés.
- la création de nouvelles opérations d'intérêt national (OIN) dont l'objectif est de mettre à disposition des collectivités les moyens de l'Etat et la mobilisation d'opérateurs publics au sein d'une gouvernance renforcée. Au plan juridique, l'OIN transfère formellement à l'Etat l'instruction et la délivrance des autorisations d'urbanisme, ainsi que la compétence de création des ZAC. Cependant, les collectivités locales conservent leur compétence en matière de planification et elles gardent surtout, dans les faits, la délivrance des autorisations individuelles d'urbanisme par accord avec l'Etat.

La volonté partagée de structurer un tel contrat d'intérêt national sur le territoire de l'agglomération melunaise est le reflet de la position stratégique qu'occupe cette dernière dans le paysage francilien, en tant que pôle urbain majeur de la Seine-et-Marne comme du quart Sud-Est de l'Île-de-France.

Aussi, le projet de contrat d'intérêt national objet de la présente note a vocation à concerner les projets de l'ensemble de la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine (CAMVS) étendue aux communes de Maincy, Villiers-en-Bière, Limoges-Fourches et Lissy qui ont rejoint celle-ci au 1^{er} janvier 2017. Il constitue une vision à la fois politique et stratégique de l'avenir du territoire portée collectivement par ses signataires. Son périmètre serait ainsi plus large que celui des opérations identifiées lors du comité interministériel du Grand Paris, à savoir le pôle aéronautique de Villaroche et le projet d'aménagement du Clos Saint-Louis, afin d'assurer la cohérence de ces projets avec la dynamique de territoire plus globale mise en œuvre à l'échelle de l'agglomération.

Dès lors, l'ambition portée par ce CIN est de conforter ce positionnement stratégique des territoires de la CAMVS, et de soutenir, par un partenariat renforcé des signataires du contrat, leur compétitivité, afin d'en faire durablement un territoire attractif et innovant, doté d'une qualité de vie recherchée et d'un cadre de vie préservé.

A cette fin, dans le cadre du CIN, il est proposé que les signataires du contrat s'engagent :

- **sur une compréhension partagée des caractéristiques et des dynamiques du territoire ;**
- **sur une vision commune des enjeux de celui-ci, et des objectifs qui en découlent portés par le contrat ;**
- **sur une même volonté de mettre en œuvre les projets concourant à répondre à ces enjeux ;**
- **sur la mise en place d'une gouvernance partagée visant à faciliter la réalisation de ces projets ;**
- **sur la mobilisation des outils de contractualisation, des ressources financières ou humaines, dans les limites des moyens de chacun, en vue de l'atteinte de ce but commun ;**
- **sur la mise en œuvre d'une feuille de route opérationnelle.**

B - Le territoire de la CAMVS, un territoire francilien stratégique

Les nombreux atouts d'un territoire attractif

Le territoire de la CAMVS constitue la porte d'entrée du Sud-Est de l'aire urbaine de Paris, si bien qu'il s'insère de plain-pied dans la dynamique métropolitaine. Il bénéficie à ce titre d'un positionnement privilégié comme carrefour de grands axes d'échanges et de communication, qu'ils soient routiers (autoroutes A5 et A6, francilienne -N104-, départementales RD606 et RD607), ferroviaires (lignes directes R -Paris-Gare de Lyon en 25 minutes toutes les demi-heures- et RER D, ligne TER Bourgogne) ou même fluviaux (Seine, port fluvial de la Rochette et friche portuaire de Dammarie-les-Lys). Le niveau de concentration de ces réseaux, organisés autour de Melun, Ville-Préfecture, fait écho à l'importance qu'a jouée de longue date ce territoire dans l'histoire francilienne, et dont il garde des témoignages remarquables (le château de Vaux-le-Vicomte en particulier).

Dans le même temps, il se développe aux franges de la métropole, au contact d'espaces agricoles (plaines de la Brie), naturels (parc naturel régional du Gâtinais, vallée de la Seine) et forestiers (forêts de Fontainebleau et de Villefermoy) remarquables, qui font qu'il dispose d'aménités recherchées qui lui confèrent un positionnement original et valorisant par rapport aux espaces plus anthropisés de l'aire urbaine de Paris. Le site même de la ville de Melun et notamment l'île centrale et les bords de Seine, recèle une importante potentialité paysagère et de qualité de vie qui pourrait être valorisée.

En outre, le territoire de la CAMVS, constitué de 20 communes, fort de 128 000 habitants, peut compter sur un bassin de vie dynamique dont l'une des forces tient à la jeunesse de sa population : ainsi en 2012, 42% de la population de l'agglomération a moins de 30 ans et près de 21% entre 15 et 19 ans. Ses populations y trouvent une offre de services de qualité, autour de grands équipements au rayonnement régional voire national, que ce soit dans le domaine de l'enseignement supérieur (Ecole des Officiers de la Gendarmerie Nationale - EOGN, antenne de Paris 2 Panthéon-Assas) ou dans celui de la consommation et des loisirs (zone commerciale de Villiers en Bière, Santépôle, complexe culturel de Dammarie et de Melun).

L'ensemble de ces atouts allié à une politique volontariste continue portée par les acteurs locaux en matière de développement économique ont contribué à en faire un pôle d'emploi et d'activités de premier plan à l'échelle départementale : le secteur présente l'un des plus forts ratio emploi / actif (proche de 1) du département. Plusieurs zones d'activité dynamiques (Dammarie-les-Lys, Vaux-le-Pénil, Villaroche) comportent un tissu industriel important (mécanique, travaux publics, aéronautique, industrie pharmaceutique) : usine de moteurs d'avions Safran, centre de formation international aux techniques de forage Schlumberger, bases Eiffage TP, Hanny, Cooper et Laboratoires Galénique Vernin, SMR automotive, etc.)

Le rayonnement économique du cœur d'agglomération diffuse bien au-delà des limites du territoire de la CAMVS, comme en atteste le fait qu'une part importante d'actifs travaillant sur ce pôle vient de loin pour occuper les postes offerts sur le territoire.

Pour autant, les atouts et les forces du territoire de la CAMVS ne doivent pas masquer certaines fragilités qui se font jour dans le contexte actuel de crise économique et financière et de compétition accrue entre les territoires. Ces fragilités sont autant de défis économiques, sociaux et environnementaux à relever pour permettre au territoire de continuer à être attractif et à jouer un rôle-phare dans le développement du quart Sud-Est de l'Île-de-France.

Les fragilités à lever pour conforter le dynamisme du territoire

L'économie actuelle du territoire de la CAMVS apparaît dominée en volume par les activités résidentielles ou liées au service public, et non par les activités de services marchands aux entreprises. Or, ces dernières activités, dites « motrices », constituent aujourd'hui l'un des premiers vecteurs de croissance économique et de création d'emploi, dans un contexte de tertiarisation de l'économie.

De plus, la structure de l'économie de la CAMVS ne profite que partiellement aux actifs du territoire, dont seule une minorité travaille en son sein. Plus encore, la conjoncture économique instable n'épargne pas une large part de la population du territoire touchée par le chômage. De fait, un décalage semble s'observer entre le niveau de qualification attendu des entreprises et le niveau de formation atteint par ces actifs n'étant pas en situation d'emploi, en particulier dans les quartiers les plus défavorisés de l'agglomération.

Le cœur de l'agglomération, qui accueille l'essentiel de la population, est marqué par un faible revenu moyen par habitant, qui pénalise notamment le développement équilibré de l'offre commerciale. Cette situation est synonyme de faibles rentrées fiscales comme de forte demande sociale.

Force est par ailleurs de constater que le développement économique de l'agglomération pâtit des difficultés de déplacements qui marquent son cœur. En effet, comme ce dernier concentre les principaux points de franchissement des barrières physiques que constituent la Seine et la voie ferrée Paris-Lyon-Marseille, il se présente comme un point de passage obligé pour le trafic de transit et d'échanges. Or, la congestion chronique du réseau routier aux heures de pointe est source d'inefficacités économiques, et peut nuire à l'image du territoire vis-à-vis d'investisseurs potentiels.

Ces difficultés sont également sources de nuisances – sonores, visuelles, liées à la qualité de l'air - , qui pénalisent l'attractivité résidentielle du cœur d'agglomération de même que sa requalification.

Ce constat est d'autant plus dommageable que le cœur d'agglomération souffre d'un certain déficit d'image, illustré par exemple par un habitat dégradé bien présent. Par ailleurs, les modes actifs (marche, vélo) peinent à trouver leur place parmi des axes aux caractéristiques routières marquées. D'autre part, le paysage urbain souligne le face-à-face brutal des voies rapides et des quartiers de grands ensembles, singulièrement au niveau des entrées de ville.

Dans ce contexte, le CIN s'inscrit dans la continuité du projet d'agglomération porté par les acteurs locaux, afin d'en faciliter la mise en œuvre opérationnelle, pour :

- **adapter l'économie du territoire aux évolutions actuelles, en recherchant des relais de croissance dans les filières innovantes et créatrices d'emplois ;**
- **développer l'offre de formation et renforcer le niveau de qualification de la population ;**
- **réduire le taux de chômage, notamment celui des jeunes du territoire ;**
- **contribuer à la réduction des inégalités sociales et territoriales ;**
- **améliorer les conditions de déplacements en favorisant une mobilité durable ;**
- **relever le défi d'une offre de logements de qualité et adaptée aux besoins des habitants, dans leur diversité ;**
- **offrir une meilleure qualité de vie aux populations actuelles et futures.**

II - Les objectifs thématiques au cœur du contrat

La stratégie portée par le CIN et partagée par ses signataires s'articule autour de cinq axes structurants.

