

E U R FR  
P A O  
14 N

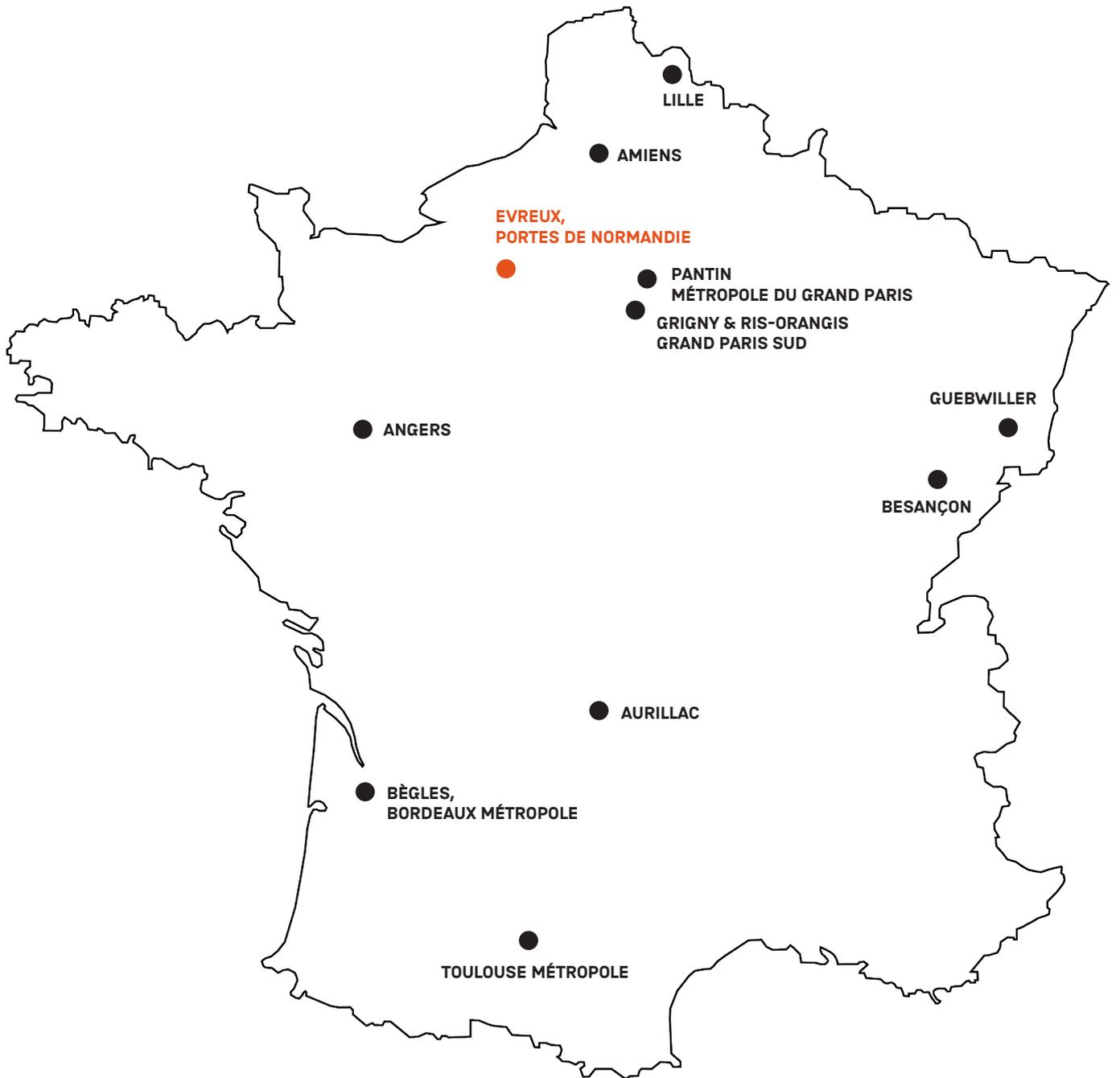
Villes  
productives

# **EVREUX**

## **PORTES DE NORMANDIE**

### **GARE PRODUCTIVE**

Dossier de Site



# INFORMATIONS GÉNÉRALES

## **SITE PROPOSÉ PAR :**

Communauté d'Agglomération Evreux Portes de Normandie et la ville d'Évreux

## **ACTEURS IMPLIQUÉS :**

Communauté d'Agglomération Evreux Portes de Normandie, ville d'Évreux, région Normandie, Conseil Départemental de l'Eure, SNCF Réseau, Chambre de Commerce et d'Industrie Portes de Normandie (CCI), Etablissement Public Foncier de Normandie, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de l'Eure (CAUE 27), l'Université

---

## **REPRÉSENTANT DE L'ÉQUIPE :**

Architecte et/ou urbaniste et/ou paysagiste

## **COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET CARACTÉRISTIQUES DU SITE :**

Architecture, urbanisme, paysage, sociologie, économie, mobilité

---

## **COMMUNICATION :**

Communication des projets après le concours, le 1<sup>er</sup> décembre 2017

## **JURY – 1ÈRE ÉVALUATION :**

Avec la participation des représentants de site

## **JURY – SÉLECTION DES PRIX :**

Sélection distinctive, avec lauréat (12.000€) / mentionné (6.000€) / mentions spéciales (pas de prix)

---

## **PROCÉDURES INTERMÉDIAIRES POST CONCOURS :**

- Rencontre des villes & des équipes organisée par le secrétariat European France à Paris en février/mars 2018
- Rencontre in-situ des villes & des équipes organisée par les collectivités et leurs partenaires à partir de janvier 2018
- Assistance et conseil d'European France auprès des collectivités et de leurs partenaires pour la mise en place des suites du concours,

## **MISSION DONNÉE A LA (OU LES) ÉQUIPES SÉLECTIONNÉE(S) POUR LA RÉALISATION :**

Études de faisabilités urbaines et architecturales, plan guide et/ou maîtrise d'œuvre opérationnelle d'espaces publics.



## LA BONNE SANTÉ D'EUROPAN \*

Ce titre est celui d'un article paru dans la revue *Urbanisme* (1), au sujet du Forum Européen intersessions organisé par European en octobre 2016. Il souligne l'importance et la vitalité de ce concours original et unique qui fait se rencontrer des villes, des experts, et de jeunes candidats sélectionnés, de 15 pays différents. À cette occasion, lors de la journée consacrée aux sites de la 14<sup>e</sup> session, beaucoup d'acteurs sont venus et se sont croisés, entre 'ville adaptable' et 'villes productives'.

La France présente cette année 11 sites aux candidats européens. Avant eux, en relais, ce sont les villes qui 'font' european, en équipe, avec des partenariats multiples et diversifiés ; la préparation des éléments du concours prend du temps, celui de la première année de la session. Le thème Villes Productives s'adresse à toutes les échelles du territoire et parties de la société, de notre culture européenne. Il est éminemment contemporain et d'actualité. Les attentes sont très ambitieuses, mais comme toujours dans un esprit d'ouverture, d'écoute, de découverte. Pour faire en sorte que des idées deviennent possibles, se poursuivent dans des actions, il faut déjà qu'elles soient exprimées et débattues en collège, entre représentants des sites, experts, membres du jury, au niveau national puis européen. Ce terreau fertile favorise et encourage les expérimentations in-situ après le concours pour les équipes sélectionnées. En France, trois équipes par site le seront.

*« L'architecture est un moteur en capacité d'apporter les réponses idoines, ingénieuses, innovantes, aux questions d'avenir que pose la société contemporaine » (2)*

### DE LA VILLE ADAPTABLE À LA VILLE PRODUCTIVE, LE THÈME SUIT LE PRÉCÉDENT.

Villes productives s'inscrit dans la continuité de la ville adaptable avec l'accent mis sur la mixité des activités, de l'habitat et des modes de vie en cœur de ville ou en périphérie. Par production on entendra activités productives, et donc quelle place, quelle architecture, quelles interactions et associations urbaines, quelle production contemporaine de la ville. On entendra ainsi questionner la production artisanale et industrielle dont les origines et les aboutissements, et donc les formes, changent, mais encore les services et les activités au service de la connaissance. (3)

Plusieurs sites de la 13<sup>e</sup> session Ville Adaptable ont révélé la nécessité de penser processus, structuration, négociations,

pour un maintien ou un renouveau de la production dans la ville. C'est ce que certains sites E14 proposent alors que d'autres se préoccupent de la part de ville dans des lieux dédiés à des productions monofonctionnelles en mutation. Cette idée de production et/ou de mixité que nous devons imaginer car elle a des visages très divers, sonne peut-être le renouveau de la forme urbaine, de sa typo-morphologie. Celle-ci se transforme, s'adapte aux modes de vie, aux formes hybrides de la vie sociale, abritant à la fois des formes de résistances et de résiliences, des événements, des transformations révolutionnaires.

La ville du 19<sup>e</sup> siècle peut s'avérer adaptable, une exposition au Pavillon de l'Arsenal à Paris le démontre avec le modèle Haussmannien. De grands sites industriels aussi, comme celui de la Ruhr en Allemagne. Qu'en est-il des grands objets du 20<sup>e</sup> et du 21<sup>e</sup> siècle naissant ? Des zones, ZUP, ZAC, ZA, ZI, zones résidentielles, des lotissements (grands objets de petits éléments), des infrastructures ferroviaires et routières ?

Comme toujours European semble poser des questions simples à travers les thèmes et les sujets posés, des évidences diront certains. La question est plus complexe qu'il n'y paraît car elle remue à la fois la fondation culturelle urbaine et son devenir. Elle interroge deux siècles de construction et de développement des villes au service d'une industrie déterritorialisée et pour l'accompagner, une politique du logement en miroir.

