

EUROPAN 14 – EVREUX, PORTES DE NORMANDIE

**Report of the site visit and discussions with the EUROPAN candidates
March, 31st 2017**

GREETING BY MR. GUY LEFRAND, MAYOR OF EVREUX AND PRESIDENT OF EVREUX PORTES DE NORMANDIE.

Mr. Lefrand began by mentioning Evreux's remarkable heritage, recalling that the city is in the process of becoming Ville d'Arts et Histoire and is in the process of defining its AVAP (aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine).

The city can count on the economic power of heritage, which justifies the investments to develop tourism. As Mr Lefrand said, "we need the past to prepare tomorrow", and the European competition is a great opportunity to prepare for and think about the future of Evreux.

Then, Mr Lefrand listed a few basic points for the city.

It is a city where the history of its development is read in the streets.

Mr Lefrand explained that Evreux has several labels:

- a city of water (recalling that the city is built on the Iton River)
- a religious city (of which Notre Dame Cathedral is evidence)
- a remarkable patrimonial heritage (from Antiquity to the post-war reconstruction period, i.e. Notre Dame Cathedral contains also remains of the Gallo-Roman city)
- a city of nature (the many hillsides encircling the city, some of which are classified as an exceptional nature areas).

Although Evreux asserts its historical legacy, it also knows how to look ahead. And the train station represents the future of the city.

Mr. Lefrand reminded us that the station was built in 1839 and has never stopped evolving. Today, approximately 3000 people use it every day.

Proof of a forward-looking attitude, the Evreux railway station is now called Evreux Normandie, positioning it at the heart of the economic development of the new region.

On this subject, Mr Lefrand recalled that within 10 years Evreux would be less than an hour from Paris. Today, Evreux is engaging in a policy to revitalize the site of the station, to make this area not a divide (as it appears in the urban fabric) but an active and creative centre, so that tomorrow we will not be saying Paris is one hour from Evreux but, on the contrary, that Evreux is one hour from Paris. The city has already begun this process and a service-sector building for new activities will soon be built on the station site.

Mr. Lefrand concluded by recalling the city's expectations from the European competition:

- a renewed approach to the city
- a forward-looking vision for the territory

- innovative thinking
- a need to combine scales so as to avoid recreating divisions on the site

The city needs to be brought together to construct a 21st-century Evreux. The European candidates are invited to do just that.

INTRODUCTION BY MR XAVIER HUBERT, THE PRESIDENT OF CAUE 27 AND VICE-PRESIDENT OF EVREUX PORTES DE NORMANDIE (IN CHARGE OF REGIONAL PLANNING AND ENERGY).

Mr Hubert recalled some of the specifics of the site:

- the large surface area of both project and study site provides an opportunity for ample consideration of the entire territory of Evreux.
- the station neighbourhood, one of the objectives of which is to repair the divide between the lower and upper parts of the city. The Botanical Gardens are a unique opportunity to connect the train station to the city centre.
- to reinvigorate economic development, hence the expected consideration of spaces around the station that need to be significantly managed.

Mr Hubert explained, for his part, the results expected from the European competition:

- the definition of productive streets leading from the station that can secure pedestrian flow and reinvigorate business in the heart of the city
- development considerations for the Botanical Gardens, which, in his opinion, should not be seen as precious but as a crucial public space at the heart of the European project
- recognition of local heritage (architectural and vegetal) as an opportunity for urban and economic development, from which tourism could profit.

COMMENTS FROM MS. ISABELLE MOULIN, SECRETARY GENERAL OF EUROPEAN FRANCE.

Ms. Moulin recalled that European is developing, with each new competition, a little further into rural areas.

Evreux is a city at the heart of a vast rural territory, near a large metropolis. In this sense, the candidates' proposals must take into account different scales and territorial interactions.

Finally, Ms. Moulin recalled competition time constraints:

- site questions need to be addressed before 19 May 2017
- competition results will be announced by 30 June 2017, at the latest.

Following this introduction, the candidates were taken to visit the study site (see attached map). Below are comments made during the visit:

STOP 1 : RAILWAY WORKERS' CENTRE

Comments from Yves Grégoire (in charge of development and installation of Normandie projects, SNCF Gares et Connexions)

Mr. Grégoire first of all recalled that SNCF's land can be changed.

The railway workers' centre is a building where the workers can rest day or night before going on duty. The accommodation (about forty beds) must remain part of the overall project, otherwise there is a risk of major operational disorder.

Thus, in the European competition, this function of this building must be integrated elsewhere into the project, if its current location is otherwise programmed.

STOP 2 : THE EASTERN FOOTBRIDGE

Comments by Yves Grégoire

The main footbridge to the east of the project site is in middling condition despite recent improvements.

It permits access to some platforms (however it does not fully comply with current accessibility requirements).

From the south side of the railway tracks, this footbridge allows access to the bus station. Thus, it connects the lower Madeleine neighbourhood to the city centre.

It must be taken into consideration because it allows the crossing of the railway tracks, but has to be made accessible to people with limited mobility.

The SNCF Réseau had, until recently, planned an access from the western footbridge, but perhaps other solutions are to be considered in an overall urban project within the framework of this competition. In the end, the objective is to do away with all the technical infrastructure which is, today, not very flattering.

STOP 3 : PRIVATE CONCESSION PARKING LOTS

Comments by Yves Grégoire

The group walked through the parking areas: free parking places and private parking places (**SNCF Gares and Connexions, Effia** private concession management)

The paid car park operates by booking (accessible with a subscription card). It is underused, while the free parking lot adjoining is overcrowded.

The private parking lot can be altered, however the same number of parking places must be included in the overall project, if this property is programmed differently within the framework of the European project. These parking spaces are essentially for use of the station.

Moreover, remember that these parking lots have access to the station by the two footbridges east and west of railway station.