- A. Conforter le développement économique de l'agglomération
- B. Maîtriser les déplacements à l'échelle de l'agglomération
- C. Améliorer la situation du logement et la qualité de vie pour les populations actuelles comme futures
- D. Proposer une offre de formation plus diversifiée et de rayonnement national
- E. Porter une stratégie de développement économe en ressources et qui valorise les richesses agricoles et naturelles du territoire

A - Conforter le développement économique de l'agglomération

La mondialisation de l'économie, avec ses marchés désormais largement globalisés, et la crise économique que traverse actuellement le pays invitent à une refonte des modèles classiques de développement économique territorial en replaçant les acteurs publics au cœur des processus d'élaboration des stratégies de développement économique sur les territoires. Dans le même temps, l'économie francilienne est amenée à connaître prochainement des bouleversements forts du fait des formidables opportunités que va offrir aux acteurs économiques la réalisation des nombreux chantiers du Grand Paris.

L'économie de la CAMVS doit donc muter pour s'adapter à ces évolutions structurantes afin d'asseoir sa compétitivité et sa capacité à générer des emplois. Dans ce contexte, les signataires du CIN s'accordent sur l'intérêt de générer des nouveaux relais de croissance locale en valorisant les atouts propres et les spécificités du territoire. En adoptant cette stratégie, celui-ci pourra se différencier de ses voisins sans rentrer dans une concurrence stérile avec eux, et ainsi conforter durablement sa place comme pôle économique majeur de l'économie francilienne.

Le projet économique porté par le CIN vise ainsi à développer les avantages compétitifs du territoire, en capitalisant sur ses filières d'excellence innovantes et à forte valeur ajoutée (enjeux sectoriels), ainsi que sur ses ressources culturelles qui font appel à son histoire et à son identité propres (enjeux territoriaux).

Il s'agit de faire de Melun Val de Seine un territoire :

- d'accueil et de développement pour les entreprises et l'emploi,
- porteur de filières d'excellence à développer ou à créer,
 - la filière aéronautique, autour des parcs d'activités et de l'aérodrome de Paris-Villaroche ;
 - la filière agroalimentaire de pointe liée à l'économie agricole du territoire ;
 - la filière des métiers de la santé, autour du nouvel hôpital ;
- attractif sur le plan touristique,
 - autour des sites culturels de premier plan que sont Vaux-le-Vicomte et le nouveau Musée de la Gendarmerie, les sites naturels remarquables des bords de Seine et de la forêt de Fontainebleau.

Conforter et créer des filières d'excellence :**Développer la filière aéronautique**

Se développant sur les communes de Montereau-sur-le-Jard, Limoges-Fourches et Réau (rattachée à la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Evry-Corbeil-Sénart), le pôle d'activités de l'aérodrome de Melun-Villaroche constitue l'un des atouts économiques majeurs du territoire de la CAMVS. Depuis plus de 50 ans, grâce à l'implantation historique de la SNECMA - groupe Safran, ce site structure un vaste bassin d'emploi autour des métiers de la mécanique et de l'aéronautique, dont le rayonnement diffuse bien au-delà des limites du territoire de la CAMVS,

A ce titre, ce ne sont pas moins de 7 200 emplois qui sont recensés sur le site au sein des établissements du groupe Safran Aircraft Engines, labellisés par le pôle compétitivité Astech. En outre, une forme de « clusterisation » est d'ores et déjà en marche, plusieurs de leurs sous-traitants s'étant implantés dans leurs murs, à Villaroche comme à Montereau-sur-le-Jard. Le site présente ainsi un réel dynamisme qui peut compter sur un marché en croissance- le carnet de commande de Safran est en perpétuelle augmentation tant sur les gammes de moteurs civils et militaires- .

Ce site dispose de nombreux autres atouts qui en font un lieu de choix pour le développement économique. Il dispose en particulier d'une connexion directe et efficace avec les grands axes de communication nationaux comme internationaux (trafic aérien en développement, réseau autoroutier et à terme ferroviaire, avec l'interconnexion TGV de Lieusaint). Il présente également un important potentiel de développement comme en attestent les nombreuses capacités d'extension retenues au SDRIF de 2013. Une autre force de ce pôle tient à ce que son aménagement est piloté par une structure unique - le syndicat mixte SYMPAV - qui est déjà maître d'un patrimoine foncier et immobilier de plus de 400ha.

Les signataires du CIN partagent la vision que ces atouts posent les bases favorables au développement d'un véritable cluster d'envergure nationale dans le domaine de l'aéronautique, de la mécanique, et de leurs services associés (optronique, traitement de surface, contrôle non destructif ...). Ils s'accordent donc sur l'intérêt de promouvoir la visibilité de ce pôle, et de mobiliser leurs moyens auprès du SYMPAV pour en accélérer l'essor.

Dans cette optique, la compétitivité de ce pôle passera par :

- la création d'un tissu relationnel fort entre les parties prenantes impliquées dans l'animation et le fonctionnement actuel du site autour de cette vision partagée et de l'échange de bonnes pratiques ;
- une affectation privilégiée du foncier mobilisable pour les activités en lien avec la vocation du pôle. Dans cette optique, il sera pertinent d'envisager de mettre en œuvre une politique de maîtrise foncière pour lutter contre la spéculation foncière qui pourrait pénaliser l'implantation d'activités sur le site. Différents outils pourront utilement être envisagés dans ce cadre : droit de préemption urbain, zone d'aménagement différé, DUP réserve foncière etc.
- un engagement pour la promotion de ce pôle sur les différents marchés et auprès des investisseurs institutionnels comme privés afin de créer de nouvelles opportunités d'affaires en B to B ;
- une amélioration de la desserte du site, en particulier par les transports en commun en lien avec les gares du territoire ;
- le développement de formations adaptées aux métiers de ces filières en s'appuyant sur le savoir-faire d'acteurs locaux tels que la Mission Emploi-Insertion Melun Val de Seine.

Donner au territoire les outils à la mesure de ses atouts culturels et touristiques

Plusieurs études réalisées sur le territoire dans le domaine touristique ont fait état d'un territoire flou sans véritable image touristique, souffrant d'un contenu peu connu ou reconnu et d'un manque de valorisation.

Pourtant, avec le château et le parc de Vaux-le-Vicomte, le territoire comporte un site d'exception, qui attire annuellement plus de 300 000 visiteurs. Cependant, la renommée de cet atout ne bénéficie pas encore au reste du territoire.

Par ailleurs, le centre-ville de Melun fait l'objet d'une mesure de protection urbanistique et culturelle (AVAP), dont le périmètre comprend le site des trois moulins, peint par Cézanne, lequel reste à ce jour de faible notoriété. Il s'agit donc bien de développer de manière concertée les atouts touristiques du territoire, afin d'assurer un juste retour local de la valeur ajoutée économique de ce secteur, en s'appuyant sur le point d'entrée sur le territoire que constitue la gare de Melun pour les touristes.

Le CIN constitue l'opportunité de doter le territoire de ce projet, comme des moyens de sa concrétisation, à partir des axes stratégiques suivants :

- Valoriser le site emblématique et « locomotive » qu'est le château de Vaux-le-Vicomte, en engageant une démarche de classement du château et du parc en tant que Grand Site. Ce label d'exception n'est aujourd'hui attribué qu'à une vingtaine de sites naturels et urbains.
- Profiter de cette dynamique pour étendre le périmètre d'étude à la vallée de l'Almont et au cœur de ville de Melun

Cette démarche, au-delà de l'intégration des mesures existantes de préservation du site de Vaux-le-Vicomte, implique la construction d'un projet pour le secteur à classer. Les mesures d'amélioration de la desserte de ce site, telles que la liaison douce entre Melun et Vaux-le-Vicomte, la réflexion sur les déplacements automobiles et les stationnements, à conduire dans le cadre du plan local de déplacement de la CAMVS en font partie.

En complément de ce premier axe de travail, le développement d'un projet touristique visant à retenir les visiteurs sur le territoire au-delà de la seule visite de Vaux-le-Vicomte fera l'objet d'une démarche dans le cadre du CIN.

Cette démarche passe par :

- le développement d'une offre hôtelière et de restauration de qualité sur le territoire : hôtels de catégorie moyenne et supérieure, restauration valorisant les produits locaux.
- la valorisation des centres d'intérêt touristique secondaires : musée de la gendarmerie nationale, Musée Safran, parcours dans le centre-ville de Melun, rives de la Seine et villages typiques tel Seine-Port ou Maincy, et des activités de loisir (tourisme pédestre, équestre et cycliste, tourisme fluvial)
- l'amélioration des dessertes de ces centres d'intérêt : développement d'une fonction « accueil touristique » voire la relocalisation de l'office de tourisme à la gare de Melun, transports en commun et liaisons douces, fléchage de circuits
- le développement de partenariats avec la communauté d'agglomération de Fontainebleau, dont la forêt commence aux portes de Melun, mais aussi les partenaires comme le Conseil Départemental (propriétaire du château de Blandy les Tours)
- la valorisation du sentier de grande randonnée 2 (GR 2) qui relie Dijon au Havre, en passant par Melun et Saint-Fargeau-Ponthierry

Accompagner la structuration de la filière Santé autour du nouvel hôpital de Melun-Sénart, Santépôle

Le territoire de l'agglomération a été choisi pour accueillir une plate-forme hospitalière publique-privée unique en France par son envergure et son ambition. Ce nouveau Santépôle, associant en un seul lieu un hôpital de premier plan et deux cliniques, viendra conforter l'offre de soins pour tout le Sud Seine-et-Marne. Cet équipement d'excellence, qui ouvrira ses portes dès le début de l'année 2018, occupera une position clé en entrée de ville, et bénéficiera d'une accessibilité efficace, notamment grâce à la future desserte assurée par le TZen2. Il sera également porteur d'une dynamique nouvelle pour les quartiers Nord de Melun, dont il constitue un élément déterminant du projet de requalification.