Villes productives est en marche ! Bauwelt (4) a édité un numéro dédié à ce thème en septembre 2016, et Bozar à Bruxelles (5) y a consacré une exposition qui s'est terminée le 15 janvier 2017 car « Bruxelles et la Flandre sont ici les pionniers d'un tournant opéré dans l'aménagement et le développement urbains en Europe qui conduit de la ville postindustrielle à la ville productive ». Donc de nombreux projets commencent à faire exemple, tout reste néanmoins à faire dans un grand nombre de situations, partout en Europe. Les sites European en démontre la singularité.

### 11 SITES, DE L'INTÉRÊT DU NOMBRE ET DE LA DIVERSITÉ DES COLLECTIVITÉS ET DE LEURS PARTENAIRES

Le thème ville productive a attiré les collectivités confrontées à la mutation de leur territoire, de leur paysage et de leur savoir-faire. Le thème a résonné jusque dans les intérieurs des sociétés publiques et privées sollicitées par les collectivités. Une fois de plus nous confrontons les échelles, du micro au macro. Nous misons sur le terrain d'expérimentation des idées avec de multiples acteurs.

(1) \* *Urbanisme* n° 403 p13

(2) Stratégie Nationale pour l'Architecture, octobre 2015

(3) Besson, R., 2014, capitalisme cognitif et modèles urbains en mutation. L'hypothèse des systèmes urbains Cognitifs, in Le Blanc A, Piermay J-L, Daviet S, Villes et industries. Lille : territoire en mouvement, n°23-24.

(4) Bauwelt n°211 die produktive stadt

(5) Atelier brussels, a good city has industry, Bozar

Décloisonnement et discussion pour faire apparaître en filigrane l'innovation architecturale et urbaine, ces deux dimensions inséparables, ces deux échelles propres à la création du concours européen en 1988.

Des artefacts métropolitains aux villes (motorisées) de la campagne, de nombreuses situations sont présentées et questionnées. Le thème permettra d'aller loin, avec des réponses que nous attendons à l'écoute des villes mais qui les surprennent, qui sachent s'inscrire entre les lignes parfois, extrapoler et proposer ce que nous n'avons pas encore pensé. Au plus près du réel dans une perspective d'avenir.

## **DES LIEUX COMMUNS, UNE COMMUNAUTÉ DE LIEUX**

Les sites ont autant de points communs que de différences, de spécificités. Nous évitons les clichés, même si parfois les lieux sont archétypaux : zones commerciales bordées de lotissement, parkings à perte de vue, coupures urbaines infrastructurales, délaissés.

L'Europe péri-urbaine ressemble aux toiles de fond du cinéma de Ken Loach ou de Bruno Dumont. En opposition avec les centres villes ou la rue est une déambulation animée et joyeuse? Pas toujours, parfois les centres villes se vident, vétustes, chers, inaccessibles. De grands équipements sont délocalisés, leur patrimoine devenant des coquilles vides en friche.

En même temps, les zones d'activités cherchent à sortir de leurs grandes enclaves, les études de marches montrant des clientèles en baisse et mouvantes. Les grandes surfaces commerciales tentent une fragmentation en centre-ville et de fait cherchent de nouveaux locataires ou preneurs pour les immenses assises foncières qu'elles occupent en entrée de ville. Les entreprises sont mobiles, on ne dénombre plus les «sans bureau fixe»(6) et en même temps que l'on désindustrialise, que l'on délocalise, « débureautise », on se demande où va le travail, car il est devenu une entité mobile, vaporeuse voire éphémère.

Toutes les entreprises n'ont pas disparu, certaines ont encore des activités industrielles, ou bien font le choix d'en développer de nouvelles, comme à Bègles. Car la période charnière a quelque chose de très prometteur dans les possibilités qui s'offrent de recyclage, transformation, réutilisation, régénération, création. Du travail en perspective. Et des espaces, des lieux qui sont à prendre, à partager, car la ville est un marché. Faire venir la ville auprès de, voire dans, la source de production, et vice-versa.

(6) Bruno Marzloff, sans bureau fixe

Des entreprises cherchent à rester sur site d'origine tout en régénérant leurs activités comme à Amiens, à Guebwiller, à Angers. Renouveau, résilience, mais aussi résistance (rester !) L'entreprise a besoin comme la ville de symbolique et d'imaginaire. Inventer de nouveaux produits ou transformer ses activités, revenir à la production dans la ville a besoin de s'appuyer sur des stratégies urbaines (déplacement, accès, proximité, centralité, circuits courts, etc...) et sur une représentation architecturale, artistique, culturelle. (Le premier film du cinéma, des frères Lumières, montre la sortie des usines ...Lumières ! (7) Valorisation de l'image autant que fonctionnalité et performance énergétique, recherche autant que développement. La production a besoin de s'appuyer sur les habitants, « de multiplier les points de contact avec la société, avec l'activité vivante »(8). La production a besoin de la connaissance. Quoi de plus fertile par exemple qu'un campus universitaire, des lieux de résidence pour les étudiants, dès lors qu'ils sont reliés au centre de la ville par un transport urbain performant comme à Besançon ?

« chérissez la générosité des bâtiments industriels et des infrastructures » (5)

Les zones d'activités en périphérie ou en entrée de ville sont des lieux accessibles car peu chers. Et parfois il suffirait de peu pour une mise en situation urbaine tant elles ont été rattrapées par la ville. On découvre les avantages des infrastructures des lors qu'elles mutent et s'adaptent, accueillent les voies vertes, un tramway, le covoiturage. On découvre un vrai potentiel d'espaces, parfois très proches de la campagne ou d'espaces naturels, comme à Angers, ou à Lille sur les rives de la Deûle, ou encore à Toulouse aux portes métropolitane Est.

La place de la voiture et la nécessité des déplacements se questionnent. On doit pouvoir aller partout ; la voiture est à la fois une contrainte environnementale et encore un atout ; son usage évolue et se partage, et avec elle, le statut des parkings. Comment faire en sorte qu'elle ne grève ni ne détériore l'espace public, et qu'elle soit un facteur de transformation? Cette question est posée à Aurillac, ville phare dans un bassin de vie rural. Elle est aussi posée à Pantin avec la mutation productive des concessionnaires automobile.

La gare parce qu'elle est l'entrée d'une ville et le lieu des échanges et des rencontres, des croisements, est un lieu potentiellement productif, et peut générer un renouvellement urbain par des activités de production et de services, toutes générations et catégories sociales confondues. La question se pose à Evreux. À Grigny-Ris-Orangis, l'enjeu est de réparer, relier, créer une continuité urbaine dans les interstices des grands projets.

(5) Atelier brussels, a good city has industry, Bozar

(7) [https://www.senscritique.com/film/La\\_Sortie\\_de\\_l\\_usine\\_Lumiere\\_a\\_Lyon/470793](https://www.senscritique.com/film/La_Sortie_de_l_usine_Lumiere_a_Lyon/470793)

(8) Boutang, Y-M 2008, le capitalisme cognitif : la nouvelle grande transformation, paris :Editions Amsterdam, coll Multitude/Idées, p245 ; cité par Raphaël Besson, introduction à la journée de lancement européen 14 en France, 15 février 2017.

## LES ATTENTES DU CONCOURS EUROPAN

« Deux siècles après la révolution industrielle, la notion de développement durable ouvre un nouveau cycle de la fabrique de la ville et de l'évolution des territoires urbains, ruraux ou métropolitains. Cette mutation nécessite de mobiliser les pratiques architecturales pour offrir plusieurs vies aux édifices et aux ensembles urbains aux équipements et aux espaces publics.

Prendre conscience de l'héritage architectural, tout particulièrement des XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles, afin de concilier architecture et patrimoine : l'architecture intervient en priorité sur le cadre existant, qu'elle fait évoluer, car transformer, c'est préserver ».(2)

Qualité du cadre de vie, rayonnement intellectuel et économique des villes au plan international, inscription dans l'expérience partagée d'une culture européenne, d'une culture de la ville dont les exemples du monde entier viennent nous enrichir. Ces enjeux portés par la Direction de l'Architecture (9) et la DGALN (10), nous les partageons avec les représentants des villes.

Le concours Europan associe Recherche & Expérimentations, politiques publiques et sites réels qui sont présentés par les collectivités en association avec des partenaires publics et privés.

Cela fait beaucoup de monde, et c'est sa force.

Les dossiers de site reflètent le travail effectué avec les collectivités et leurs partenaires, de longue haleine dans un court laps de temps. Problématiser une situation, un propos tenu par une ville demande du temps et de la distance. Ce travail vient en marchant. Nous incitons à une réponse claire créative et étayée tout en démontrant une grande complexité qui dépasse la plupart du temps la temporalité du concours. Aucun dossier de site n'est parfait, il manquera toujours quelque chose, parfois il reflète énormément de questions en attente, et parfois certains critères se télescopent apportant des controverses intéressantes.

Il faut donc inventer, oser, faire des choix, exprimer un propos clair, en resonance avec les attentes et savoir exprimer ce qui n'est pas dit. Par conséquent les propositions attendues ne sont pas de l'ordre du catalogue ; le jury d'europan 13 avait souligné cette nécessité de mettre en garde sur la tentation pour les candidats de répondre à tous les points posés par les dossiers de site.

Les propos développent de façon maximale les enjeux et les attentes. Les candidats doivent faire des choix théoriques et pratiques. L'économie, si elle est questionnée, n'est pas une science exacte, Villes Productives n'est pas un exercice de programmation économique. Le concours est toujours un appel à l'imagination, l'intuition, l'intelligence des situations, voire des synchronicités. Il fait appel à une culture architecturale et urbaine et à une réflexion sur les grands enjeux de notre société. Il est un appel à la capacité des jeunes architectes urbanistes paysagistes de s'impliquer dans la pensée contemporaine de la ville avec l'architecture, la nature, le paysage, les infrastructures en pleine conscience des conséquences environnementales, sociales, humaines. La valeur économique culturelle et sociétale de l'architecture est interrogée, en tant que création et facteur d'innovation, une stratégie d'innovation globale.