Noted also was the Saint Francis private institution overlooking the car parks.

Finally, it was noted that part of the land connected to the private parking lot above the tracks is managed by EPN (Evreux Portes de Normandie) and could serve for an environmentally-friendly route above the station.

STOP 4 : THE WESTERN FOOTBRIDGE

Comments by Yves Grégoire and Ingrid Marcelpoil (operational and real estate development head, Evreux Portes de Normandie)

Originally, train stations were built on the outskirts of cities. But, with time the cities grew further out and around the stations, thus producing, depending on the width of the railtrack network, more or less significant ruptures in the urban fabric. This is the case in Evreux.

The objective of the competition is to propose an urban design that will remove this obstacle by turning the station into a development asset for the neighbourhood and an essential attraction.

It should be borne in mind that the train station is one of the elements (of site development) of the European project because part of it is free to use: this open space could accommodate activities related to development of the area (discussed later).

The rail track network may appear oversized but it must remain in its current state because there is often very heavy freight traffic at night.

These are also shedding and maintenance routes.

It is therefore impossible to remove these routes.

The west footbridge is only for the users of the Effia car park. Some work for handicapped accessibility has been planned, but the project has been stopped in order to take into consideration all the existing footbridges and accesses. A footbridge centred more on the passenger building and linking the upper and lower city had been studied at that time.

From the western footbridge, you can see all the spaces on the north side west of the station building that are an extension of the city parking lot. These sites, now occupied by SNCF employees work premises as well as parking for their cars can also change under certain conditions, i.e. they have to be reconstructed on other SNCF real estate, however not necessarily with the same dimensions nor surface area.

On the other side of Boulevard des Cités Unies (site de la Cavée Boudin) is one of the environmentally friendly routes in the area (along an abandoned railway line) presently ending at the boulevard. It has been planned to extend the route to the station and on to the then to the edge of the territory (Tourneville, Iton valley).

STOP 5 : THE TRAIN STATION

Comments by Yves Grégoire

The SNCF is planning to do work in the short term: improving comfort in the waiting areas and making ticket windows accessible.

The beginning of commercial activity is underway with the design of a shop (press, grocery store, etc) that will open in the coming months. This trade will not only be useful for SNCF users, but also for inhabitants of the neighbourhood because there are few shops in the area.

On the eastern end of the station is an annex (the old station restaurant) with a total floor area of 400 m² (ground floor and first floor) for services, shops or other facilities to be considered in urban planning development.

STOP 6 : BOULEVARD GAMBETTA

Comments by François Helleu, urban development director, Evreux Portes de Normandie

Boulevard Gambetta is a major axis with 15,000 vehicles a day (between 800 and 1000 cars at certain peak hours).

At issue is obviously the importance of pacifying the railway station plaza.

However, the southwest bypass should be taken into account (planned 40 years ago) in considerations. It is to be completed by 2022 or 2023, thus allowing the circumvention of Evreux (in the form of a semi-bypass).

This is very important for the project site because the bypass will reduce transit traffic that until now has been using Boulevard Gambetta.

Here is an opportunity to rethink all the approaches to the station, integrating mobility, limiting traffic to bring the pedestrians back and facilitate environmentally friendly mobility with the idea of diversifying modes of transport to the city centre and developing a productive axis between the two centres.

The other issue is upgrading public space making the station a true gateway to the city, with the goal of enhancing the city.

Along with this is the need to change the bus station area.

STOP 7 : BUS STATION

Comments by François Helleu

The bus station has a group of about ten platforms for inter-city and city transport. This station is an major traffic / congestion problem with approximately thirty buses on site at the same time during rush hours.

The main issues to be taken into account are traffic flow, user security and facilitating use of the space.

Mr Helleu cited some possible points of urban connection:

- The existing exchange centre no longer has a particular use and could eventually be demolished.
- Hall AB2 (formerly a sorting hall) will be demolished at the end of May 2017 and the site rehabilitated in early summer 2017. A commercial building will then be built, in partnership with a real estate operator. The building will have a floor area of 2000m² on 4/5 levels (the project has already largely been sold which has eased its development).

This ambitious project will signal change and set the tone for the overall redevelopment of the neighbourhood.

Note: the Notre Dame institute, on the other side of the boulevard, is a facility within the extended study area, for which, however, the potential for change cannot be confirmed.

STEP 8 : BOTANICAL GARDENS

Comments by Katie Piedagniel, head of landscape urban planning, Evreux city hall.

The group, continuing along the axis of the eastern footbridge, crossed Boulevard Gambetta and headed down towards the city centre via Rue Jean Jaurès, reaching the Botanical Gardens.

The southern entrance from the station forecourt did not initially exist and people entered from Rue Jean Jaurès.

Until the beginning of the last century, the citizens of Evreux came to the park on Sundays to walk and relax after the workweek. There were guinguettes and kiosks.

Today, it is a park for families and children. It is the green lung of the city and has a beautiful patrimonial plant heritage (which must be preserved and highlighted) and an architectural heritage (an ice-house still exists where inhabitants came for ice to help preserve their food). How to bring these two functions together: the promenade and the railway / city-centre link.

Halfway to the park, at the level of the cloister, there is a sports terrace, which was used by a school (which has since been demolished). This terrace now serves little or no purpose.

It was noted that one of the constraints of the garden is the steep slope.

Rue Jean Jaurès borders the park (and the sports terrace) to the east. The street needs to be revived, re-commercialized in relation with the botanical gardens.