Le futur Santépôle apparaît donc comme une formidable opportunité sur laquelle il est possible de s'appuyer pour structurer une nouvelle filière génératrice d'implantations et d'emplois dans le domaine de la santé et des activités médicales. D'ores et déjà, des installations nouvelles sont envisagées à proximité immédiate du nouveau site hospitalier (centre de soins de suite, Ehpad, laboratoires, maisons médicales...). En outre, des synergies pourront être recherchées avec le biocluster en cours de développement sur la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud.

Les signataires du CIN s'engagent à coordonner leurs actions pour permettre à ce pôle économique émergent d'exprimer son plein potentiel.

L'innovation alimentaire comme vecteur de croissance :

L'agglomération de Melun se situe au cœur d'un bassin majeur de production agricole. Elle bénéficie de l'image de marque, connue au niveau national, de l'AOP Brie de Melun.

Or, il est patent que l'agriculture du département connaît un certain déficit en matière d'unités de transformation agro-alimentaire, qui apportent pourtant la valeur ajoutée aux produits agricoles « banaux » (céréales, lait). Une unité d'affinage de Brie de Melun pourrait ainsi pleinement trouver sa place dans ce paysage.

Conscient de ses atouts et de l'opportunité que représente la valorisation des filières agro-alimentaires, le territoire de la CAMVS est d'ores et déjà engagé pour se positionner sur ce créneau différenciant et original à l'échelle francilienne, comme en attestent son adhésion et son implication dans le pôle de compétitivité VITAGORA.

Les signataires du CIN s'accordent sur l'intérêt de définir et de porter ensemble une stratégie volontariste pour permettre de concrétiser sur le plan opérationnel cette ambition. Cette stratégie permettra notamment de définir les actions à mener dans la temporalité du CIN et au-delà afin d'ancrer durablement l'innovation alimentaire dans le paysage économique de l'agglomération.

L'accueil et le développement des entreprises au cœur du CIN :

Le développement des filières innovantes et d'excellence exposées ci-avant permettra d'accueillir sur le territoire des entreprises nouvelles, porteuses de création de richesse et d'emploi localement.

Pour autant, les signataires du contrat partagent la conviction que la croissance économique de ce territoire sera également portée par les zones d'activités existantes et les entreprises qui les animent.

Pour accompagner le développement économique endogène comme exogène de son territoire, l'agglomération s'appuie sur sa bourse aux locaux : développée et animée depuis près de 10 ans, elle accompagne les entreprises dans leurs recherches de solutions immobilières et foncières. L'action de cette bourse aux locaux a permis de démontrer que la première clé de l'implantation d'entreprises, que celles-ci soient issues du territoire comme en provenance d'ailleurs, est la disponibilité d'un immobilier ou d'un foncier adapté à leurs besoins. Dès lors, les conditions de l'accueil physique des entreprises, en matière de bonne accessibilité, de couverture par le haut débit, de qualité du bâti existant et des espaces publics et de diversité des aménités pour les employés (proximité de transports en commun, de restaurants inter-entreprises, de crèches etc.), constituent ainsi leur principal levier d'implantation. L'approche doit donc être globale.

Or l'immobilier professionnel concentré sur les principales zones d'activités du territoire, datant le plus souvent des années 60 et 70, est aujourd'hui de moins en moins adapté à ces besoins et peut ne plus répondre aux standards de qualité attendus. Dans ce contexte, l'immobilier devenu obsolète finit par être inoccupé, se dégrade et se déprécie jusqu'à la constitution de friches industrielles et artisanales qu'il faut aujourd'hui reconquérir.

Les signataires du CIN s'accordent ainsi sur la nécessité d'accompagner la montée en gamme des parcs d'activités les plus anciens par leur requalification associée à la reconquête des friches économiques, pour construire un parcours résidentiel attractif pour les entreprises. Dans ce cadre, une attention toute particulière devra être accordée à la requalification de la ZAE de Vaux le Pénil, deuxième parc d'activités industrielles du département, pour en conforter le dynamisme et la compétitivité.

B - Maîtriser les déplacements à l'échelle de l'agglomération

La mobilité constitue une composante essentielle des projets d'aménagements et de développement du territoire. 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, il apparaît important d'accompagner efficacement ces évolutions et d'offrir de véritables alternatives de déplacements aux usagers en développant la mobilité durable. Cette dernière constitue un enjeu de développement durable particulièrement prégnant sur le territoire, eu égard aux impacts économiques, sociaux et environnementaux des transports.

En outre, les actions menées en faveur de la mobilité durable doivent également permettre de répondre aux constats et dysfonctionnements actuels sur le territoire. La congestion du réseau viaire dans le cœur d'agglomération, proche de la saturation aux heures de pointe (plus de 50.000 véhicules/j avenue Thiers), pénalise en effet la qualité de service des transports en commun ou leur accessibilité, notamment s'agissant de la gare de Melun, et constitue également un obstacle au développement d'une urbanité dans le centre-ville ainsi qu'à son image.

Les signataires du contrat partagent la même volonté de poursuivre une politique en matière de déplacements visant à réduire l'empreinte environnementale des transports et à favoriser l'évolution des comportements des usagers vers des modes de transports alternatifs à la route, dans le respect de leurs besoins de déplacements. C'est pourquoi les acteurs du territoire sont engagés en faveur d'une politique de mobilité multimodale ambitieuse, qui s'articule autour de deux axes stratégiques majeurs :

- repenser la circulation dans le cœur d'agglomération, pour réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie
- favoriser le report modal, en particulier vers les modes actifs

A la lumière notamment de ces deux axes stratégiques, et afin de rechercher une articulation optimale des différents projets du territoire avec les réseaux et le système de transport existant, et de définir des actions complémentaires s'il y a lieu, la CAMVS s'est engagée dans l'élaboration de son Plan Local de Déplacements (PLD) afin de définir une approche globale et prospective en matière d'organisation et de planification des déplacements, tous modes confondus. Ce PLD constituera la feuille de route stratégique qui permettra de décliner plus finement les orientations et grands enjeux de la politique de mobilité durable et de stationnement à l'échelle de l'agglomération. **Les signataires du CIN s'engagent donc à contribuer activement à l'élaboration du PLD et à faciliter la concrétisation du programme d'actions qu'il prévoira.**

Repenser la circulation dans le cœur d'agglomération, pour réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie

L'un des axes forts de la politique en faveur d'une mobilité durable portée par le CIN consistera à réduire la concentration des flux routiers, singulièrement de poids lourds, dans le cœur de l'agglomération, notamment au niveau de l'avenue Thiers, et de rationaliser leur répartition spatiale suivant leur nature. **C'est pourquoi les signataires du CIN s'accordent sur la nécessité de délester significativement le centre-ville de son trafic d'échange et de transit.** Les différentes solutions en matière d'infrastructures nouvelles ou d'exploitation des réseaux existants permettant de répondre à cet enjeu devront être examinées.

Il conviendra notamment de finaliser les études déjà engagées pour la réalisation d'un pont en amont du centre-ville, en cohérence avec les orientations retenues par le Schéma directeur de la région Ile-de-France à l'horizon 2030 et le plan anti-bouchons porté par le Conseil Régional d'Ile-de-France. Les premiers éléments d'études disponibles laissent à penser que cet ouvrage, qui serait situé entre La Rochette et Vaux-le-Pénil et qui s'appuierait sur des voies d'accès existantes, permettrait de

diminuer le trafic dans le cœur d'agglomération de façon significative tout en permettant de mieux irriguer la zone d'activité de Vaux-le-Pénil. **Il conviendra donc d'achever, dans la temporalité du CIN, l'ensemble des études et procédures préalables à l'engagement des travaux de ce nouveau franchissement, et d'examiner les modalités de maîtrise d'ouvrage et de financement de celle-ci, dont le coût du seul ouvrage est estimé à ce jour de l'ordre de 20 M€ HT.**

Il conviendra de rechercher d'autres aménagements complémentaires qui, avec ce nouveau pont, permettraient de remplir cet objectif visant à délester les centres-villes de Melun de Dammarie-les-Lys et du Mée-sur-Seine, cœur de l'agglomération du trafic de transit, en particulier poids lourds, indésirable qui les encombre, et ainsi refonder la mobilité dans le cœur de l'agglomération. Plusieurs scénarii d'aménagement pourront utilement être étudiés à cette fin, pour guider le choix le plus pertinent, tenant compte d'études prospectives déjà réalisées (contournement routier de l'agglomération éventuellement par un boulevard urbain) ou de projets à formuler (second franchissement, au besoin, réservé aux modes doux). Une attention toute particulière aura, au préalable, à être consacrée à l'insertion environnementale et périurbaine de ces solutions, pour en minimiser les impacts et nuisances éventuelles.