## LES SUITES DU CONCOURS

L'originalité des propositions associées aux attentes des villes et d'Europan seront révélées lors de l'analyse des projets puis par le jury. Les idées auront alors vocation à trouver situation, forme et expérimentation, à faire exemple, à se réaliser dit on a europan.

Différentes étapes de présentation des projets, hors contexte, et in situ seront organisées par Europan avec les collectivités et leurs partenaires. En France, en fonction des projets et des propositions, des suites à plusieurs scénarios peuvent se déployer. En général, Europan préconise que les 3 équipes sélectionnées par site puissent travailler ensemble, avec des missions distinctes. On préconise qu'il n'y ait pas de mise en concurrence immédiate pour que puisse se mettre en place un travail collaboratif et productif, à la fois pour les équipes et pour tous les acteurs, et même plus. Ainsi peut se construire le programme pré-opérationnel. Ensuite il est possible de faire des choix, ou plusieurs choix.

7 sites sur 10 ont entamé un travail constructif avec les équipes Europan. Nous espérons et attendons que l'implication des partenaires aux côtés des collectivités permette d'aller plus loin et de réaliser l'utopie concrète tant attendue.

(2) Stratégie Nationale pour l'Architecture, octobre 2015

(9) Ministère de la Culture et de la Communication

(10) Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature



**Vue aérienne de la gare** (Source : AM-AUAP-2014)

# RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES"

En préambule, il est intéressant de lire Dominique Rouillard qui, dans *L'infraville /Futurs des infrastructures* (1), nous rappelle que :

« Les infrastructures, éternelles incarnations matérielles du progrès, de la conquête des territoires et de la croissance, fortes d'une visibilité et d'un pouvoir structurant, furent, au plus fort de leur présence dans la théorie architecturale, les éléments déterminants de la forme et de la génération de la ville. Dans la pensée de la modernité critique des années 1950-60, elles étaient les éléments « durs », « fixes » qui organisaient une urbanité souple et évolutive. »

À Evreux, les infrastructures ont formé un urbanisme fonctionnel dont la ville pâtit.

La gare doublée par le boulevard Gambetta (Route Nationale 13), constitue une barrière physique. Installée sur le versant Sud de la vallée de l'Iton, la topographie installant la gare en belvédère accentue l'effet de scission entre la ville haute (quartier de la Madeleine) et la ville basse (centre-ville).

Par ailleurs, Evreux voit son cœur de ville en fragilité, une part importante de son activité productive et sociale s'étant déportée vers l'extérieur de la ville depuis les années 60, abandonnant des secteurs urbains, friches en devenir.

Cependant, comme il ne s'agit plus d'opposer centre-ville et périphérie, Evreux entreprend de rééquilibrer les pôles en considérant son territoire comme une unité où se révèlent des éléments urbains, architecturaux et paysagers à partir desquels la ville trouvera appui pour se régénérer.

Sur ce terrain spécifique, la thématique Européenne de la ville productive pose ici la question de comment construire Evreux au 21<sup>ème</sup> siècle sur les ruptures fabriquées au cours du 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècle par les infrastructures :

- Celles-ci peuvent-elles devenir l'élément catalyseur qui va permettre d'inverser l'étalement urbain en organisant le retour à une urbanité dense et sociale en cœur de ville ?
- Quel rôle spécifique conférer à la gare dans le réinvestissement productif de la ville ?
- Quels liens à tisser avec le centre historique et les quartiers mitoyens ?
- Quelles organisations urbaines à imaginer pour que centre et périphérie renouent un dialogue réciproque ?
- Quels espaces publics à réinventer pour révéler une nouvelle attractivité du centre-ville ?
- Comment faire de l'histoire urbaine de la ville un appui de reconquête attractif et dynamique de son centre ?

## LA GARE : FAIRE D'UN ÉLÉMENT DE RUPTURE, LE POINT D'AMORCE DE LA RÉGÉNÉRATION URBAINE DE LA VILLE

La gare d'Evreux marque une barrière physique dans la ville, alors qu'elle est un pôle de mobilités et de connexions. La gare est un des éléments d'un foncier ferroviaire important, en capacité de répondre aux ambitions de la ville d'envisager une densification du quartier par l'implantation de nouveaux équipements mixtes, allant de l'habitation temporaire (eu égard aux actifs en transit) aux activités économiques dont tertiaires.

Point de convergence des flux, il émerge dans le paysage ébroïcien, de par son inscription sur le coteau de la Madeleine, au sud du centre-ville.

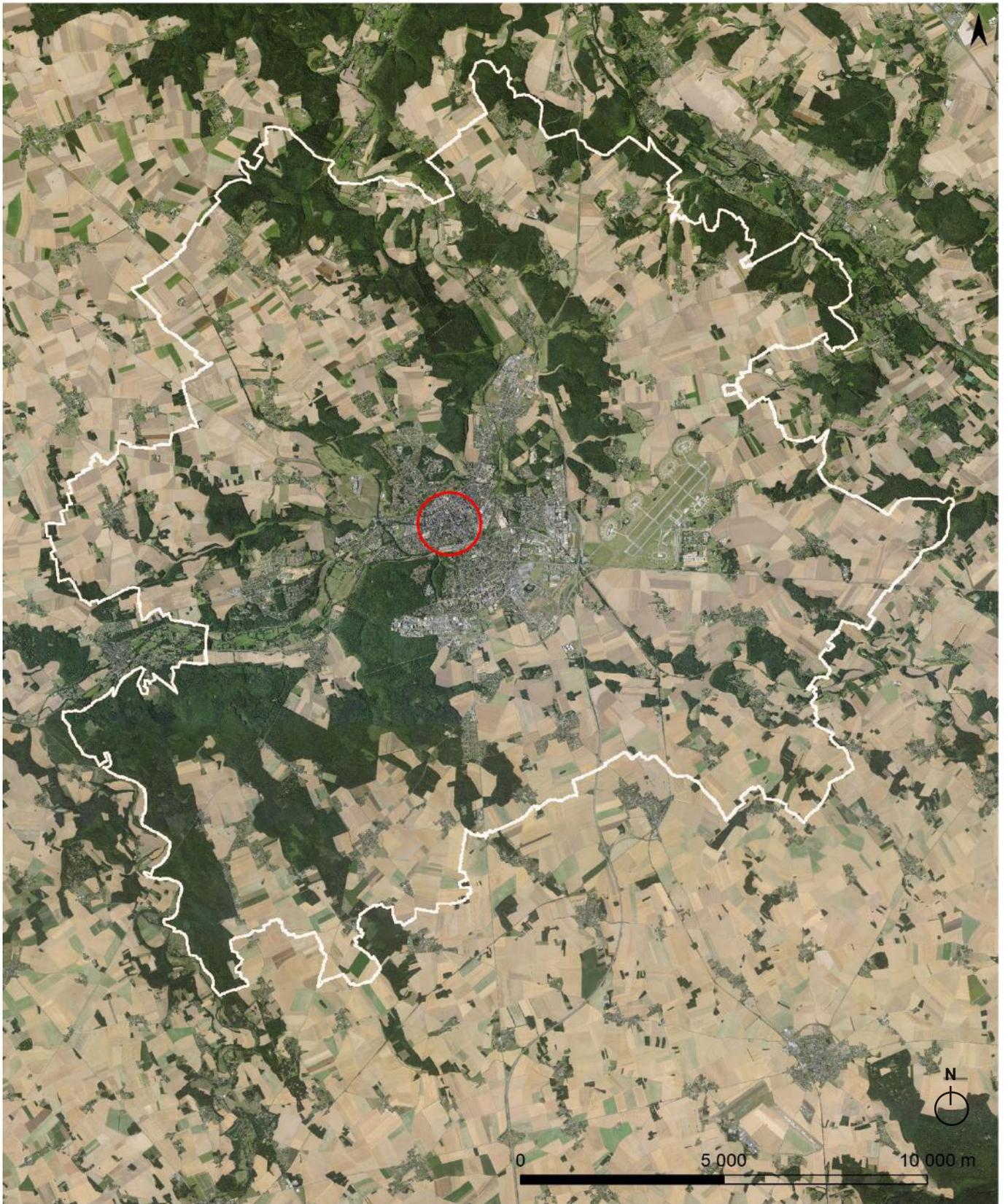
Toute l'ambition est de faire de cet espace de rupture un quartier fédérateur, une nouvelle centralité à partir de laquelle la ville pourra connecter les quartiers Sud avec le centre-ville, mais aussi avec son grand territoire :

- Quelle urbanité saura produire de l'espace hospitalier apte à s'adapter aux différentes temporalités des usagers en transit et des habitants ?
- Quels équipements sauront compléter le dispositif gare/pôle d'échanges pour en faire un lieu attractif, accessible, en maillant ville haute et basse ?

L'enjeu est de considérer ce secteur dans un temps présent, avec une vision évolutive et adaptable. La fonction de la gare actuelle d'Evreux est susceptible d'évoluer à long terme dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie dont les principaux éléments de compréhension sont énoncés dans le chapitre consacré au « Contexte des enjeux autour de la gare ».

Comme l'explique le Maire de la ville d'Evreux et -Président de la Communauté d'agglomération, « d'ici à une quinzaine d'années, grâce au projet de réaménagement des voies ferroviaires LNPN, le temps de parcours en train vers Paris sera ramené à 40 minutes. Une nouvelle gare pourrait toutefois voir le jour en extérieur de la ville. »

Les objectifs de la ville sont donc de produire de la mixité d'usages de sorte d'éviter qu'une mono orientation ne fige à nouveau le territoire et penser la mutabilité de l'architecture et des espaces pour s'adapter aux réorientations possibles du positionnement de la gare, ou des gares.