At the lower end of the gardens, to the north and west, is the new axis of the garden known as the "coulée verte" or green way. This area is very sunny with open lawns and is the gathering place for inhabitants. The city wishes to reinforce the station / city-centre axis by-passing the current winding circuit to offer a more direct access. This development will be accompanied by improvements such as the construction of a new botanical greenhouse of 170 m² (see attached documents) in place of the sandbox. A new, more contemporary playground will be set up along this axis (see attached documents)

STOP 9 : THE CROSSING OF RUE DU JARDIN BOTANIQUE, RUE VICTOR HUGO AND RUE DULONG

Comments by Agnès Cornil, development project head for Cœur d'Agglomération and Centres-Bourgs, Evreux Portes de Normandie.

This square (private, managed by the condominium on the square) is at an major traffic node. There is a project to move the bus stops from Rue Harpe to Rue Dulong in order to make the axis (Jaurès / Harpe / Chartraine) more productive.

It should be noted that the political directive is to make the botanical gardens "bleed" towards the city centre. The question raised by the city technical services is how to achieve this and maintain a pedestrian-car cohabitation.

STOP 10 : ALLÉE DU MIROIR D'EAU

Comments by Julien Brehier, tourist office trade facilitator

In introduction, it should be pointed out that as of January 1, 2016, Evreux has a tourism and trade office.

The city-centre commercial activities are for the most part located on the main thoroughfare of Rue Jean Jaurès / Rue Harpe / Rue Chartraine, as well as along Rue du Docteur Oursel as far as Place du Grand Carrefour.

There are more than 400 shops, 40 of which are unoccupied (a 9% vacancy rate but a positive change, as there has been a significant drop of less than 14% in the last 1 1/2 years) in the city centre.

The empty shops are mostly on streets parallel to the main artery.

Mr Brehier pointed out the typical, strategic commercial locations along the Chartraine axis:

- the building which housed the shop "chapter", partially occupied with some office space available on the top floor.
- a commercial gallery which has reached the end of its life: the tendency would be to dismember it and create a single space.

Mr Brehier pointed out that the tourist and trade office is going to be on Rue de la Harpe very soon, thus positioning itself on the strategic station-cathedral axis.

Finally, Mr Brehier explained that one of the strategies of the municipality is to acquire commercial real estate for reviving the city centre.

Comments by Juliette Dessert, architect and landscape architect for CAUE 27.

From the alley that marks the intersection of Rue Harpe, Rue Dulong and Allée du Miroir d'Eau, one can observe all the strata of the city from the antique to the modern:

- antique in the Gallo-Roman remains in the foundations of the Cathedral
- Renaissance in the Cathedral
- 19th century in the former Chapter
- reconstruction in the Grand Café

...

One of the objectives of the candidates will be to find all these fragments of urban identity that a unique heritage and link them together.

Another unique feature of the city is that you can see all the hillsides that surround the city (Madeleine, Nétreville, St Michel), hillsides that have real environmental qualities, from the centre. Ms. Dessert, made a final comment on the Navarre area to the west of the city. It was the first industrial neighbourhood built in the 19th century. There the city was rebuilt, recreated in the suburbs, with remarkable town houses, some private mansions, gardens and courtyards. It is a town of diverse architecture.

At the end of the visit, everyone returned to the city hall for a question and answer session.

QUESTION 1 :

Question from a candidate:

Is the greenhouse under construction in the Botanical Gardens of particular municipal interest? Are there links with local institutions?

The city's answer:

This greenhouse is supposed to restore nobility to the botanical gardens. They were originally ornamental gardens, where the citizens of Evreux sought tranquillity in a contemplative setting. Since it has become the passage from the station to the city centre, the garden has lost this initial quality. The greenhouse (as well as the surroundings: see the attached plan of the project) aims to re-establish the noble character of the gardens, since several botanical greenhouses existed on the site.

It has been planned as well to forge links with the horticultural school (in the Madeleine district) to participate in the selection of floral species to be included in the greenhouse.

QUESTION 2 :

Question from a candidate:

Do candidates' proposals have to comply with the current PLU?

The city's answer:

According to Katie Piedagniel, it is necessary to take into account developments that are under study (greenhouse and green way).

According to François Helleu, the competition is an opportunity to question the territory and, at a time when an local inter-city urban-planning code is being drawn up, Europan can suggest new urban planning project considerations.

Europan's answer:

Europan is a competition of ideas.

This is the opportunity, through the proposals, to question and criticize the current PLU.

QUESTION 3 :

Question from a candidate:

Is it possible to get the topographic map of the entire project site?

Answer from Europan :

Europan has asked the site expert to ask the city services. The document will be attached to the report and available on the internet platform.

QUESTION 4 :

Question from a candidate:

Is it possible to know a little more about the orientations of the LNPN (high speed train)?

Answer from François Helleu :

The LNPN has a mid- and a long-term deadline:

- by 2030 (priority), improvement / modernization of the Paris / Mantes la Jolie / Evreux section. For this deadline, the Evreux station will not be moved from its current location.
- by 2050, opening of a new line from Evreux and to Caen, Rouen and Le Havre (Y de l'Eure). The building of a new station will be considered, in addition to the existing one (the possibility of its closing is only hypothetical). The neighbourhood of Nétreville (Evreux's eastern hillside) is one of the possible sites under study for a new station, the main reason being to integrate into the urban fabric.

Answer from Yves Grégoire :

It is essential in this competition to consider the current station and not its eventual future removal. What will be planned around the current station will give meaning to its existence, helping to maintain it in the long term.

One must keep in mind the possibility of a new station being built. However it is important, within the framework of the European competition, to consider the existing station, highlight its location and propose diverse programs around it to create a new attractive dynamic neighbourhood. It should be remembered that a station is an entrance to a city!

Answer from François Helleu :

Mr. Helleu, building on Mr. Grégoire's comments, reminded the candidates that the LNPN is not the European competition subject. However, it is important to think about the reversibility of facilities, such as the current station.