En outre, pour faire du cœur d'agglomération un centre exemplaire en matière de mobilité durable, le développement d'une offre de transports en commun modernisée, alliée à une reconfiguration des voiries pour laisser davantage de place aux modes actifs, apparaît comme un axe stratégique complémentaire à la décongestion. Dans cette perspective, la réalisation du projet TZen 2 constitue un moyen efficace pour encourager au report modal et pour améliorer le cadre de vie des habitants. En effet, ce projet structurant, piloté par la Département de Seine-et-Marne avec le concours et le soutien des acteurs locaux, en particulier de la CAMVS, doit permettre de relier efficacement des grands pôles générateurs de la ville-centre et d'envisager un nouveau partage de la voirie, plus favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture. **Dans ce contexte, les signataires conviennent de faciliter la réalisation dans les meilleurs délais de ce projet emblématique pour le cœur de l'agglomération.**

Favoriser le report modal, en particulier vers les modes actifs

Un autre axe fort de la politique de mobilité durable de l'agglomération consistera à favoriser le développement des modes actifs et à rendre plus performant le système de transports urbains.

- Développer les aménagements en faveur des modes actifs et en particulier dans le cœur de l'Agglomération

A travers son nouveau schéma directeur des itinéraires cyclables approuvé en mai 2015, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine a défini de nouvelles priorités d'aménagement visant à développer à brève échéance son réseau cyclable et à améliorer la continuité des itinéraires existant. Les premières opérations ciblent en priorité la desserte de la gare de Melun et de son centre-ville - où l'absence d'infrastructures cyclables fait aujourd'hui particulièrement défaut - ainsi que l'Eurovéloroute n°3, véritable lien est-ouest du territoire combinant vocation utilitaire et loisirs. Les aménagements programmés à court terme doivent ainsi permettre de faciliter les conditions de déplacements des modes actifs et d'encourager la pratique quotidienne du vélo et de la marche. **Les signataires s'engagent à faciliter la mise en œuvre de ce schéma, y compris par la mobilisation de financements dédiés, dans la temporalité du CIN.**

- Améliorer l'offre et la performance du système de transport en commun

L'amélioration de l'attractivité des transports en commun passera entre autres par la réalisation d'infrastructures dédiées aux transports en commun, à travers notamment celles prévues dans le cadre du projet TZen 2. En effet, au-delà des fonctionnalités qui seront assurées par le bus TZen 2, notamment concernant les échanges avec les communes voisines de Sénart, ces infrastructures permettront d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun dans le cœur de l'agglomération car elles bénéficieront également au réseau urbain Melibus qui

gagnera en efficacité et donc en attractivité. A l'occasion de ce projet, l'offre de Melibus sera restructurée pour l'optimiser au regard des nouvelles dessertes offertes par le TZen 2. **Afin de tirer le meilleur bénéfice de ces projets en termes d'aménagement urbain et d'attractivité, les signataires du CIN s'engagent à appuyer les opérations concourant à intégrer le TZen 2 dans son environnement urbain, notamment au droit des principales places sur son parcours (place Chapu, Place Saint Jean).**

Par ailleurs, la réalisation du pôle d'échange multimodal de Melun renforcera l'accès et le fonctionnement du système de transport en améliorant considérablement l'intermodalité. Ce pôle, inscrit dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2020, doit permettre de faciliter l'accès aux transports (ferroviaires, urbains et interurbains) en prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements. Le projet intégrera une nouvelle gare routière au nord et au sud des voies ferrées, des stationnements vélos, un parking souterrain, l'amélioration de l'accessibilité de la gare elle-même, une station du TZen 2 ainsi qu'un parvis au droit de l'accès nord de la gare participant à l'amélioration de la fonctionnalité et l'attractivité urbaine du quartier. De plus, l'opportunité et la faisabilité d'une extension d'un transport commun en site propre depuis la gare de Melun, en direction du Sud du territoire communautaire feront l'objet d'études.

Eu égard au rôle stratégique joué par ce pôle multimodal dans la politique de mobilité durable de l'agglomération, les signataires s'engagent à œuvrer pour que l'ensemble des études, procédures et acquisitions foncières préalables à l'engagement des travaux sur ce pôle soit achevé dans la durée du CIN.

C - Améliorer la situation du logement et la qualité de vie pour les populations actuelles comme futures

Le CIN témoigne de la volonté commune de ses signataires de relever les défis de la fabrique d'une ville plus solidaire, plus vivante, plus attractive et pleinement inscrite dans une logique de développement durable. Le projet urbain du territoire vise ainsi à contribuer à l'amélioration de l'habitat et de l'offre de logements, à la dynamisation de l'économie locale et du commerce, ainsi qu'à la restructuration des espaces publics, au service d'une qualité de vie et d'une attractivité renforcées.

Pour l'essentiel les villes sont faites de logements. On peut apprécier la ville à la qualité des habitations : le bâti, sa bonne gestion, sa bonne occupation. Dans l'agglomération, la situation des logements est hétérogène avec un parc attractif, mais aussi de grandes fragilités : une dégradation du centre ancien et une concentration extrême des logements sociaux dans certains quartiers. Par ailleurs, la plus grande part des programmes immobiliers de l'agglomération est en logement. **C'est donc un point essentiel du CIN.**

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la CAMVS, approuvé en 2015 constitue la feuille de route stratégique et opérationnelle sur la période 2016-2021 pour satisfaire les besoins en logements, avec la description des terrains et projets permettant la réalisation du programme. Ce PLH sert de base à la délégation des aides à la pierre à la CAMVS pour la même période.

Le CIN a vocation à faciliter la déclinaison opérationnelle du PLH sur le territoire de l'agglomération. Ainsi, le CIN organise l'action des partenaires :

- sur les **trois thématiques majeurs en matière de logement** : la rénovation, la réhabilitation et la construction.
- et sur **certains territoires clés de l'agglomération** :
 - le Clos Saint-Louis
 - l'arc Nord de Melun,
 - le centre-ville de Melun
 - la future friche du centre hospitalier Marc Jacquet

Les partenaires conviennent d'organiser la déclinaison opérationnelle du CIN autour de trois grandes priorités :

- poursuivre les actions de renouvellement urbain en partenariat avec l'ANRU, sur les quartiers prioritaires et d'autres sites pour les opérations de reconstitutions, en mobilisant les financements exceptionnels de la politique de la ville ;
- développer une offre diversifiée de logements de qualité dans le cadre de projets exemplaires en matière de prise en compte de la transition écologique et énergétique en milieu urbain ;
- lutter contre le compartimentage du cœur d'agglomération, en créant du liant entre ses différents quartiers, afin de conforter l'identité du territoire.
- accompagner les copropriétés pour la rénovation thermique : un appui technique et financier de la CAMVS et des partenaires de l'habitat sera apporté sur le territoire, dans l'objectif de la transition énergétique dans l'habitat privé.

Ces axes identifiés de manière opérationnelle sont interdépendants. Le marché du logement de l'agglomération est à gérer globalement et finement pour jouer la complémentarité et éviter la concurrence entre les programmes. Les opérations, notamment en centre ancien, nécessitent des partenariats avec tous les opérateurs, privés et publics, en raison de leur savoir-faire, de leurs moyens financiers, de leurs compétences opérationnelles et de leur capacité à gérer socialement les chantiers, en particulier pour le relogement et les opérations tiroir.

ARC NORD DE MELUN : mener la rénovation urbaine sur la frange Nord de l'agglomération et le déploiement de l'Arc Nord

La poursuite de la rénovation urbaine sur les quartiers prioritaires de la politique de la ville est au cœur des ambitions portées par le CIN. Ces quartiers, localisés dans le cœur de l'agglomération sur les communes de Melun, du Mée-sur-Seine et de Dammarie-les-Lys, sont identifiés d'après un seul critère : la concentration des familles pauvres.

A ce critère économique, s'ajoutent des réalités qui redoublent leurs singularités : ces quartiers sont structurés autour d'anciens grands ensembles, monofonctionnels, avec une large prédominance du logement social. Mais ces quartiers sont sources de richesses pour le territoire, en particulier parce que c'est en leur sein que se concentre la très grande majorité des jeunes de moins de 18 ans, ceux-là même qui feront les actifs et les forces vives de demain.

Dans ce contexte, le programme de rénovation urbaine constitue une formidable opportunité pour redynamiser ces quartiers et réduire les inégalités. De nombreux dysfonctionnements urbains ont été traités dans le cadre du premier programme de rénovation urbaine, avec le concours de l'ANRU. Les quartiers concernés – les Courtilleraies et le secteur Fenez au Mée, la Plaine du Lys à Dammarie et les Hauts-de-Melun, dans le nord du cœur d'agglomération – ont été profondément transformés.

Ainsi, le bilan des PRU première génération est positif et a permis d'améliorer la qualité de vie des habitants. L'engagement des différents partenaires a contribué à mettre en œuvre des projets ambitieux adaptés aux réalités territoriales.

Les signataires conviennent que le processus de rénovation urbaine ainsi engagé doit être poursuivi afin de pérenniser les investissements réalisés dans le cadre de la première vague de contractualisation et, dans une logique plus prospective, pour transformer durablement la vocation des quartiers.