Site de réflexion dans la communauté d'agglomération Evreux Portes de Normandie (contour blanc)

## À PARTIR DE LA GARE, TISSER UN RÉSEAU DANS LA VILLE À TRAVERS L'ESPACE PUBLIC ET LA MISE EN CONNEXION DE POLARITÉS PRODUCTIVES

En appui des enjeux portés sur le secteur gare, il s'agit de créer des liens productifs entre la gare et le centre-ville, et au-delà. Comment régénérer le centre-ville à partir d'un projet de requalification et de transformation de la gare ?

La rue Jean Jaurès est proposée comme secteur de projet à European comme pouvant prolonger et par là même, réactiver jusqu'à la gare, l'axe commerçant Chartraine/Harpe.

Traditionnellement, la ville a mélangé les lieux de travail et les autres usages autour des rues structurantes de la ville. Mais l'urbanisme moderne, conçu à partir de la motorisation (voitures, camions...), a transformé les espaces publics, les voies en routes peu attractives du fait de leurs nuisances.

À l'instar de la gare, bien que dans un tissu urbain très différent, l'enjeu est de produire de l'urbanité, en s'appuyant sur les qualités et manques du patrimoine existant pour implanter de nouvelles activités économiques, en superposition du « déjà-là », et/ou en complémentarité et /ou en diversification. Il faudra sans doute reconsidérer les relations au paysage, aux lieux emblématiques de la ville, à leur réappropriation et revalorisation, afin de mettre la ville centre en tension avec le secteur gare.

Créer de nouveaux lieux de production autour des rues du centre-ville, en jouant la carte de la mixité des usages, implique de repenser d'une manière urbaine l'espace public dont l'aménagement doit accompagner une vision. L'armature des rues et voiries urbaines en général (la rue Jean Jaurès est symptomatique et pourra faire exemple ainsi que le Boulevard Gambetta qui coupe la ville de la gare), que nous appellerons « rues productives d'urbanité », devra considérer d'autres réseaux d'infrastructures, tels que le vélo, le réseau ferroviaire, (à plus long terme) les véhicules autonomes, etc...

On se posera alors les questions suivantes :

- Comment envisager les infrastructures comme un terrain propice à la ville productive ?
- Des chaussées déclassées ou des parkings obsolètes peuvent-ils devenir des lieux productifs ?
- Des nœuds intermodaux revalorisés génèrent des hubs productifs ?
- Quelles nouvelles logiques d'espaces pourraient se développer à partir de ces scénarii ?

## PENSER LES DISPOSITIFS ET TYPOLOGIES PERMETTANT DE RÉINVESTIR LE CENTRE-VILLE ET FAVORISANT L'INVERSION DE L'ÉTALEMENT URBAIN

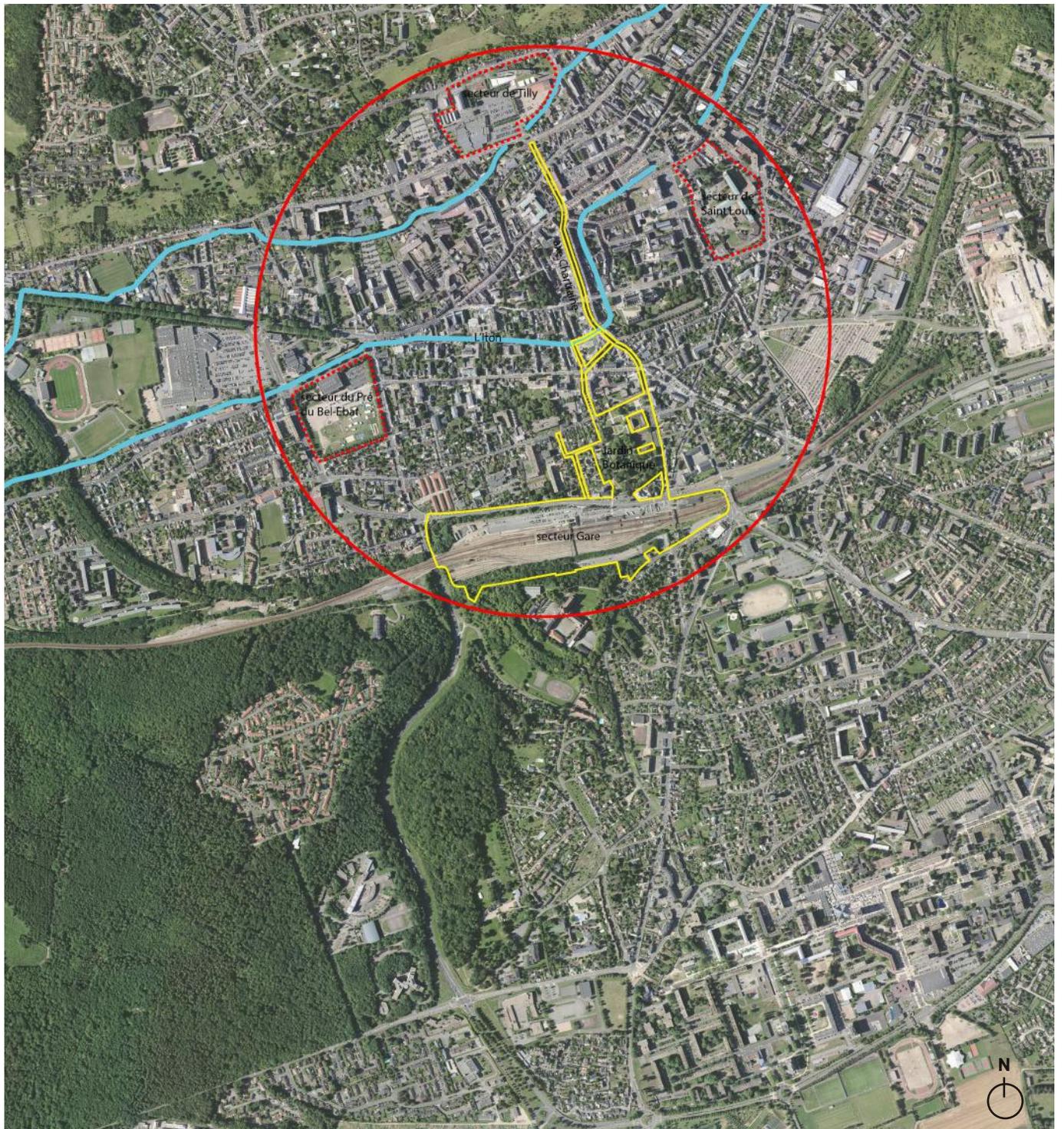
Faire la ville sur la ville et régénérer des fragments bâtis pour consommer moins de territoire est un enjeu pour la plupart des villes. Mais la mutation et régénération de grandes friches aux usages obsolètes (sites industriels, casernes...) peut prendre du temps lié à l'échelle des sites mais aussi à leur situation et à leur capacité d'être financièrement réinvesties. C'est le « temps entre » qui peut déboucher sur l'installation de pratiques urbaines innovantes occupant les espaces de manière temporaire. Des activités culturelles mais aussi productives peuvent y trouver à se développer pour un temps limité (ou pas), en fonction de nombreux critères.

- Evreux possède dans son centre-ville, et/ou à proximité, des friches dont l'avenir se dessine pour certaines. Ces lieux (et leur devenir en question) sont des terrains potentiels d'expérimentation à partir desquels la ville pourrait envisager de se renouveler, toujours avec la volonté de constituer de nouvelles polarités qui viendraient compléter le dispositif urbain de mise en connexion depuis la gare.

Par ailleurs, la péri urbanisation incarne le modèle de développement depuis 30 ans. Le développement pavillonnaire et la création des zones d'activités ou commerciales en périphérie de la ville ont fragilisé le potentiel de développement du centre-ville (même s'il est à noter qu'à ce jour est menée sur les ZAC une stratégie de diversification des activités venant en complémentarité de l'existant, cherchant à maintenir l'équilibre économique du centre-ville : voir contrat d'agglomération joint en annexe, sachant que ce dernier est en cours de renégociation selon les capacités financières de l'Agglomération). Les possibilités de logement sont réduites et les classes moyennes s'éloignent.

- L'un des enjeux essentiels est de ramener une qualité de vie au cœur de ville. Pour cela, les équipes devront proposer de développer des activités de services pour attirer plusieurs typologies et générations de population : cadres, étudiants, commerçants, artisans, voire industriels de nouvelle ère, les touristes, ... et proposer également de nouvelles formes d'habitat en lien, voire à mixer, afin de retrouver une attractivité au centre-ville qui donne non seulement envie mais la possibilité d'y habiter, d'y travailler et d'y venir.

Il est à noter que le CAUE 27 travaille depuis 2008 sur la question de l'étalement urbain dans le cadre d'une transition énergétique et écologique. Il sera un appui à la réflexion tout autant qu'il s'intéressera aux propositions des équipes European pour alimenter la réflexion et faire « exemple ».



**Périmètres European**

Le site Evreux est multi-échelle : il se focalise sur la gare, pour interroger l'organisation du territoire entre le centre-ville et les différents quartiers. La ville a été en partie détruite pendant la seconde guerre mondiale, puis reconstruite par « poches » ou par zones sans articulation des espaces. Il est donc important de développer un projet en capacité de relier toutes les dimensions de la ville, qu'elles soient géographiques, sociales, culturelles.

## DESCRIPTION DU SITE DE RÉFLEXION

Le site de réflexion forme une ellipse qui prend appui sur 4 secteurs stratégiques :

- au Nord, le secteur de Tilly
- au Sud, le secteur de la gare
- à l'Est, le secteur Saint Louis
- à l'Ouest, le secteur du Pré du Bel-Ebat

## UN CENTRE VILLE DENSE ET POLARISÉ

Le centre-ville se définit à-travers une structure urbaine hybride des différentes époques de sa réalisation. En constituant une AVAP (Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine) sur le secteur de l'hyper centre, Evreux met en exergue la spatialisation des trois temps de sa construction : gallo-romains, médiéval et Reconstruction. L'enjeu de cette AVAP est de mettre en évidence les espaces où ces temps sont lisibles pour eux-mêmes, les zones qui ont été de nombreuses fois réappropriées (des remparts aux boulevards, les parvis, les jardins publics (cf chapitre consacré au « contexte urbain ») et les zones où il faudrait redonner du sens pour que les habitants, les usagers et les touristes puissent s'y retrouver.