Finally, Mr. Helleu recalled the issue of city and school bus traffic, which is a fundamental development problem on the site: there are two separate bus sites, at the moment, that would be better managed if unified.

answer from European :

To add to Mr Helleu's last remark, Ms. Moulin made a final point. In addition to workers commuting daily by train, schoolchildren also account for a large share of the travellers. What place can they be given in considerations? This is one of the many questions that must be asked.

QUESTION 5 :

Question from a candidate:

What occurs in the premises known as "barbecue"?

Answer from Yves Grégoire :

It is a place of relaxation used by SNCF employees (changing rooms, dining room, etc.)

You should know that employees work day and night.

QUESTION 6 :

Question from a candidate:

Can someone explain the reason for the link between the station's programme and the historic city centre? Why have you decided to develop a productive axis?

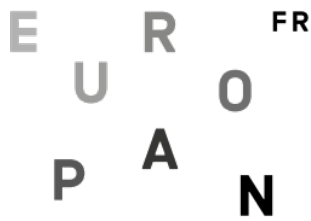
Answer from Agnès Cornil :

The downtown businesses are withdrawing, turning inward, not being able to upgrade. Emphasizing the importance of the station and the city centre, via a productive street (Harpe / Jaurès / Chartraine), makes it possible to direct and concentrate traffic so as to give attractiveness back to the commercial ground floors. The botanical gardens, although considered as an ornamental gardens,

can be integrated into this scheme and offer urban opportunities to make this axis city-centre / station productive, while maintaining its image and status as the green lung of the city centre.

DOCUMENTS ADDED TO THE COMPLETE SITE DOSSIER

- > Topographic map of the station: FR-EVREUX-PS-M06
- > Axonometry of the project of the playground in the Botanical Garden (DCE - Consultation folder for Compagnies - November 2016): FR-EVREUX-SS-P28
- > Perspective of the kiosk project in the Botanical Garden: FR-EVREUX-SS-P29
- > Study of project management - Annex 1 - Project of the playground in the Botanical Garden: FR-EVREUX-SS-M05
- > Study of project management - Annex 2 - Project of the playground in the Botanical Garden: FR-EVREUX-SS-M06



EUROPAN 14 – EVREUX, PORTES DE NORMANDIE

**Compte-rendu de la visite de site et des échanges avec les équipes EUROPAN
Vendredi 31 mars 2017**

MOT D'ACCUEIL DE MR LE MAIRE D'EVREUX ET PRESIDENT D'EVREUX PORTES DE NORMANDIE, Mr Guy Lefrand.

Tout d'abord, Mr Lefrand évoque la valeur patrimoniale remarquable de la ville d'Evreux, en rappelant que la labellisation Ville d'Arts et Histoire est en cours de validation, et que l'AVAP est en cours de définition.

Le patrimoine est un vecteur économique fort sur lequel la ville mise, justifiant les investissements nombreux pour permettre le développement du tourisme. Comme Mr Lefrand le cite : « nous avons besoin du passé pour préparer demain ».

En ce sens, Mr Lefrand exprime le fait que le concours European est une belle opportunité pour préparer et penser l'avenir d'Evreux.

Ensuite, Mr Lefrand détaille quelques fondamentaux qui racontent la ville.

C'est une ville où l'histoire de son développement se lit en parcourant les rues.

Mr Lefrand explique qu'Evreux revêt plusieurs définitions :

- une ville d'eau (rappelons la présence de L'iton sur lequel la ville s'est bâtie)
- une ville religieuse (la présence de la Cathédrale Notre Dame en est un remarquable témoin)
- une ville patrimoniale remarquable (un patrimoine qui va de l'Antique à la reconstruction de l'Après-Guerre. Par exemple, la ville gallo-romaine est lisible au niveau de la Cathédrale Notre Dame, où l'on peut découvrir les vestiges de l'enceinte antique)
- une ville nature (rappelons à ce sujet les nombreux coteaux qui encerclent la ville, et dont certains sont classés en zone naturelle d'exception).

Mais, si Evreux affirme l'héritage de son histoire, elle sait aussi regarder devant elle. Et, la gare représente l'avenir de la ville.

Mr Lefrand rappelle que la gare a été construite en 1839, et qu'elle n'a depuis jamais cessé d'évoluer. Aujourd'hui, ce sont quelques 3000 personnes qui empruntent celle-ci, chaque jour. Preuve du regard porté vers l'avenir, la gare d'Evreux s'appelle désormais : Gare Evreux Normandie, positionnant celle-ci au cœur du développement économique de la nouvelle Région.

A ce sujet, Mr Lefrand rappelle qu'à l'horizon de 10 ans, Evreux sera à moins d'une heure de Paris. Ainsi, Evreux s'inscrit, dès aujourd'hui, dans une politique de redynamisation du site de la gare, pour faire de ce territoire, non plus une rupture (comme elle apparaît dans le tissu urbain), mais un pôle actif et créatif, pour que demain nous ne disions plus que Paris est à 1h d'Evreux, mais au contraire, qu'Evreux est à 1h de Paris.

La ville a d'ores et déjà amorcé ses réflexions puisqu'un bâtiment tertiaire sera bientôt créé sur le site de la gare pour accueillir de nouveaux actifs.

En conclusion, Mr Lefrand rappelle quelles seront les attentes de la ville dans le cadre du concours Europan :

- une approche renouvelée de la ville
 - une vision prospective du territoire
 - une réflexion innovante
 - le besoin de mixer les échelles pour éviter de renouveler les ruptures présentes sur le site
- La ville a besoin de retrouver une mise en cohérence pour construire Evreux au 21^{ème} siècle. Et les candidats à Europan ont toute latitude à porter celle-ci.

INTERVENTION DE MR LE PRESIDENT DU CAUE 27 et VICE PRESIDENT D'EVREUX PORTES DE NORMANDIE (en charge de l'aménagement du territoire et des énergies), Mr Xavier Hubert.