Une nouvelle contractualisation est ainsi en préparation dans le cadre du « NPNRU » ou ANRU 2, et concernera plus particulièrement le quartier du Plateau de Corbeil – Plein Ciel (composé notamment des quartiers Schuman et Beauregard), à cheval sur les communes de Melun et du Mée-sur-Seine

Ce NPNRU a vocation à s'inscrire dans un vaste schéma d'aménagement à une échelle élargie à « l'Arc Nord », secteur qui s'étend de la ZAC du Champ de Foire à l'ouest à la ZAC St Nicolas à l'est, et qui concentre plusieurs autres projets et équipements structurants pour l'agglomération :

- l'arrivée du TZen 2 sur la RD 306 qui sera requalifiée en boulevard urbain, et, en corollaire, l'aménagement du barreau de liaison entre la RN 105 et la RD 636 qui deviendra la limite urbaine nord de Melun ;
- le futur pôle de santé de Melun, et le site contigu de la butte de Beauregard;
- l'écoquartier de la plaine de Montaigu ;
- la mobilisation du foncier public (zone de logements désaffectés du quartier Lemaitre)

La proximité de ces opérations nécessite une mise en cohérence, voire plus encore de rechercher des synergies entre elles, pour offrir une armature de ville de grande qualité et une entrée de ville valorisante pour l'ensemble du territoire. **Un enjeu fort consistera notamment à tisser du lien, voire même de la complémentarité, entre les quartiers nord de Melun inscrits dans le projet NPNRU et la nouvelle frange urbaine constituée par les différentes opérations rappelées ci-dessus.** Un autre enjeu de même ampleur sera de décloisonner les différentes composantes de cette nouvelle frange urbaine afin de faire interagir des liens urbains, fonctionnels et programmatiques, et d'ordonner le plus efficacement leur mise en œuvre.

Quartiers Schuman et Beauregard, dans le cadre de la NPNRU	RENOVER
Immeuble Plein Ciel logements désaffectés du quartier Lemaître rénovation thermique du parc	REHABILITER
Ecoquartier Plaine de Montaigu ZAC des Trois Noyers à Rubelles	CONSTRUIRE
TZEN 2 Santépôle Beauregard ZAC des Hautes Bornes	AMENAGER

CŒUR DE VILLE DE MELUN : Porter le renouveau

Le cœur de ville de Melun constitue la mémoire de la cité. Son urbanisme porte la trace de la présence de la ville depuis l'antiquité, par certains vestiges et monuments comme par sa trame urbaine.

D'autres villes ont fait de leur centre historique un haut lieu de la vie sociale : logements, commerces, équipements culturels, mise en valeur touristique. Souvent, cette démarche s'est accompagnée d'une « révolution des déplacements », promouvant liaisons piétonnes et transports en commun, sans pour autant bannir les voitures.

Or, le centre-ville melunais est concerné par une dévitalisation qui touche tant l'animation commerciale que la qualité du bâti et des espaces publics. Cette dévitalisation impacte directement l'attractivité de l'agglomération et menace l'équilibre du territoire. Pour y remédier, le projet de rénovation du centre-ville associe une action coercitive de lutte contre l'habitat indigne à une action prospective sur les commerces, les espaces publics et d'une manière générale sur l'image du centre-ville melunais.

Ce projet se décline en plusieurs éléments :

- **une Opération de Restauration Immobilière (ORI)** sur une trentaine d'immeubles de manière à agir, par le biais d'une Déclaration d'Utilité Publique arrêtée le 15 juin 2016, sur l'habitabilité de ces immeubles. Cette opération d'aménagement est couplée à l'appel à projet francilien pour la mise en place d'une stratégie urbaine de lutte contre l'habitat indigne, destiné à envisager la remise en habitabilité des biens anciens dégradés au travers d'opérations à l'îlot. Par ailleurs cette ORI pourra permettre de diversifier le parc ancien de logements en créant de nouvelles typologies de manière à installer de nouvelles populations sur le cœur de ville.
- **une opération de montée en gamme du centre-ville de Melun**, destinée à transformer l'image du centre-ville par un réaménagement global des circulations, du lien à la Seine et à l'île Saint-Etienne et des places du cœur de ville. Ce réaménagement tirera tout le bénéfice de l'arrivée du TZen 2, qui favorisera le désenclavement du centre-ville et renforcera sa liaison aux autres quartiers, au fleuve mais aussi à la Gare, en lien avec les opérations d'aménagement du pôle gare. Il conviendra de s'appuyer sur les « marqueurs » que sont les places urbaines, en particulier la place Saint Jean à réaménager, les parcs et espaces verts comme le parc Faucigny-Lucinge, les berges de Seine, les monuments comme la collégiale Notre-Dame ou l'église Saint-Aspais, et les équipements collectifs comme le marché ou encore l'espace Saint Jean.
- Plus précisément, le **réaménagement de l'île Saint-Etienne**, cœur historique de la ville constitue un enjeu en soi, et interroge sur la place et le devenir des équipements publics, en **particulier du centre de détention de Melun.**

Les signataires s'engagent à appuyer cette action en faveur d'une reconquête des centres urbains, qui sera étendue aux autres communes du cœur d'agglomération, à savoir Vaux le Pénil, Dammarie-les-Lys et Le Mée-sur-Seine.

Espaces urbains du centre-ville, en particulier les places	RENOVER
Immeubles du centre-ville, dans le cadre d'une ORI	REHABILITER
	CONSTRUIRE
TZEN 2 liaisons douces Île Saint-Etienne	AMENAGER

QUARTIER CENTRE-GARE : Renforcer la polarité du cœur d'agglomération aux abords de la gare

La gare de Melun est l'une des gares franciliennes les plus importantes. Près de 4 millions de voyageurs y transitent chaque année. Cette gare est devenue un pôle multimodal important, cœur du réseau de desserte de l'agglomération comme du réseau de desserte du département par bus (Seine-et-Marne express). Ce pôle d'échanges multimodal (PEM) sera consolidé avec l'arrivée du TZen 2 et confortera le développement d'un nouveau quartier gare devant accueillir habitat, immeubles tertiaires et hôtellerie.

La libération de foncier ferroviaire en pied de gare, l'amélioration de l'accessibilité de cette dernière ainsi que la mutation à tout juste 500 mètres d'une emprise constituant le futur quartier Saint Louis de Dammarie-lès-Lys, décrit ci-après, et formant avec la gare un projet d'ensemble, créent en effet les conditions favorables à **une opération de requalification urbaine d'ampleur à l'une des portes d'entrée majeures de l'agglomération.**

Les signataires du contrat partagent également la conviction que la reconfiguration du pôle-gare, pour en faire un authentique pôle d'échanges multimodal (PEM), constitue une opportunité pour y développer un centre d'affaires et d'innovation « nouvelle génération », qui constituera un pôle d'attraction majeur pour les activités tertiaires à l'échelle du sud-est francilien.

Les besoins en termes de déploiement d'infrastructures lourdes, de réalisation de nouveaux équipements primaires et de proximité, d'aménagement d'espaces publics support d'un nouveau paysage, cumulés à une multiplicité d'intervenants et des modalités contraignantes de libération de foncier (reconstitution d'installations ferroviaires, dépollution, ...) ne doit pas avoir pour effet de réduire les ambitions du projet et d'en sacrifier la qualité.

Il s'agit au contraire de consolider un partenariat local et de mettre en place un pilotage stratégique qui garantisse l'émergence d'un projet qui diffusera une nouvelle qualité de vie en cœur d'agglomération. A ce titre, compte-tenu du lien étroit qui lie l'aménagement de ce quartier centre-gare et le pôle d'échanges multimodal, les signataires du CIN s'accordent sur la nécessité de sécuriser au plus tôt le foncier nécessaire à la concrétisation de ces projets, et en tout état de cause dans la temporalité du CIN.

Entrées Nord et Sud de la gare	RENOVER
Tour Gallieni Copropriété dégradées	REHABILITER
Mobilisation du foncier SNCF – programmes bureaux et logement	CONSTRUIRE
Gares routières - TZEN 2 liaison avec le clos Saint-Louis	AMENAGER

QUARTIER SAINT LOUIS ET CENTRE HOSPITALIER MARC JACQUET : faire de friches urbaines des pôles de logements et de services

L'augmentation de l'offre de logements apparaît comme une nécessité absolue afin de ne pas aboutir à une situation de déprise démographique sur le territoire, et peut être génératrice d'un nouveau dynamisme résidentiel. **Pour ce faire, il s'agit de mettre en place les conditions permettant d'accélérer le rythme de production et d'écoulement de l'offre neuve** : au regard d'une moyenne de 456 logements mis en chantier entre 2010 et 2013, l'objectif pour les 6 prochaines années est d'atteindre les 600 logements par an.

Plusieurs secteurs de projets, reposant sur des emprises foncières en renouvellement de friches (industrielles, d'équipement) ou sur des sites d'urbanisation préférentielle, ont ainsi été ciblés pour contribuer significativement, de manière maîtrisée et organisée, à cet axe-clé du programme local de l'habitat approuvé le 26 octobre 2015, « produire plus et mieux ». En outre, il s'agit de privilégier des sites bénéficiant d'une bonne articulation avec les infrastructures de transport collectif et dont la taille permet d'apporter une réponse diversifiée en typologie, gamme de prix, mais aussi de fonctionnalités.

- *Le Clos Saint-Louis, friche industrielle et portuaire de 170 hectares située sur Dammarie-les-Lys, se situe à proximité de la gare de Melun - son aménagement étant pensé avec le quartier centre-gare comme un ensemble indissociable - mais aussi au bord de la Seine, dont la berge vient d'être aménagée en liaison douce. Ce nouveau "morceau de ville" est susceptible, avec le quartier gare décrit ci-avant, d'entrer rapidement dans des phases d'aménagement très opérationnelles, la création d'une ZAC étant envisagée dès 2017. Compte tenu de la dimension de cette opération, d'intérêt national, l'aménageur à retenir devra avoir la capacité technique et financière pour porter un tel projet ;*
- La construction du SantéPôle dans le quartier Beauregard va conduire à la libération, courant du premier semestre 2018, d'un important potentiel foncier jouxtant le centre-ville de Melun et le centre de Vaux-le-Pénil. La valorisation de cette friche urbaine permettra, à terme, le développement d'une offre de logement de qualité. La servitude inscrite pour ce site implique le maintien d'un équipement collectif. Enfin, le parc de Faucigny-Lucinge, poumon vert de la cité dont la mise en valeur est nécessaire, concourt à l'attractivité potentielle du site.