Evreux a conservé des édifices et des lieux singuliers de grande qualité (Cathédrale, Beffroi, les berges de l'Iton, ...) qui sont considérés comme des points d'appui du renouvellement urbain. Déjà, des projets de requalification ont été réalisés, notamment autour de la Cathédrale avec le réaménagement de son parvis et de ses abords immédiats (maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère : Michel Desvignes / cf annexes). Aussi, la Place de Sepmanville (au pied de la Mairie) est quant à elle en cours d'étude (maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère : agence HYL / cf annexes).

Ces deux projets visent à mettre en valeur l'Iton, vecteur de circulations douces visant à rendre poreux le centre-ville dense.

Par ailleurs, il est à noter que les équipements et institutions publics sont localisés principalement dans l'hyper centre ce qui accentue son effet de concentration, tout en reconnaissant que cela participe à le rendre dynamique. On peut citer l'Université, la Mairie, la Préfecture, le Conseil Départemental. Sans oublier les structures culturelles comme le théâtre, la médiathèque, la scène de musiques actuelles et le cinéma.

Enfin, étant donné que le plan de l'hyper centre, concentré et dense, ouvre peu de possibilité d'évolution et de mutation, l'enjeu serait de s'appuyer sur les berges de l'Iton ou sur les quelques friches en mitoyenneté immédiate, comme l'îlot Saint Louis (ancien hôpital) et autres lieux de connexions stratégiques entre le centre et ses quartiers connexes.

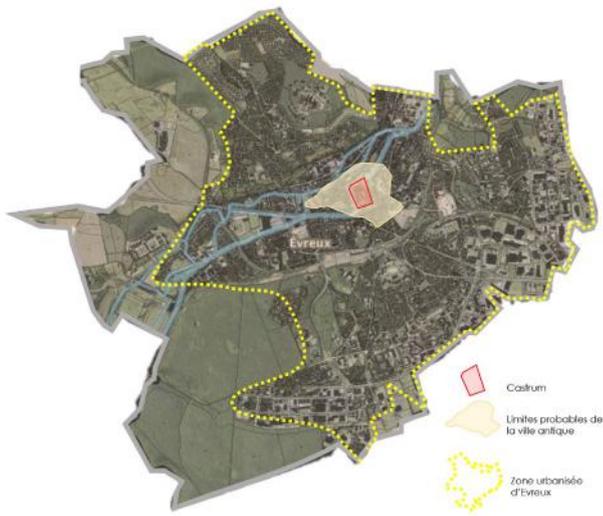
## LIEUX D'ÉCHANGES ENTRE VILLE ANCIENNE ET QUARTIERS CONNEXES

Le périmètre de réflexion s'appuie sur des secteurs stratégiques qui sont en articulation entre centre-ville ancien / historique et ville moderne/contemporaine. Ils sont en passe de devenir des postes stratégiques de connexions urbaines en fonction des usages et des destinations à imaginer et projeter. C'est à partir de ceux-ci que le centre-ville trouvera des appuis pour décroquer son périmètre et initier un dialogue productif avec les quartiers connexes que sont :

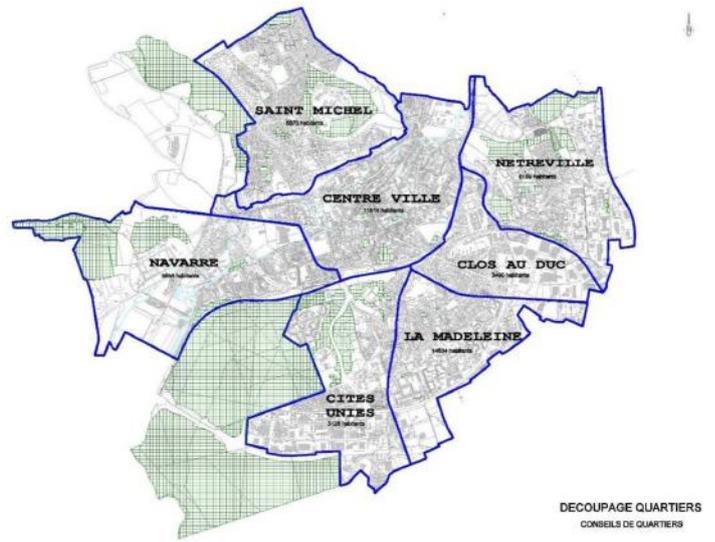
**-Madeleine (Sud)** : plateau haut sur lequel se sont édifiés, au 19ème siècle, des hameaux dont la population s'est accrue avec la construction du chemin de fer. En 1960, la Madeleine devient la 1ère ZUP de la ville avec la construction de 4000 logements. C'est aussi un plateau important d'activités économiques (Parc du Long Buisson) avec des perspectives d'évolution du fait de sa connexion avec la future déviation Sud-Ouest de la ville d'Evreux.

**-Nétreville (Est)** : autre hameau constitué au 19ème siècle sur les coteaux Est, le quartier connaît une forte urbanisation à partir des années 60, sous la forme de grands ensembles et lotissements. Il est un des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

**-Saint Michel (Nord)** : hameau constitué sur le coteau Nord de la ville, la population ne dépasse pas les 200 habitants jusqu'à la 2nde guerre mondiale. L'installation de bases militaires américaines de l'OTAN donnera corps à ce quartier, qui se constituera sous une forme pavillonnaire.



Les limites de ville antique et de la ville contemporaine



Les quartiers d'Evreux



Vue aérienne Gare



Vue aérienne pré du Bel Ebat



Vue aérienne Tilly



Vue aérienne Saint Louis

-**Navarre** (Ouest) : l'un des plus anciens hameaux de la périphérie de la ville, il est rattaché à Evreux à la révolution. Les premières usines y sont implantées faisant du quartier une cité ouvrière. Aujourd'hui, Navarre est un site démontrant l'histoire industrielle d'Evreux et de la vallée de l'Iton, dont les projets sont centrés sur le développement d'activités liées à l'art, l'agriculture, la nature et le sport (cf le contrat d'agglomération joint en annexe)

Les secteurs, présentés ci-dessous, ont été identifiés car ils sont en interface active entre le centre-ville et sa périphérie. Les activités y sont effectives ou en cours de réflexion :

- **Le secteur de TILLY** : grande place de stationnement (ancienne place d'Armes) avec une capacité de 525 places, autour de laquelle ont été implantés un cinéma (dont la fréquentation, au pro-rata du nombre d'habitants, est l'une des plus importantes de France), et une antenne universitaire (IUT, Ecole Supérieure de l'Enseignement et du Professorat, CFA, ...) comprenant une bibliothèque et un restaurant (cf le chapitre « contexte étudiants »). L'enjeu y est de conforter ces équipements, qui avec la gare, définissent un axe Nord/Sud au potentiel attractif et dynamique.

- **Le secteur GARE** (au concours, dans le périmètre du site de projet) : pôle multi modal en interaction entre la ville basse (centre-ville) et la ville haute représentée par le quartier de la Madeleine (quartier en NPRU et plateau économique du Long Buisson en mutation/évolution : cf le contrat d'agglomération joint en annexe). C'est le véritable activateur et diffuseur des flux, enjeu de la régénération urbaine de la ville. (voir aussi le chapitre consacré « Contexte des enjeux autour de la gare »)

- **Le secteur du PRE du BEL-EBAT** : grande prairie verte aux portes de la cité, il représente un lieu de vie et de festivité pour la ville et le département. Aujourd'hui, il constitue un important pôle culturel et sportif avec le Cadran (palais des congrès), la Scène Nationale Evreux-Louviers (théâtre conventionné), la salle de musiques actuelles (récemment livrée / architectes : Hérault-Arnod), une MJC et une salle omnisports.

- **Le secteur SAINT-LOUIS** : il s'agit d'une friche hospitalière (site d'environ 5 Ha), occupée, pour l'heure, par une partie des services de la Mairie (espaces verts, environnement, infrastructure, culture, archives, ...).

Proche de l'hôtel de ville, ce site permettrait de renforcer la dynamique du centre-ville, et de compenser le départ d'environ 2 600 personnes qui travaillaient sur ce site. L'enjeu de ce secteur est de conforter la centralité d'Evreux au cœur de l'agglomération, vecteur d'attractivité et de qualité de vie pour tous les ébroïcien(ne)s et les visiteurs (cf le contrat d'agglomération joint en annexe).

## UN RÉSEAU D'AXES STRUCTURANTS

La structure urbaine de l'hyper centre est dense, composée d'îlots d'habitations, issus de la Reconstruction, qui offrent peu de porosité entre les espaces publics. Celle-ci accentue une hiérarchie d'usage des rues, faisant apparaître deux axes forts qui concentrent la plupart des commerces de centre-ville :

- Un axe Nord/Sud (dit axe Chartraine), de l'université/Tilly à la gare
- Un axe Est/Ouest, du Pré du Bel-Ebat au secteur mairie/Saint Louis

Au-delà de ceux-ci, il s'agit de rues de moindres intensités, dessertes de circulation dans l'hyper centre.

Ce constat établi, il est à noter que la communauté d'agglomération d'Evreux a choisi de se doter, en 2012, d'un PDU (Plan de Déplacement Urbain), qui vise à favoriser le développement de tous les modes de déplacement dans la ville (nota : le PDU a été établi par la précédente mandature et un nouveau projet est en cours d'élaboration).