Mr Hubert rappelle quelques données du cahier des charges :

- la superficie conséquente du site de projet et de réflexion qui offre l'occasion d'une réflexion ample sur l'ensemble du territoire ébroïcien.
- un quartier gare dont un des objectifs du concours est de panser la rupture qu'il incarne entre ville basse et haute. Le Jardin Botanique est une opportunité unique d'accrocher la gare à la ville centre.
- un développement économique à redynamiser, d'où des réflexions attendues sur les espaces aux abords de la gare qui ont besoin d'être pacifiés de manière notable.

Ainsi, Mr Hubert explique quels seront, pour sa part, les attendus du concours Europan :

- la définition de rues productives depuis le pôle gare, permettant de drainer les flux et de réactiver les commerces en souffrance en cœur de ville
- une réflexion sur l'aménagement du Jardin Botanique qui doit être, selon lui, considéré non pas comme un écrin, mais comme un espace public fondamental au cœur du projet Europan
- la prise en compte du patrimoine local (architectural et végétal) pour en faire une véritable opportunité de développement urbain et économique, dont le tourisme pourrait se saisir.

INTERVENTION DE LA SECRETAIRE GENERALE D'EUROPAN FRANCE, Mme Isabelle Moulin.

Mme Moulin rappelle qu'Europan se développe un peu plus, à chaque nouvelle session du concours, sur les territoires ruraux.
Evreux est une ville insérée au cœur d'un vaste territoire rural, en proximité d'une grande métropole. En ce sens, les réflexions des candidats devront prendre en compte ces multiples échelles et interactions territoriales.

Enfin, Mme Moulin rappelle quelques délais de concours :

- questions à poser sur le site avant le 19 mai 2017
- remise du concours le 30 juin 2017, au plus tard

A la suite de cette introduction, les candidats ont été emmenés sur le site d'études afin de le parcourir selon un parcours précis (voir la carte jointe). Voici le détail des échanges le long de ce dernier :

ETAPE 1 : le foyer des roulants

Intervention d'Yves Grégoire (responsable émergence et montage des projets Normandie, SNCF Gares et Connexions)

Mr Grégoire rappelle au préalable que le foncier de la SNCF est mutable. Considérant le foyer des roulants, il s'agit d'un bâtiment où les roulants se reposent de jour comme de nuit avant de prendre leur service. Les hébergements (une quarantaine de lits) doivent se retrouver dans le projet d'ensemble, sinon, on risque une désorganisation fonctionnelle majeure. Ainsi, dans le cadre du concours Europan, ce bâtiment doit être intégré au projet si son emplacement actuel était occupé par un autre programme.

ETAPE 2 : la passerelle piétonne Est

Intervention d'Yves Grégoire

La première passerelle, située à l'Est du site de projet, est en état moyen, et ce malgré des travaux d'amélioration, récents.

Elle donne accès à certains quais (sans répondre pour autant entièrement aux règles actuelles d'accessibilité handicapés).

Cette passerelle permet, depuis la rive Sud des voies de chemin de fer, d'atteindre l'enceinte de la gare routière. Ainsi, elle réunit le bas du quartier de la Madeleine à la ville centre.

Il faut la considérer car elle permet la traversée du réseau ferroviaire, mais à la condition qu'elle soit prévue accessible aux PMR.

Les réflexions de **SNCF Gares et Connexions** étaient, jusqu'alors, de prévoir la mise en accessibilité de l'autre passerelle Ouest, mais peut-être d'autres solutions sont à envisager dans le projet urbain global et dans le cadre de ce concours. Sachant qu'au final les objectifs sont d'effacer toutes ces infrastructures techniques qui sont, aujourd'hui, très peu flatteuses.

ETAPE 3 : le parking sous concession privée

Intervention d'Yves Grégoire

Nous parcourons maintenant des zones de stationnement : parking gratuit et parking privé (foncier **SNCF Gares et Connexions**, confié à **Effia** sous forme de concession privée)

Ce parking payant fonctionne sur réservation (accessible via une carte d'abonnement). Il est sous utilisé alors que le parking gratuit, mitoyen, est en surcharge.

Ce parking privé est mutable cependant, à la condition cependant que le stationnement soit intégré dans le projet d'ensemble si ce foncier est exploité par d'autres équipements dans le cadre des projets Europan. Ce sont des places de stationnement indispensables au bon usage de la gare.

Par ailleurs, nous rappelons que ces parkings donnent accès à la gare par les deux passerelles, en amont et aval du faisceau ferré gare.

A noter qu'on aperçoit également l'institution privée Saint François surplombant ces parkings.

Enfin, il faut savoir qu'une partie des terrains situés dans le prolongement du parking privé, au-dessus des voies, sont maîtrisées par EPN (Evreux portes de Normandie), à des fins potentielles de création d'un cheminement doux surplombant la gare.

ETAPE 4 : la passerelle Ouest

Intervention d'Yves Grégoire et d'Ingrid Marcelpoil (chef du service aménagement opérationnel et foncier, Evreux Portes de Normandie)

A l'origine, les gares étaient construites en périphérie des villes. Mais, avec le temps, celles-ci se sont construites autour et sur les abords des gares déterminant ainsi des zones de rupture amplifiées par la largeur conséquente des faisceaux ferroviaires. C'est le cas à Evreux.

L'objectif du concours est de proposer un aménagement urbain qui effacera cet obstacle en faisant de la gare un atout de développement du quartier, et un attrait fondamental.

Il faut considérer que le bâtiment gare fait partie des réflexions (sur le développement du foncier) du projet Europan car une partie de celui-ci est libre d'usage : cette surface libre pourrait accueillir des activités en lien avec le développement du quartier (nous en parlerons à la suite).