La valorisation de ces friches urbaines implique un travail sur :

- la qualité architecturale et de la construction, singulièrement en matière de performance énergétique du bâti
- la mixité sociale : l'offre en logement locatifs sociaux doit être adaptée pour tenir compte en particulier de la reconstitution de l'offre locative suite à la rénovation urbaine des quartiers Beauregard et Schuman, comme à la proximité de pôles universitaires (logement étudiant)
- le désenclavement de chacun de ces sites, notamment par les transports collectifs.

	RENOVER
Dépollution du site du Clos-Saint-Louis	REHABILITER
Programmes de logements neufs	CONSTRUIRE
Liaison entre ces quartiers et les pôles de centralité (centre-ville et gare), franchissement du talus SNCF par transports en commun et liaisons douces, offre de transport en commun, transport guidé, traversée de Seine	AMENAGER

UN TERRITOIRE ENGAGE DANS LA TRANSITION ENERGETIQUE ET NUMERIQUE

Chacune des polarités accueille plusieurs opérations d'aménagement d'envergure pouvant se lancer à court terme mais de natures parfois très diverses. Aussi la réussite de cette restructuration urbaine passera-t-elle par une mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux ainsi que par la convergence des outils et moyens mis en œuvre par chacun de ces acteurs afin de garantir la cohérence des actions menées.

En outre, l'agglomération **Melunaise a l'ambition d'inscrire ces opérations dans la transition écologique et énergétique.**

Chef-lieu d'un département qui voit se multiplier les projets de valorisation de ses ressources naturelles (production de bio-méthane et géothermie, développement de la filière chanvre, cœur historique de la production de miscanthus, projets de construction en bois), **elle a vocation à valoriser ces expériences dans les opérations de construction nouvelle et de réhabilitation.** La recherche d'une haute qualité environnementale dans la conception et la mise en œuvre de ces opérations et l'innovation dans la production de l'énergie participeraient ainsi simultanément du développement d'un tissu d'entreprises dédiées et de la constitution d'aménités positives, facteur d'attractivité du territoire.

Enfin, l'ensemble de ces opérations d'aménagement ne saurait se penser **sans une dimension numérique affirmée.** Melun doit s'affirmer comme territoire connecté, et bénéficier à ce titre autant de l'appui des pouvoirs publics dans le cadre du plan France Très Haut Débit, que de la prise en compte intégrale de cet enjeu par les aménageurs (bornes WI-FI dans les espaces publics et collectifs, espaces de télétravail, etc.).

D - Construire une offre de formation plus diversifiée et de rayonnement national

Développer l'offre en matière d'enseignement supérieur

Les signataires du CIN s'accordent sur la nécessité de mettre au cœur du contrat l'objectif de renforcement de l'offre de formation sur le territoire, pour tous les publics et tous les niveaux. En effet, la formation est le vecteur qui donne aux individus le bagage de connaissances, savoir-faire et savoir-être indispensables pour exercer pleinement leur citoyenneté et accéder à un métier épanouissant. Elle répond donc à des enjeux de justice sociale, en luttant contre les inégalités sociales, et d'efficacité économique.

Or, une large part de la population ne dispose pas aujourd'hui du niveau de qualification suffisant pour leur permettre de trouver un emploi, *a fortiori* au sein du territoire. Ce constat est source de frustrations pour ces populations, en particulier pour les jeunes dont beaucoup se trouvent exclus du marché du travail. De plus, une part significative des actifs résidents au sein de la CAMVS sont contraints à des déplacements importants pour trouver un emploi correspondant à leurs compétences. Dans ce contexte, le projet économique et social porté par le CIN ne pourra pleinement réussir que s'il s'accompagne d'une stratégie de développement des formations adaptées aux mutations en cours et à venir sur le territoire.

Un axe fort de cette stratégie vise à offrir de nouvelles chances d'accès à l'enseignement supérieur aux populations du territoire. En effet, cette offre de formation repose sur des connaissances et des compétences qui permettent aux individus de développer polyvalence et capacité d'adaptation. Ces qualités apparaissent aujourd'hui d'autant plus utiles que les mutations rapides que connaît le tissu économique font que les besoins de qualification évoluent aussi rapidement. En outre, l'enseignement supérieur est un vecteur de diffusion de l'innovation et des avancées scientifiques et techniques, et est amené à ce titre à jouer un rôle fort pour soutenir la stratégie de développement économique du territoire, tournée vers les filières innovantes et à haute valeur ajoutée.

Grâce à l'EOGN et à l'antenne de l'université Paris II Panthéon-Assas, le territoire contribue déjà significativement à la dynamique régionale en matière d'enseignement supérieur, qui fait de la région-capitale un des principaux pôles mondiaux du savoir. Ainsi, l'Université Paris II Panthéon Assas accueille à Melun 1900 étudiants en première, deuxième et troisième années de droit, d'économie-gestion et d'AES en plein centre-ville sur l'Île Saint-Etienne. L'Institut de droit et d'économie de Melun a été créé en 1987 dans le cadre d'un partenariat entre les collectivités territoriales (Ville de Melun à l'origine puis aujourd'hui Communauté d'agglomération de Melun Val-de-Seine) et l'université Panthéon-Assas.

Par ailleurs, le Centre des Musiques Didier Lockwood à Dammarie lès Lys propose des formations supérieures en partenariat avec l'Université Evry Val d'Essonne. Il délivre un diplôme national supérieur professionnel de musicien et une licence musique et arts du spectacle. Pour autant, malgré cette offre, ce sont plus de 2000 demandes annuelles d'admission post-bac qui restent non satisfaites à l'antenne de Panthéon-Assas. En outre, au-delà de l'université, l'offre d'enseignement supérieur se limite à diverses sections de BTS techniques ou tertiaires et aux classes préparatoires littéraires, économie-commerce ou scientifiques offertes par le Lycée Jacques Amyot.

Les signataires conviennent de compléter cette offre afin de conforter le positionnement de l'agglomération comme pôle universitaire majeur du Sud-Est francilien. Les filières droit-économie-gestion doivent se développer et de nouvelles offres scientifiques et technologiques pourraient être proposées en partenariat avec des universités ou écoles Parisiennes, mais aussi dans d'autres domaines restant à définir. Un lieu d'accueil est d'ores et déjà identifié sur le site désaffecté de l'ancien IUFM de la Rue Belle Ombre. L'enseignement supérieur et la recherche sont, des leviers importants aussi bien pour le rayonnement que pour la compétitivité du territoire.

Pour répondre à cet enjeu, le CIN porte un projet global reposant sur l'implantation de nouvelles universités et écoles, mais aussi de toutes les aménités concourant à rapprocher les étudiants et le territoire, autour notamment de la réalisation de logements étudiants et d'une offre de restauration adaptée.

Renforcer l'offre de formation primaire et secondaire, en particulier dans les quartiers présentant les niveaux de qualification des actifs les plus faibles

Pour que l'offre d'enseignement supérieur puisse pleinement bénéficier aux populations du territoire, il importe également de renforcer l'efficacité de l'enseignement primaire et secondaire, qui est une condition à l'entrée dans les cycles de l'enseignement supérieur. La lutte contre le décrochage scolaire constitue une priorité à part entière, en particulier dans les quartiers les plus défavorisés de l'agglomération, car c'est un vecteur fort d'exclusion sociale. C'est pourquoi la réhabilitation des écoles de ces quartiers doit constituer un axe fort de la politique de rénovation urbaine.

Certains projets pourraient compléter cette dynamique, tel qu'un lycée avec sections internationales ou un établissement d'excellence, ou encore la généralisation de l'école numérique.

Renforcer l'offre de formation « tout au long de la vie »

Les signataires s'accordent sur la nécessité de promouvoir les outils de formation continue et professionnelle qualifiante, en partenariat avec les filières économiques structurantes du territoire. L'existence d'un centre de formation aux métiers du BTP et d'un tissu d'entreprises de ce secteur à Vaux-le-Pénil est un exemple parmi d'autres de synergies possibles, qui pourraient être étendues à l'aéronautique (lycée professionnel ou centre de formation à Villaroche) ou encore, en partenariat avec d'autres territoires voisins (unité de production Pasquier au Châtelet-en-Brie, école hôtelière à Ferrières, hôtellerie à Fontainebleau...), à l'agroalimentaire et au tourisme

E - Prôner une stratégie de développement économe en ressources et qui valorise les richesses agricoles et naturelles du territoire

Le territoire de la CAMVS dispose d'atouts agricoles et naturels de tout premier plan, qui ont joué un rôle majeur dans la construction de son identité. Or, le mode de développement des tissus urbains qui a longtemps prévalu a conduit, au fil des ans, à rogner sur ces espaces, ce qui a amené à une forme de clivage entre espaces à dominante urbaine et espaces à dominante rurale. Le CIN porte comme ambition de dépasser cette approche de l'aménagement pour amener à un fonctionnement plus équilibré entre ces espaces.