Les deux axes, identifiés ci-dessus, qui relient les 4 secteurs stratégiques qui cadrent le périmètre de réflexion sont des voiries à enjeux, et devront permettre la cohabitation harmonieuse, voire pacifiée, de tous les modes de déplacement permettant la fluidité de circulation dans la ville

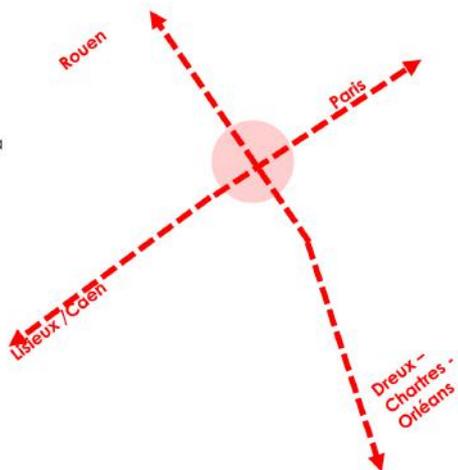
## LA NATURE : SUPPORT DE REDÉFINITION DES ESPACES PUBLICS DE LA VILLE DU 21ÈME SIECLE

La présence de la nature aux portes de la ville (coteaux, et forêts) et en plein centre (l'Iton et les jardins publics) est une donnée fondamentale pour structurer les liaisons douces et créer du lien dans la ville. Les deux éléments paysagers, que sont le végétal et l'eau, servent les enjeux de la ville pour reconsidérer les espaces publics dans leur ensemble.

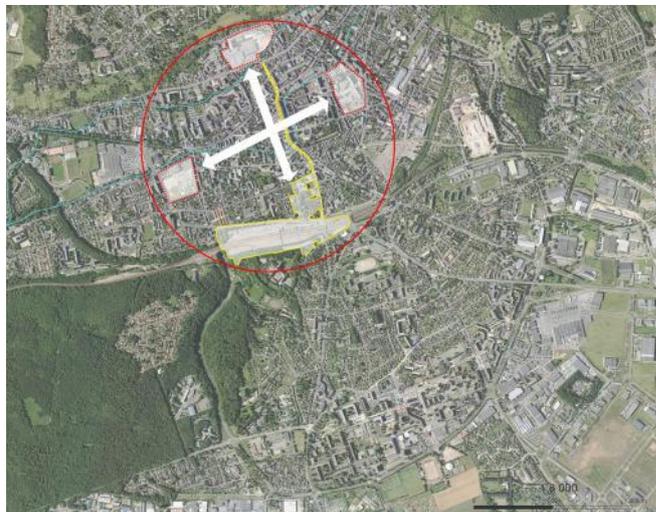
1 FR-EVREUX-C-M12 et 13

2 FR-EVREUX-PS AP02, SS-AP03 à 05

Les deux grands axes déterminant la trame générale de la ville médiévale



Axe déterminants depuis la ville médiévale



Vue aérienne de l'axe déterminant



Vue sur l'axe Chartrain



Considérant l'Iton, rappelons que la ville s'est construite sur la rivière et ses bras (cf le chapitre « contexte géographique et paysager »). De nombreux vestiges patrimoniaux de ses usages domestiques (ponts, lavoirs) et industriels (ancienne usine des eaux, anciens abattoirs) sont encore visibles malgré l'urbanisation du centre-ville reconstruit qui a occasionné l'effacement pour tout ou partie de l'Iton. Aujourd'hui, pour renforcer l'image de la « ville aux cent ponts », la ville engage des travaux d'aménagements favorisant les déambulations en son coeur et la création d'itinéraires doux permettant de redécouvrir le patrimoine architectural urbain (cf projets en cours et réalisés) à-travers la redécouverte de l'Iton et de ses abords.

A propos du végétal, Evreux possède, en son sein, des espaces verts importants qui illustrent l'histoire de la ville (entre autres : jardin botanique du 19ème siècle, jardin de l'Evêché du 15ème siècle). Considérés et utilisés comme des jardins d'ornementation, ils sont à réinterroger à-travers leurs usages contemporains pour participer à définir la ville du 21ème siècle. La ville a entamé cette réflexion avec la définition d'une coulée verte (cf contrat d'agglomération joint en annexe) qu'elle souhaite continuer entre la gare et le centre-ville.

L'approche immédiate des coteaux verts (Saint Michel et Madeleine) sont aussi l'opportunité d'ouvrir le centre-ville vers sa périphérie immédiate, et de faire rupture avec la structure de la ville ancienne concentrée sur son coeur.

## ENJEUX ET ORIENTATIONS URBAINES

Forts de ces analyses, les enjeux d'une réflexion sur le centre-ville et sa relation à l'ensemble du paysage urbain sont :

-Apporter une vision prospective sur les capacités de régénération urbaine des pôles Gare/Tilly et Pré du Bel Ebat/Saint Louis.

-Imaginer des évolutions d'usages, en fonction de l'avancée des opérations en cours, occupations et activités, voire statuts, pour qu'ils constituent de nouvelles polarités fortes, à-travers lesquelles des connexions permettront de recréer du lien entre la ville centre et ses quartiers périphériques.

-Penser l'attractivité des espaces publics et usages pour que non seulement ces lieux fédèrent les habitants et usagers, mais aussi qu'ils participent à la régénération urbaine et productive du centre-ville.

-Penser un processus de projet qui permette une régénération adaptée d'autres lieux dans la ville et en périphérie.

-Réfléchir à des dispositifs pour rendre le tissu urbain plus perméable, plus adapté à une fluidité urbaine manquante, notamment en s'appuyant sur les espaces publics, sur le paysage, sur les liaisons douces, sur des typologies à inventer en lien avec des innovations sociétales .

## PROJETS RÉALISÉS, EN COURS DE RÉALISATION OU À L'ÉTUDE SUR LE SITE DE RÉFLEXION

Concernant les 4 secteurs stratégiques :

- **Le quartier de la gare** (cf le chapitre consacré « Contexte des enjeux autour de la gare »)

Il a fait l'objet en 2012 d'une étude de programmation et de réaménagement de son statut de pôle intermodal, à-travers notamment la création d'un quartier d'affaires. En effet, dans le cadre du précédent contrat d'agglomération, l'EPN (Evreux Portes de Normandie) s'était engagée dans une démarche d'étude transversale sur le périmètre du quartier de la gare, qui comprenait une étude de programmation et une étude d'opportunité et de faisabilité pour la création d'un pôle tertiaire et de services associés. Cette étude n'a pas reçu de suite opérationnelle en raison de la modification des orientations sur le secteur, et notamment le recentrage du projet sur ses volets développement économique et valorisation urbaine.

Parallèlement, l'EPN travaille à une première réalisation sur un foncier situé en extrémité Est de la gare, sur le site dit AB<sup>2</sup>, ancienne halle de tri dont la démolition et le désamiantage sont nécessaires avant toute valorisation, et qui pourrait accueillir un bâtiment tertiaire d'environ 2100 m<sup>2</sup>.

- **Prolongement de la Voie Verte depuis la Cavée Boudin au secteur de la Gare** (en réflexion).

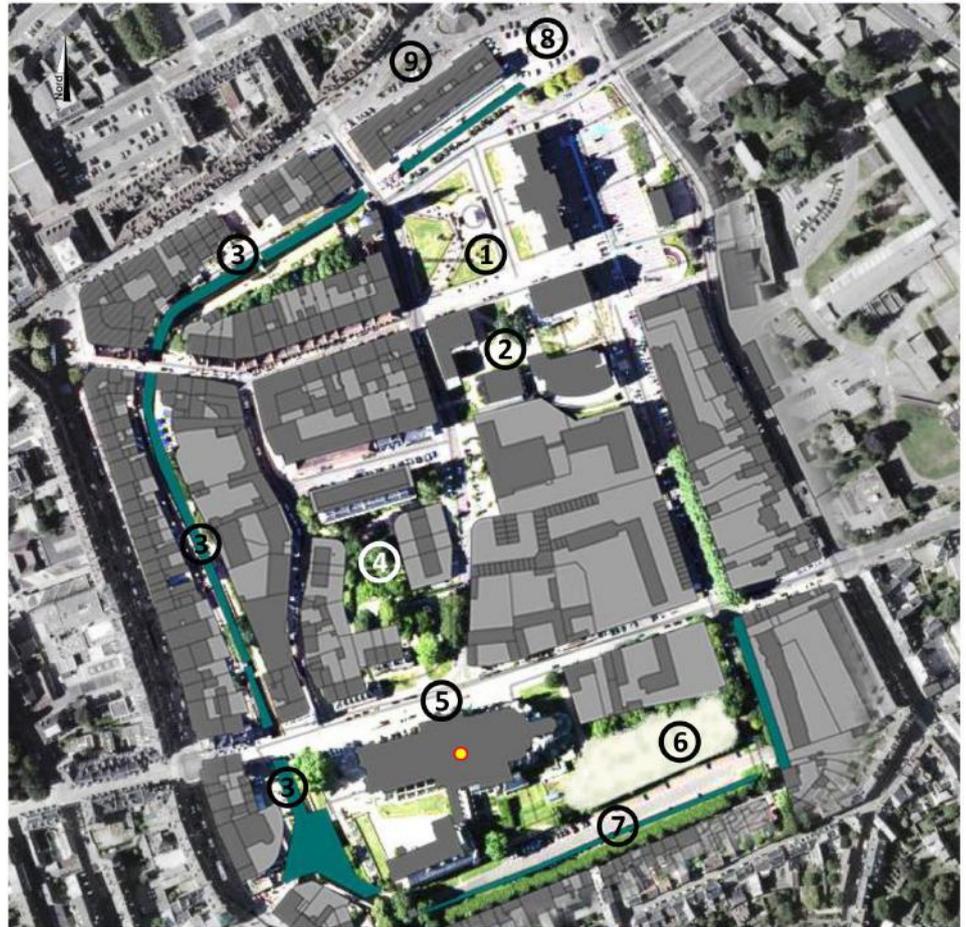
Dans sa volonté de renforcer son potentiel économique à-travers le développement touristique et culturel, Evreux souhaite mettre en avant les circulations douces empruntant les itinéraires des vélo-routes et voies vertes. La poursuite de la voie verte s'intègre pleinement dans le projet de réaménagement du secteur de la gare et de la coulée verte vers le centre-ville en venant compléter l'offre de déplacements vers ce secteur.