Le faisceau ferré peut paraître surdimensionné mais il doit rester en son état car, la nuit, il existe aussi une activité de fret qui implique un trafic parfois très dense. Ce sont aussi des voies de délestage et de maintenance. Il est donc impossible d'envisager la suppression de ces voies.

La passerelle Ouest est à l'usage unique des utilisateurs du parking Effia. Des travaux de mise en accessibilité PMR ont été envisagés, mais ce projet a été arrêté afin de mener une réflexion sur l'ensemble des passerelles et accès existants. Un projet de passerelle plus centrée par rapport au bâtiment voyageurs, reliant ville haute et basse avait alors été étudié.

Depuis la passerelle ouest, on aperçoit l'ensemble des espaces à l'ouest du bâtiment gare, sur la rive Nord, espaces dans le prolongement du parking ville. Ces espaces, aujourd'hui occupés par des locaux de travail pour les agents SNCF, ainsi que leur parking, sont eux aussi mutables sous condition : il faut les reconstituer sur d'autres terrains SNCF, mais pas spécifiquement dans de mêmes dimensions ou surfaces.

On trouve par ailleurs de l'autre côté du Boulevard des Cités Unies, (site de la Cavée Boudin) une fin provisoire d'une des voies douces de notre territoire (installée sur un ancien tracé de chemin de fer) aujourd'hui interrompue par ce même boulevard. Son prolongement jusqu'à la gare, pour ensuite se poursuivre jusqu'aux limites du territoire (Tourneville, vallée d'Iton), a été envisagé.

ETAPE 5 : le bâtiment gare **Intervention d'Yves Grégoire**

Des travaux y sont prévus à court terme par la SNCF: amélioration du confort des espaces d'attente et mise en accessibilité des guichets.

Un début de commercialisation est en cours avec la création d'une boutique du quotidien (presse, épicerie de dépannage, etc ...) qui sera aménagée dans les prochains mois. A savoir que ce commerce sera non seulement pratiqué par les usagers de la SNCF, mais aussi par les habitants du quartier car il n'y a que peu de commerces alentour.

Sur le pignon Est du bâtiment gare, on trouve une annexe (un ancien buffet restaurant) qui compose une surface de plancher de 400m² à la fois au RDC, mais aussi à l'étage pour y implanter des services, commerces, ou autres équipements en lien avec les aménagements urbains à envisager.

ETAPE 6 : le boulevard Gambetta **Intervention François Helleu, directeur de l'aménagement, Evreux Portes de Normandie**

Le Boulevard Gambetta est un axe majeur qui supporte 15000 véhicules/jour (entre 800 et 1000 voitures sur certaines heures de pointe).

Il est donc évident qu'il se joue ici un enjeu important de pacification du parvis gare.

Dans les réflexions, il faut cependant prendre en compte la déviation Sud-Ouest (attendu depuis 40 ans) prévue terminée à l'horizon de 2022/23, complétant ainsi le contournement d'Evreux (sous forme d'une demie déviation).

Ce projet est très important au regard du site de projet car la déviation permettra de délester tout le flux de transit qui emprunte jusqu'alors le Boulevard Gambetta.

C'est une opportunité pour repenser tous les abords de la gare, d'y intégrer la mobilité dans un objectif de pacification des flux, de redonner la place aux piétons et de faciliter les mobilités douces avec la logique de porosité des différents modes de transport vers le centre-ville, avec toujours cette logique de développer un axe productif entre ces deux pôles.

L'autre enjeu est de remettre à niveau les espaces publics pour faire de la gare une véritable porte d'entrée de la ville, dans une optique de valorisation urbaine.

Cela s'accompagne de la nécessité de requalification de l'espace de la gare routière.

ETAPE 7 : gare routière

Intervention de François Helleu

La gare routière se compose d'un ensemble d'une dizaine de quais desservant les transports inter-urbain et transports urbains.

Cette gare représente un important problème de circulation/saturation car une trentaine de bus peut pratiquer le site en même temps sur les heures de pointe.

Les problématiques essentielles à prendre en compte sont la sécurisation des flux, des usagers, et la facilitation de l'usage de cet espace

Mr Helleu cite quelques points d'accroche urbaine possibles :

- Le pôle d'échange existant qui n'a plus de vocation particulière et qui pourrait être démoli à terme.
- La halle AB2, (ancienne halle de tri), dont la démolition doit commencer fin mai 2017, avec une remise en état du site au début de l'été 2017. A la suite, un bâtiment tertiaire sera édifié, porté par un partenariat avec un opérateur immobilier. Le bâtiment possèdera une surface de plancher de 2000m², sur 4/5 niveaux (projet en grande partie commercialisé ce qui acte sa réalisation). C'est un projet ambitieux qui aura un effet signal dans le quartier, et donnera le ton de la requalification globale du quartier.

Nota : l'institution Notre Dame, que l'on aperçoit de l'autre côté du boulevard est un équipement intégrant le périmètre d'étude élargi, dont, cependant, le potentiel de mutabilité ne peut être confirmé en l'état des réflexions.

ETAPE 8 : le Jardin Botanique

Intervention de Katie Piedagniel, chef du service aménagements urbains paysagers, Mairie d'Evreux

Tout le groupe traverse le boulevard Gambetta dans l'axe de la passerelle Est, en descendant vers le centre-ville via la rue Jean Jaurès, qui permettra de rejoindre le Jardin Botanique.

A sa création, l'entrée Sud, depuis le parvis gare, n'existait pas, et les gens entraient par la rue Jaurès. Jusqu'au début du siècle dernier, c'était un parc de promenades pour les ébroïcien(ne)s qui venaient, le dimanche, se reposer de la semaine : on y trouvait guinguettes et kiosques.