Les activités agricoles du territoire ont vocation à jouer un rôle-clé dans cette stratégie. En effet, l'agriculture assure une triple fonction :

- fonction productive en tant qu'activité économique à part entière ;
- fonction sociale, notamment en tant que marqueur de l'identité d'un territoire et de son cadre de vie ;
- fonction environnementale, en ce que les espaces agricoles peuvent constituer des corridors biologiques voire des réservoirs de biodiversité, ou contribuer à la production d'énergies renouvelables.

Les signataires du contrat s'accordent sur la nécessité de conforter la place de l'agriculture au sein du territoire, autour de cinq axes formant l'ossature d'un projet agricole de territoire :

- mettre en œuvre, dans le cadre des documents d'urbanisme, une gestion raisonnée de l'espace articulée autour de la lutte contre l'étalement urbain et contre la fragmentation des espaces, et veiller à la prise en compte des problématiques propres à l'exploitation agricole (notamment en matière de circulations agricoles) lors de l'élaboration de ces documents et de la mise en œuvre des projets ;
- accompagner les mutations des activités agricoles du territoire pour mieux répondre à l'intérêt grandissant des populations pour l'agriculture de proximité et les productions locales. En particulier, il conviendra de poursuivre les efforts engagés autour de la promotion des circuits courts ;
- préserver les paysages de la banalisation, ce qui supposera d'être vigilant à la qualité des franges urbaines et des entrées de ville, de valoriser la relation avec l'hinterland Briard (Meun porte sur de la Brie, un des espaces agricoles français les plus typés) et de donner une stabilité et une fonctionnalité propre aux espaces de transition ville-campagne.
- Favoriser l'installation d'entreprises à vocation agroalimentaire ou valorisant la production de l'agriculture ou de ses sous-produits notamment sur les sites de Villaroche et de Vaux-le-Pénil
- Favoriser les filières énergétiques valorisant des sous-produits agricoles, en particulier la méthanisation (projet d'unité duale à Dammarie-les-Lys)

Le CIN porte également comme enjeu majeur de reconnecter la ville avec la nature. En effet, la nature en ville apparaît aujourd'hui comme un facteur-clé de l'attractivité résidentielle des territoires, en tant qu'elle participe de l'embellissement du cadre de vie urbain et offre des fonctions récréatives et de détente. Elle peut également contribuer à renforcer le lien social, par exemple dans le cadre de jardins familiaux ou partagés, voire peut servir de vecteur de développement économique, en lien avec la demande croissante des populations pour l'écotourisme.

La nature en ville est encore peu présente au sein de l'agglomération. Or, le potentiel apparaît considérable : le cœur d'agglomération se développe au contact de la forêt de Fontainebleau, il est traversé par la Seine, avec ses rives peuplées de peupliers, et accueille des sites paysagers remarquables tels que la vallée de l'Almont ou encore la butte boisée qui abrite l'hôpital Marc Jacquet. **Les signataires du CIN conviennent de l'enjeu que représente ce potentiel, à valoriser dans les projets d'aménagement du territoire.**

III - Les choix organisationnels liés à la mise en œuvre du CIN

A - Une gouvernance politique partagée

La complexité des opérations portées aujourd'hui par le territoire tient à ce que leur poursuite nécessite :

- de s'appuyer sur des expertises variées (techniques, juridiques, environnementales etc.), adaptées aux réalités de chaque projet ;
- de pouvoir mobiliser, le moment venu, des moyens financiers parfois importants ;
- de composer avec les différentes échelles de l'aménagement (îlot, quartier, commune, agglomération) ;
- de mêler plusieurs maîtres d'ouvrage et financeurs ;
- d'associer une grande variété d'acteurs (société civile, acteurs économiques, associations etc.), dont les intérêts peuvent être divergents même si leur participation assoie l'acceptabilité des projets ;
- de s'articuler les unes avec les autres, pour garantir la cohérence d'ensemble de la politique d'aménagement et ainsi maximiser les retombées générées par ces projets.

Une première réponse opérationnelle à ces facteurs de complexité devra résider dans la définition, dans le cadre du CIN, d'une structure de gouvernance adaptée pour accompagner la mise en œuvre des actions décidées dans le contrat.

Ainsi, l'ampleur des projets, les questions qu'ils soulèvent et leur interdépendance, justifient la mise en place d'un cadre de débat et d'actions de coopération pour garantir la cohérence des choix d'aménagement, la qualité du développement et la concrétisation de ces projets dans les meilleurs délais.

En outre, dans le contexte actuel de réduction des déficits publics et de diminution de la dépense publique, ces échanges devront également permettre aux signataires du contrat de s'accorder sur un ordonnancement soutenable de ces opérations, afin d'optimiser leurs retombées socio-économiques sous la contrainte des capacités budgétaires et financières de chacun d'eux.

Il importe donc que le CIN définisse le cadre organisationnel à instaurer pour identifier les rôles et les responsabilités de chacun, et pour structurer les processus de décision, tout en favorisant une circulation efficace de l'information entre les différents acteurs de la mise en œuvre du contrat.

Quel que soit le mode d'organisation retenu, celui-ci devra veiller :

- à être suffisamment souple pour être compatible avec le temps des projets ;
- à ne pas alourdir les processus de décision, dans un souci de simplification, ce qui pourra conduire à ce que cette gouvernance vienne se substituer à certaines instances de pilotage de projets préexistantes à la signature du CIN ;
- à garantir la robustesse du processus de décision, par l'association et l'adhésion des acteurs-clé concernés à ce processus.

Pour définir ce cadre organisationnel et rassembler les partenaires au sein d'instances permettant de développer une stratégie territoriale partagée, une « comitologie » adaptée sera mise en place.

Le pilotage politique, stratégique et opérationnel des actions retenues dans le cadre du CIN sera assuré par un comité de pilotage stratégique, lequel s'appuiera sur le travail de comités techniques structurés par secteurs de projets ou par thématique-clé (habitat, développement économique/emploi/formation, tourisme, mobilité...) dont certains existent déjà.

Ce comité de pilotage a pour vocation de veiller à la bonne réalisation des orientations stratégiques et sectorielles du CIN.

Le Comité de Pilotage Stratégique :

Le Comité de Pilotage Stratégique se réunit autant qu'il sera nécessaire pour piloter le CIN, fixer les orientations et retenir les priorités opérationnelles, s'assurer de leur cohérence et de la bonne exécution du contrat tant sur le plan calendaire que financier. Il est coprésidé par Monsieur le Préfet de Seine-et-Marne et Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine. Il rassemble, au sein d'un groupe volontairement resserré, constitué en vue de simplifier et rationaliser la prise de décision :

- Les vices-présidents et conseillers communautaires délégués de la CAMVS en charge :
 - des opérations d'aménagement urbain et de l'organisation du réseau de transports urbains [M. Battail]
 - du développement durable, de la qualité de vie, de la mise en œuvre du schéma directeur des liaisons douces et de la valorisation des rives de Seine [M. Vernin]
 - du développement économique, de l'innovation et de la prospective et des zones d'activités économiques [M. Paul-Petit]
 - de la réalisation du Plan Local de Déplacements, du pôle d'échanges multimodal et du TZen 2 [M. Fabre]
- Monsieur le Maire de Maincy
- Monsieur le Vice-Président de la Région Île-de-France en charge des Transports, Vice-Président du STIF
- Monsieur le Président du Conseil Départemental de Seine-et-Marne

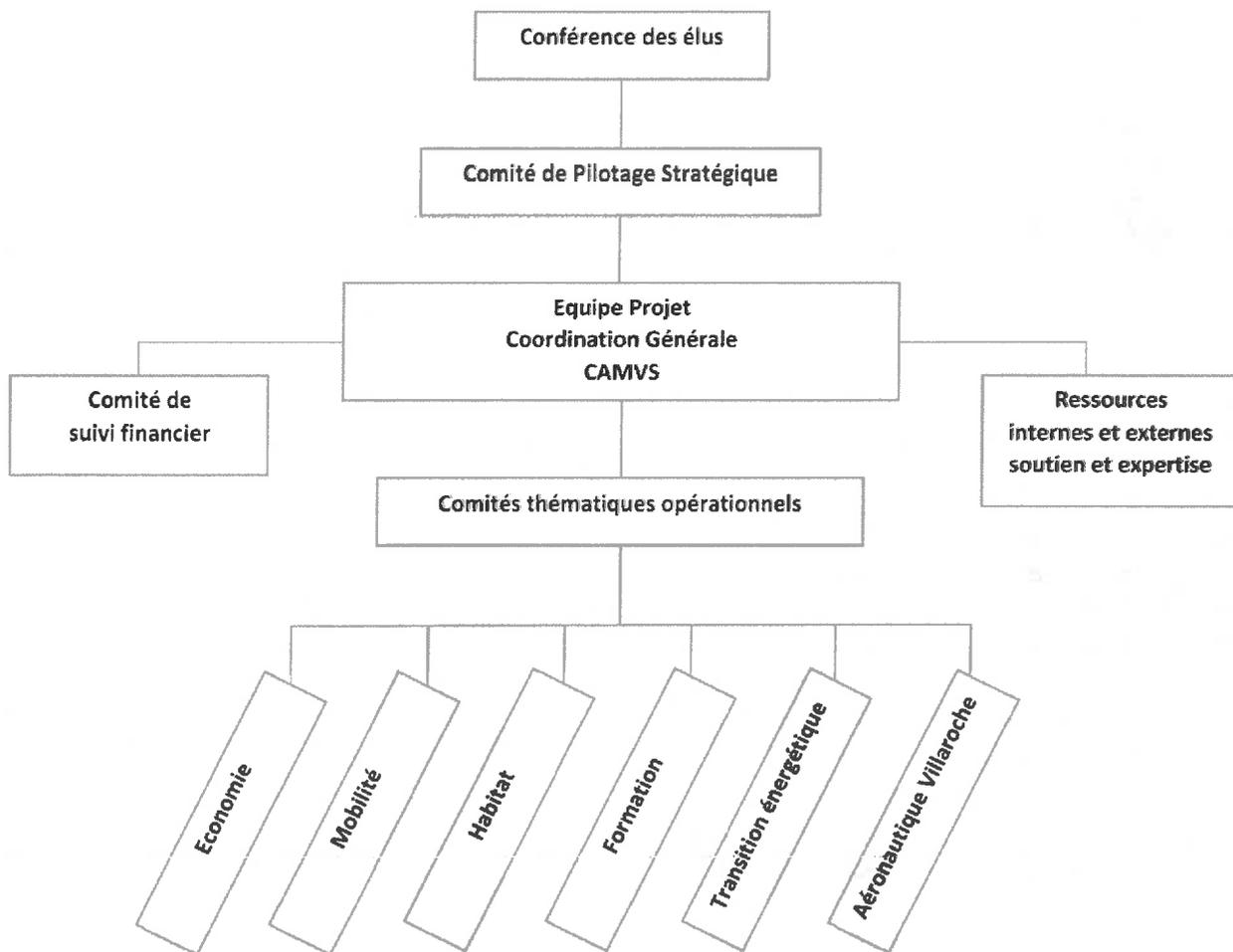
La conférence des élus :