- **Reconversion du site Saint Louis** (en réflexion). Cette friche de 4 Ha que représente l'ancien hôpital d'Evreux représente un enjeu majeur. A ce jour, seul un projet est en chantier : il s'agit d'une résidence habitat jeunes dans les locaux de l'ancienne maternité, qui abritera également le foyer des jeunes travailleurs. Cette résidence sera dotée de 81 places (soit 69 logements) dont 33 places dédiées aux étudiants en alternance.

1 FR-EVREUX-C-M14 et FR-EVREUX-C-AP 02

2 FR-EVREUX-PS-Po1, Po2, Po7 et Po8

- 1- Place du Général De Gaulle
- 2- Square du Théâtre
- 3- la Promenade de l'Iton
- 4- Square Delaunay
- 5- le Parvis de la Cathédrale Notre-Dame d'Evreux
- 6- le Potager de l'Evêché
- 7- Parking du Ru Espringale
- 8- Place Sepmanville
- 9- Place du Grand Carrefour



Les espaces publics intra muros



Réaménagement du Parvis de Cathédrale (source : eure-tourisme.fr)



Berges Iton



SMAC (Scène de Musique Actuelles)(source : duck.fr)

Pour le reste du foncier, la réflexion est menée et s'orienterait notamment vers l'idée d'un campus universitaire de sorte que « les étudiants réinvestissent le centre-ville d'Évreux », selon Mr Lefrand, maire et président de l'agglomération. D'autres options ont été mises à l'étude (square, habitations, école, ...). Mais, l'équilibre financier du projet d'ensemble est aujourd'hui un frein au développement du site.

- **Réaménagement du site de Tilly** (en cours d'études – cf plan projet en annexe). Le site fait actuellement l'objet d'une étude de programmation urbaine autour de la question du parking, assistée par un AMO que représente l'architecte urbaniste Bruno Créus (agence ACA à Evreux).

- **Construction d'une SMAC (Scène de Musiques Actuelles) sur le site du Pré du Bel-Ebat**. La salle vient d'être livrée. C'est le cabinet d'architecture Heraut Arnod qui en fut le maître d'œuvre.

Concernant le centre-ville :

- **Réaménagement du Parvis de la Cathédrale** (réalisé). Le projet a redonné une lisibilité immédiate à cet espace jusqu'alors fragmenté, tout en maintenant une diversité des lieux et des situations, en contact direct avec l'Iton (cf présentation du projet en annexe).

- **Jardin de l'Evêché** (en réflexion). La rénovation du jardin de l'Evêché offrira un événement paysager et fleuri de grande ampleur au pied de la Cathédrale. Ce lieu deviendra non seulement un lieu de détente mais aussi un lieu d'attractivité, et notamment de développement touristique. Par ailleurs, il y a en projet la mise en valeur des vestiges des remparts gallo-romains et, en cours d'études par le cabinet de l'Atelier du Marais, la création d'une passerelle au-dessus des douves (cf plan du projet en annexe).

- **Square Delaunay** (en réflexion). Le square Delaunay, à deux pas de la Cathédrale, est un axe fort permettant de rejoindre l'Hôtel de Ville et le Beffroi. Il est un lieu de rencontre et de détente pour tous les âges. Sa restauration va revitaliser et requalifier cet espace (réfection des voies de circulations, création de collections végétales), accompagner l'architecture de la Reconstruction et l'adapter aux usages (remplacement des jeux et du mobilier de convivialité).

- **Aménagement de la Place du Grand Carrefour** (réalisé). Ce projet concerne les aménagements VRD de la place du Grand Carrefour.

- **Réaménagement de la Place de Sepmanville et des rues annexes Borville-Dupuis et Georges Bernard** (en cours d'étude). Cette place a longtemps été utilisée comme

parking. Localisée sur le flan Nord de l'Hôtel de Ville, son réaménagement vise à redécouvrir le cours de l'Iton, en continuité des circulations douces longeant ce dernier depuis la Cathédrale, mais aussi de valoriser les vestiges, comme le rempart médiéval qui est le cœur du projet. En prévoyant l'élargissement du lit de la rivière, et en dessinant une esplanade descendant vers l'eau, cette place deviendra un nouvel espace de convivialité central offert aux terrasses des cafés mitoyens. C'est l'agence HYL qui en a la maîtrise d'œuvre (cf plan du projet joint en annexe).

- **Jardin Botanique** (en réflexion). A ce jour, seule la reconstruction des serres est en cours (réalisation de la ville), ainsi qu'une aire de jeux pensée par le paysagiste Sensemoto, utilisant le talus Sud du jardin (cf plan du projet d'aménagement en annexe). Pour le reste de la parcelle, rien n'est statué sachant que la volonté de la ville est d'adapter le jardin aux usages contemporains de ce dernier avec la volonté affichée de créer une liaison douce (« coulée verte ») de la gare au centre-ville, en prolongement du jardin.

- **Jardin du Préfet** (en négociation). Cette parcelle située 5 rue de Verdun est propriété du Conseil Départemental. Clôturée entièrement par un mur plein, la parcelle accueille une grande demeure et un parc attenant tous les deux mis à disposition du préfet comme lieu de résidence à usage privatif. Le parc, d'une superficie d'environ 6000 m<sup>2</sup> est d'une grande qualité paysagère et les services techniques de la Ville ont à plusieurs reprises proposé aux élus d'approcher le Département et la Préfecture pour le récupérer pour l'ouvrir en tant que jardin public de centre-ville. La demeure et ses annexes resteraient à disposition du préfet. Des démarches orales ont déjà eu lieu en ce sens, ainsi que récemment un courriel de principe au Directeur Général Adjoint des Services du Département. L'objectif est de valoriser ce parc déjà existant et de le mettre à disposition du public. L'avantage est qu'il nécessiterait très peu de réaménagements intérieurs pour être ouvert.

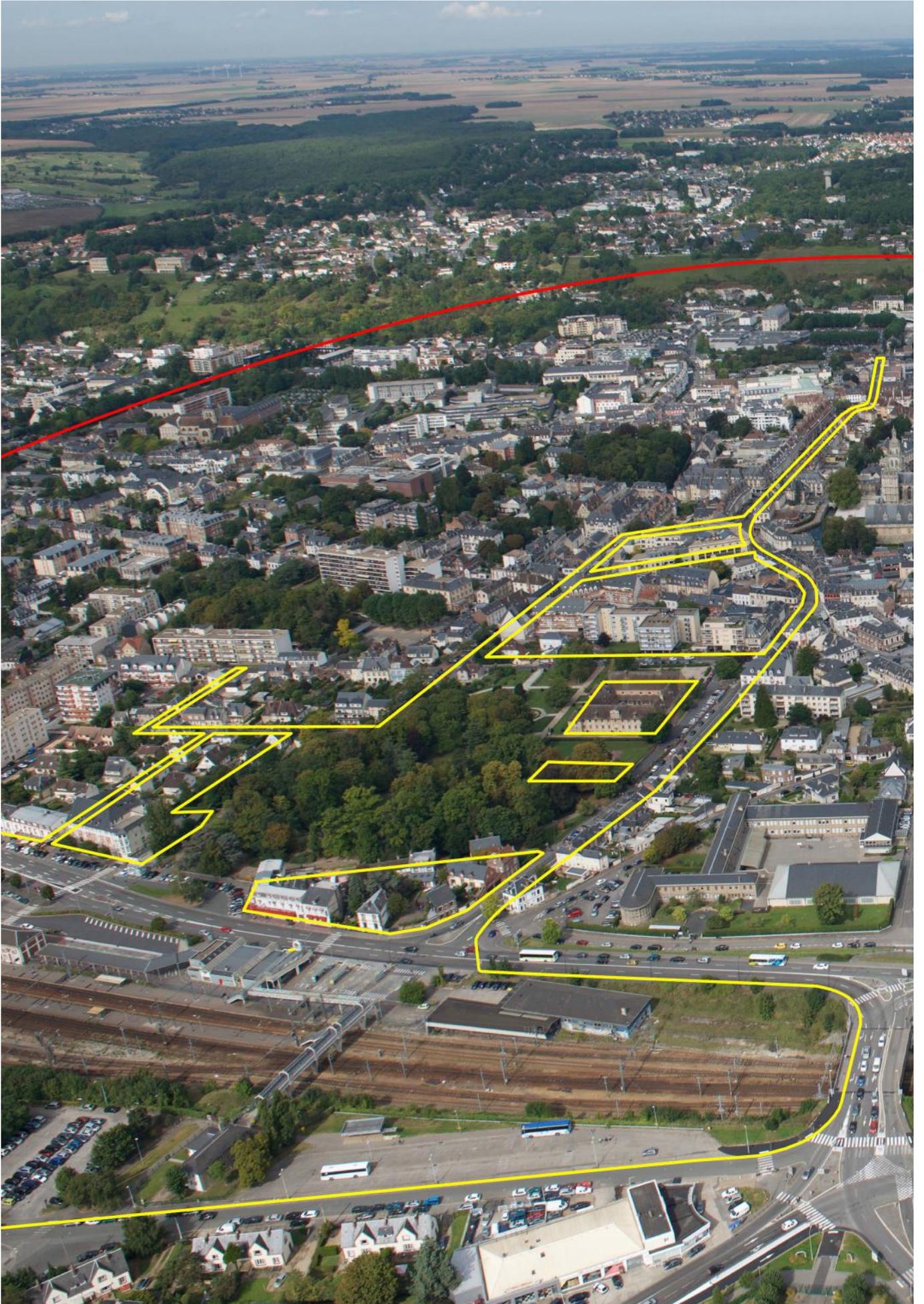
- **Rue Chartraine** (en réflexion). La ville étudie la diminution de sa largeur dans le cadre d'une étude de circulation. Cette étude porte d'ailleurs sur le schéma de circulation de tout le centre-ville (étude menée par le cabinet Iris Conseil).