Aujourd'hui, c'est un parc tourné vers les familles et les enfants : c'est le poumon vert de la ville, avec un beau patrimoine végétal (qui devra être conservé et valorisé) et architectural (une glacière est toujours présente, qui servait de stockage de la glace que les habitants de la ville venaient chercher pour conserver leurs aliments). L'enjeu des réflexions sera de savoir combiner deux usages : la promenade, et la liaison gare/centre-ville.

A mi-chemin du parc, au niveau du cloître, on trouve un plateau sportif, qui était utilisé par un collègue (qui depuis a été démoli). Ce plateau n'a aujourd'hui peu ou plus d'usage.

A noter que l'une des contraintes du jardin est la forte déclivité qu'il présente.

La rue Jaurès jouxte le parc à l'Est (en connexion avec le plateau sportif) : c'est une rue à réanimer, à recommercialiser, en lien avec le Jardin Botanique.

Sur la partie basse du jardin située au Nord, et à l'Ouest, on localise le nouvel axe de développement du Jardin, appelé coulée verte. Ce secteur est très ensoleillé et représente le lieu de rassemblement des habitants, avec des pelouses accessibles. L'objectif amorcé par la ville est de conforter l'axe Gare/ Centre-Ville, en détournant le circuit actuel sinueux, pour offrir un accès plus direct. Ce développement s'accompagnera de quelques aménagements comme la création d'une serre de collections botaniques d'une surface de 170m² (voir documents joints) à la place du bac à sable. Une nouvelle aire de jeu, plus contemporaine, sera aménagée le long de cet axe (voir documents joints)

ETAPE 9 : croisement des rues du Jardin Botanique, Victor Hugo et Dulong

Intervention d'Agnès Cornil, chef de Projet Développement du Cœur d'Agglomération et des Centres-Bourgs, Evreux Portes de Normandie.

Nous nous situons sur une place (privée et gérée par la co-propriété de l'immeuble desservi par celle-ci), qui forme un nœud de circulation important.

Il y a un projet de déplacement des arrêts de bus de la rue Harpe sur la rue Dulong, avec la volonté de rendre plus actif l'axe productif (Jaurès/Harpe/Chartraine).

A noter que la directive politique est de faire « transpirer » le Jardin Botanique vers la ville centre. Et la question qui se pose par les services techniques de la ville est comment aboutir à cette possibilité tout en faisant cohabiter piétons et voitures.

ETAPE 10 : allée du Miroir d'Eau

Intervention de Julien Brehier, animateur commerce à l'Office du Tourisme

En introduction, il est à noter que, depuis le 1^{er} janvier 2016, Evreux possède un office de tourisme et de commerce.

Les activités commerciales du centre-ville se localisent principalement sur l'artère principale que représente les rues Jaurès/Harpe/Chartraine, ainsi que sur la rue du Docteur Oursel jusque vers la place du Grand Carrefour.

En centre-ville, nous trouvons plus de 400 commerces, dont 40 locaux vacants (c'est taux de vacance de 9%, mais à noter une dynamique positive car depuis 1 an 1/2, il y a une baisse significative de la vacance de moins de 14%)

Les vacances se situent plutôt sur les rues parallèles, autour de l'artère principale.

Mr Brehier indique les lieux commerciaux emblématiques et stratégiques de l'axe Chartraine que sont :

- le bâtiment qui abritait le magasin le « chapitre », occupé en partie, et où il reste quelques surfaces de bureaux au dernier étage.
- une galerie commerciale qui arrive en fin de vie : la tendance serait plutôt à un démembrement pour en faire une seule surface.

Mr Brehier précise que l'office de tourisme et de commerce va s'installer sur la rue de la Harpe, très prochainement, se positionnant ainsi sur l'axe stratégique Gare/Cathédrale.

Enfin, Mr Brehier explique qu'une des stratégies de la municipalité est d'acquérir du foncier commercial pour penser la réactivation du centre-ville.

Intervention de Juliette Dessert, architecte paysagiste du CAUE 27.

Depuis cette allée qui marque le croisement des rues Harpe, Dulong et allée du Miroir d'eau, on peut observer toutes les strates de la ville, de l'Antique à la ville moderne :

- l'Antique avec les vestiges de l'enceinte gallo-romaine au pied de la Cathédrale
- la Renaissance avec la Cathédrale
- la 19^{ème}, anciennement le Chapitre
- la reconstruction, avec le Grand Café

...

Un des objectifs qu'auront les candidats sera de retrouver tous ces fragments identitaires de la ville qui forment sa spécificité patrimoniale et de créer du lien entre ceux-ci.

A noter une autre spécificité de la ville: depuis le centre, on peut observer tous les coteaux qui encadrent la ville (Madeleine, Nétreville, St Michel), coteaux qui possèdent de réelles qualités environnementales.

Mme Dessert, précise un dernier propos au sujet du quartier Navarre, situé à l'Ouest de la ville, et qui est le premier quartier industriel construit au 19^{ème} siècle. La ville s'est reconstruite, s'est recréée dans les faubourgs, présentant des maisons de ville remarquables, parfois des hôtels particuliers, des jardins, des cours : c'est une ville bigarrée d'architecture.

À la fin de ce parcours, retour à la mairie pour une séance de questions/réponses

QUESTION 1 :

Question d'un candidat :

Concernant la serre du Jardin Botanique en cours de construction, ce projet revêt-il d'un intérêt municipal particulier ? Des liens sont-ils prévus avec des institutions locales ?

Réponse de la ville :

L'objectif est de redonner une noblesse au Jardin Botanique, par l'installation de cette serre. Le Jardin Botanique était initialement un jardin d'ornement, où les ébroïcians venaient y chercher de la quiétude dans un cadre contemplatif.