La conférence des élus est constituée des maires des communes du territoire intercommunal ou de leurs représentants et des Vices-Présidents de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine. Monsieur le Maire de la commune de Réau et Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud ou leurs représentants y sont associés. Cette conférence est l'instance de partage entre élus, de réflexion, discussion et échanges permettant de trouver conjointement des solutions aux éventuelles divergences susceptibles d'apparaître quant à la réalisation des opérations.

Les comités thématiques opérationnels

Compte tenu de la nature même du contrat d'intérêt national et de ses axes de travail, il est prévu la mise en place de cinq comités thématiques opérationnels, chargés sous la responsabilité d'un chef de projets de mettre en œuvre les ambitions du contrat.

Comités thématiques opérationnels					
Transition énergétique	Formation	Habitat	Mobilité	Economie	Aéronautique / Villaroche
Etat (DDT, DRIEE) ADEME Sdesm Chambre d'Agriculture CAMVS	Etat Région Île de France Universités Rectorat Chambre de Commerce et d'Industrie Chambre de Métiers Département de Seine-et-Marne Sympav CAMVS	Etat (Sous-Préfecture à la Ville, DDT, DDCCS) Communes de Melun et de Le Mée sur Seine (NPNRU) EPFIF Chef de projet NPNRU AORIF Action Logement CAMVS	Etat (DDT, DRIEA) STIF SNCF Département de Seine et Marne Région Île de France Haropa CAMVS	Etat (DI-RECCTE) Pôle Emploi Seine et Marne Développement Seine et Marne Numérique Chambres consulaires Comité Départemental du Tourisme Région Île de France Groupement hospitalier territorial CAMVS	Etat (SGAR, DIRECCTE) Sympav Astech Région Île de France CAMVS EPA Sénart

La conduite de projet**B - Les outils opérationnels d'aménagement**

Une deuxième réponse opérationnelle aux facteurs de complexité présentés ci-avant pourra également être apportée par une coordination renforcée des différents outils opérationnels d'aménagement actifs sur le territoire. Il pourra notamment être recherché une mutualisation de leurs moyens au sein d'une même entité, qui aurait à assurer la conduite des grandes opérations d'aménagement du territoire relevant des axes stratégiques du CIN.

Plusieurs approches gagneraient à être étudiées autour d'un renforcement des missions de la SPL Melun Val de Seine Aménagement, d'une extension du périmètre d'activités d'un Etablissement Public d'Aménagement au territoire, voire de la recherche ou la création d'un nouvel aménageur de type SPLA in.

Cet outil d'aménagement à créer sera dédié à la conduite des grandes opérations d'aménagement du CIN et rassemblera au sein d'une gouvernance partagée l'État, les collectivités locales et leurs opérateurs. Il partagera les financements dédiés et les risques liés aux opérations.

Compte-tenu de la diversité des domaines d'intervention attendus pour cet outil opérationnel d'aménagement de même que de l'étendue de son territoire d'action, les réflexions qui seront menées autour de sa constitution gagneront à associer des opérateurs de premier plan tels que l'EPFIF, l'EPA Sénart, ou d'autres Etablissements Publics d'Aménagement susceptibles d'agir sur le territoire.

IV. Esquisse financière

Contrat d'intérêt national de l'Agglomération Melun Val de Seine	
Conforter le développement économique	Estimation du besoin de financement public de l'opération
Développement de la filière aéronautique Aménagement du pôle aéronautique Desserte routière et transports en commun Animation du cluster aéronautique	40 M€
Développement culturel et touristique Démarche Grand Site Amélioration de la desserte du site	3 M€
Structuration de la filière santé Etudes préalables Aménagement foncier	5 M€
L'innovation alimentaire Définition d'une stratégie	0,5 M€
Accueil et développement des entreprises Requalification des parcs anciens	5 M€
Maîtriser les déplacements à l'échelle de l'agglomération	
Elaboration d'un Plan Local de Déplacements et études sur les scénarios d'aménagement complémentaires en matière de mobilité (délestage du trafic routier de transit du cœur de l'agglomération, Pont aval)	5 M€
Réalisation du Pont amont	20 M€
Favoriser le report modal	
Vers les modes actifs : liaisons douces, EV3, ... Vers les transports en commun : TZen 2	10 M€ 200 M€ (partagé avec CIN Porte sud du Grand Paris)
Etude d'opportunité et faisabilité d'une extension vers le Sud du territoire d'un TSCP Intégration urbaine du TZen 2 Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)	0,5 M€ 10 M€ 8 M€
Améliorer la situation du logement	
NPNRU de Melun-Le Mée sur Seine	30 M€ (hors bailleurs)
Renouveau du Cœur de Ville de Melun Opération de Restauration Immobilière - tranche 1 Aménagement urbain (place Praslin, Île Saint Etienne, cœur historique...), reconquête des centres villes des communes urbaines de l'agglomération	3 M€ 8 M€
Quartier Centre Gare	10 M€
Quartier Saint Louis	20 M€
Centre Hospitalier Marc Jacquet-Constance Pascal	10 M€
Construire une offre de formation diversifiée	
Développer l'offre d'enseignement supérieur Acquisitions immobilières Travaux de rénovation	20 M€
Renforcer l'offre de formation primaire, secondaire, tout au long de la vie Etudes d'opportunité Centre de formation métiers de l'aéronautique	10 M€
Une stratégie économe en ressources et valorisant les richesses naturelles et agricoles	
Etudes d'urbanisme, chartes paysage, promotion de l'agriculture et valorisation des sous-produits agricoles, agriculture urbaine, énergies renouvelables	2 M€

V. Engagement des signataires en matière de financement et de gouvernance

1 - Les signataires du CIN s'accordent sur ses objectifs et les grands programmes présentés dans le présent document. Les signataires s'accordent sur la nécessité d'ordonner ces différents projets, afin d'en assurer l'efficacité et la soutenabilité technique, économique et financière.

2 - Ils s'engagent à mettre en place une gouvernance partenariale et respectueuse des intérêts et des responsabilités de chacun.

3 - La dimension des projets structurants retenus dans le présent contrat nécessite un accompagnement financier exceptionnel de toutes les parties prenantes à ce contrat. Cette contribution visera à générer un effet levier sur le bouclage du financement global des actions prévues au contrat, afin d'accélérer la réalisation des projets et de garantir leur bonne mise en œuvre.

Aussi, au-delà des engagements de droit commun ou d'ores et déjà contractualisés (CPER, ANRU, etc.), l'État apportera un soutien spécifique pouvant aller jusqu'à 50 millions d'euros supplémentaires sur la durée du contrat. Ces engagements financiers seront mobilisés en fonction du niveau d'avancement des actions à mener et des besoins identifiés, et seront subordonnés à l'ouverture de moyens financiers suffisants dans les lois de finances pour l'État. Une convention de financement sera conclue avec les collectivités territoriales qui s'engageront pour un financement équivalent, selon une clé de répartition à définir dans le cadre de cette convention. Des financements européens seront recherchés.

4 - La réussite du projet porté par le contrat d'intérêt national implique donc la mobilisation de moyens d'ingénierie conséquents, sous la forme d'une équipe et d'une structure projet dédiées.

5 - Ils conviennent d'intégrer les enjeux et les projets du CIN dans les grands documents de planification et de programmation et les instruments de financement dont ils partagent la maîtrise (SCoT, documents d'urbanisme locaux, CPER, outils locaux de contractualisation, etc.)

6 - Ce contrat est conclu pour une durée de cinq ans, qui pourra être prolongée par avenant. Son contenu pourra faire l'objet d'avenants sur proposition du comité de pilotage stratégique.

Pour l'Etat,
Le Préfet de Région Ile-de-France



Michel Delpuech

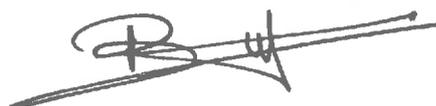
Pour la Communauté d'Agglomération



Le Président

Louis Vogel

Pour le Département de Seine-et-Marne
Le Président



Jean-Jacques Barboux