Lieu de passage oblige entre la gare et la ville centre, le jardin a perdu de sa qualité première. Et, la serre (ainsi que les aménagements alentours : voir le plan du projet ci-joint) aura pour vocation de définir de nouveau le caractère noble de ce dernier, sachant que plusieurs serres botaniques ont existé sur le site.

Par ailleurs, il est prévu que des liens soient tissés avec le lycée horticole (dans le quartier de la Madeleine) pour participer à la valorisation des espèces florales qui seront inscrites dans cette serre.

QUESTION 2 :

Question d'un candidat :

Les propositions des candidats devront-elles être conformes au PLU en vigueur ?

Réponse de la ville :

Selon Katie Piedagniel, il est fondamental de prendre en compte les aménagements qui sont en cours d'étude (serre et coulée verte).

Selon François Helleu, l'esprit du concours est l'occasion d'interroger le territoire, et à l'heure où un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal est en cours d'élaboration, Europan peut suggérer de nouvelles réflexions en terme d'urbanisme de projet.

Réponse d'Europan :

Europan est un concours d'idées.

C'est donc l'occasion, à-travers les propositions, de questionner et critiquer le PLU en vigueur.

QUESTION 3 :

Question d'un candidat :

Est-il possible d'obtenir le plan topographique sur l'ensemble du site de projet ?

Réponse d'Europan :

Europan demande à l'expert de site d'en formuler la demande auprès des services compétents de la ville. Le document sera joint au compte rendu et accessible sur la plateforme internet.

QUESTION 4 :

Question d'Europen :

Est-il possible de connaître un peu plus les orientations de la LNPN ?

Réponse de François Helleu :

La LNPN se définit sous deux échéances à moyen et long terme :

- à l'horizon 2030 (horizon prioritaire), amélioration/modernisation du tronçon Paris/Mantes la Jolie/Evreux. Dans cette échéance, la gare d'Evreux ne bouge pas de son emplacement actuel.
- à l'horizon 2050, création d'une ligne nouvelle depuis Evreux et en direction de Caen, Rouen et le Havre (le Y de l'Eure). La création d'une nouvelle gare se posera, en complément de l'existante (à ce jour, l'hypothèse de sa suppression n'est pas d'actualité). Le quartier de Nétreville (coteau Est d'Evreux) fait partie des hypothèses d'étude retenues pour accueillir celle-ci, avec l'intérêt fondamental de s'intégrer au tissu urbain.

Réponse d'Yves Grégoire :

Il est essentiel, dans le cadre de ce concours, de considérer la gare actuelle, et non d'envisager sa suppression dans un futur non connu à ce jour.

Ce qui sera prévu autour de la gare actuelle devra donner sens à sa valorisation, privilégiant l'idée de la conserver sur le long terme.

Il faut avoir certes en tête la possibilité qu'une nouvelle gare soit créée. Mais il est important, dans le cadre du concours Europen, de considérer l'existante, de valoriser son emplacement, en proposant des programmes mixtes autour de celle-ci afin de déterminer un nouveau quartier attractif et dynamique. Il est à rappeler qu'une gare est le point d'entrée d'une ville !

Réponse de François Helleu :

Mr Helleu rappelle, à la suite de Mr Grégoire, que la LNPN n'est pas le sujet d'Europen. Cependant, il est important de réfléchir aux réversibilités des équipements, comme la gare actuelle.

Enfin, Mr Helleu rappelle l'importance de considérer la question des flux bus de ville/cars scolaires qui est une problématique fondamentale à intégrer aux aménagements du site : leur gestion, sur deux sites aujourd'hui, gagnerait à être unifiée.

Réponse d'Europen :

Pour interagir sur la dernière remarque de Mr Helleu, Mme Moulin ajoute un dernier point. Outre les actifs qui pratiquent le train quotidiennement, les collégiens/lycéens représentent aussi une grande part de ces déplacements. Quelle place peut-on leur accorder dans les réflexions du concours ? Telle est une des multiples questions qu'il faudra se poser.

QUESTION 5 :

Question d'un candidat :

Quelles sont les activités pratiquées dans les locaux dits « barbecue » ?

Réponse d'Yves Grégoire :

Il s'agit d'un lieu de vie et de détente à l'usage des agents de la SNCF (vestiaires, réfectoire, ...)
Il faut savoir que le personnel travaille de jour comme de nuit.

QUESTION 6 :

Question d'un candidat :

Peut-on évoquer la raison du lien entre la programmation de la gare et le centre-ville historique ?
Pourquoi avoir déterminé un axe productif ?

Réponse d'Agnès Cornil :

Les commerces de centre-ville se replient sur eux-mêmes, ne permettant une redynamisation de leur attractivité. La mise en tension de la gare et du centre-ville, via une rue productive (Harpe/Jaurès/Chartraine), permettrait de diriger et concentrer les flux de sorte de rendre de nouveau actif les rez-de-chaussée commerciaux. Le Jardin Botanique, certes considéré comme jardin d'ornement, peut s'intégrer dans ce schéma et offrir des opportunités urbaines participant à rendre cet axe gare/centre productif, tout en gardant son image et son statut de poumon vert du centre-ville.

DOCUMENTS AJOUTÉS AU DOSSIER DE SITE

> Plan géomètre de la gare : FR-EVREUX-PS-M06

> Axonométrie du projet de l'aire de jeux dans le Jardin botanique (DCE novembre 2016):
FR-EVREUX-SS-P28

> Perspective du projet de kiosque dans le Jardin botanique: FR-EVREUX-SS-P29

> Etude de maîtrise d'oeuvre – Annexe 1 - Projet de l'aire de jeux dans le Jardin botanique:
FR-EVREUX-SS-M05

> Etude de maîtrise d'oeuvre – Annexe 2 - Projet de l'aire de jeux dans le Jardin botanique:
FR-EVREUX-SS-M06

MAP OF THE VISIT