- D'autres rues en perspectives de réalisation : rue Joséphine (2016), rue Oursel (en deux temps partie 1 en 2017 / partie 2 en 2018), rue du Maréchal Joffre (2019).

A noter également que des réflexions sont menées plus largement sur le réaménagement des rues commerçantes et de la place de l'Hôtel de Ville dont l'agence AAUPC (Patrick Chavanne) est en charge de la maîtrise d'œuvre (début des études en cours).

1 FR-EVREUX-SS-M02

2 FR-EVREUX-SS-P22



Vue aérienne oblique du site de projet

Le site de projet comporte la gare et les équipements et espaces publics associés, dont le jardin botanique, et l'axe Chartraine (de l'université jusqu'au quartier de la Madeleine en passant par la gare) qui constitue une liaison fondamentale dans le processus de régénération urbaine.

Les enjeux de l'innovation en gare dans une perspective technologique, sociologique et urbaine sont révélés par la recherche au PUCA depuis le début du siècle. Une série de séminaires dont le dernier, en juin 2016\*, a permis de partager des connaissances entre des chercheurs, des élus et des professionnels des gares.

Les usages évolutifs des gares ont été centraux pour questionner la transformation des gares et des projets de territoires associés à ces dernières. Les recherches ont traité des petites gares en milieu rural, des gares du quotidien et de gares ou pôles d'échange plus complexes, ouvrant des perspectives de comparaison européennes.

Identifiée comme porte d'entrée dans la ville à l'articulation de différents secteurs urbanisés, la gare a vocation à devenir un espace d'expérimentations de dynamiques urbaines, architecturales et productives, et à démontrer et à activer les enjeux exposés à l'échelle du site de réflexion.

## DESCRIPTION DU SITE

Le périmètre du projet intègre les entités urbaines suivantes :

- Le secteur de la gare, qui inclut le boulevard Gambetta
- Le jardin botanique
- L'axe Chartraine composée des rues Jean Jaurès, Harpe et Chartraine

### LE SECTEUR GARE

Le secteur gare est situé au sud du centre-ville ancien. Il intègre les infrastructures routières : le boulevard Churchill (Est), le boulevard des Cités unies (Ouest), et le boulevard Gambetta (axe Est/Ouest). A noter que la gestion des boulevards Gambetta et des Cités unies sont à la charge de l'EPN.

### Géographie et topographie

Point de connexion fondamental entre la ville centre et le quartier de la Madeleine, la gare et ses infrastructures ferroviaires et routières la joutant, comme le boulevard Gambetta, en font une rupture urbaine.

- D'un point de vue géographique, la gare se situe en partie haute de la ville. Le faisceau des voies est creusé dans le coteau de la Madeleine, occasionnant un talus conséquent sur le flanc sud.

Autre fait topographique (nota : des levées topographiques sont disponibles sur une grande partie du site), le boulevard Gambetta présente une forte déclivité à l'Ouest, à l'intersection avec le Boulevard des Cités Unies.

Le flanc Nord de la gare est très minéral, alors qu'au Sud, le talus est très verdoyant : le bois du parc du lycée Saint François de Sales surplombe le site.

- Deux passerelles piétonnes traversent les voies : elles sont à interroger, dans leur fonction et dans leur emplacement, notamment celle située dans l'axe Chartraine (entre la rues Jaurès et la cote de la Madeleine). Quel intérêt de conserver deux passerelles ? La création d'une seule traversante n'est-il pas pertinent ? A quel endroit celle-ci devrait être située ?

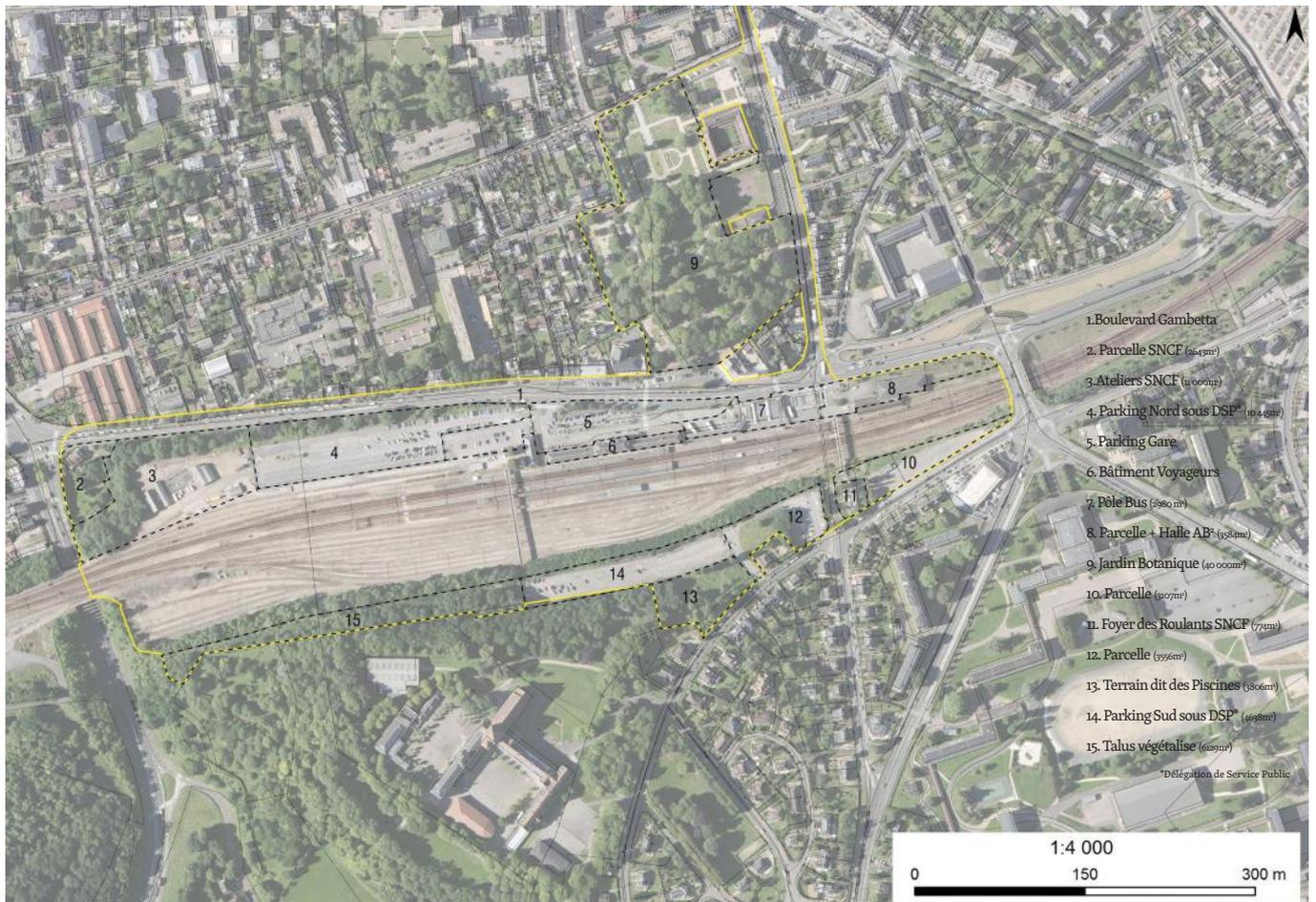
### Propriété foncière et gestion des équipements ferroviaires

- Le foncier représente une superficie de 13 Ha. Il appartient pour majorité à la SNCF, et pour parti à l'EPN. Comme cela a été décrit précédemment, la fonction de la gare est susceptible d'évoluer : cf chapitre consacré au « Contexte des enjeux autour de la gare ».

Ainsi, dans le cadre du concours Européen, il a été convenu avec les acteurs du projet, de considérer le foncier gare comme une unique entité, en intégrant les contraintes des différents partenaires notamment ferroviaires (contraintes d'exploitation, DSP, parking...). Ainsi, chaque proposition aura toute liberté pour aborder la question foncière dans leurs propositions pour autant que ces contraintes soient traitées et que des solutions de substitution puissent le cas échéant être proposées.

- Les bâtiments de la régie de la SNCF (à l'Ouest du site) ne sont pas à considérer en tant que tels, les réponses apportées par le concours étant le support à questionner leur affectation, réutilisation, voire déplacement.

- Le bâtiment « voyageurs » est à considérer certes dans sa fonction de gestion des flux, mais sera à questionner dans sa typologie et dans ses usages. La visite de site précisera les surfaces exploitables dans le cadre du concours. A noter que des études ont déjà été menées en 2014 sur l'évolution du bâtiment avec les objectifs suivants : proposer des locaux professionnels attractifs à destination d'activités endogènes ou exogènes au territoire / redynamiser économiquement le quartier



**Vue aérienne du site de projet gare**



**Vue aérienne oblique du site de projet gare**

en liaison directe vers l'activité commerçante du centre-ville / revaloriser l'image de la ville à l'avantage de son attractivité économique et dans une logique d'offre de destination / déployer de nouveaux services et d'usages innovants (en particulier ceux déployés via des supports numériques) dédiés à des populations cibles (entreprises, travailleurs nomades, télétravailleurs, créateurs d'activité, étudiants...).

- Le site AB<sup>2</sup>, le long du Boulevard Gambetta, sur la pointe Est du foncier gare, correspond à une halle de tri en cours de dépollution et démolition

- Sur le flan Sud, sont localisées deux petites parcelles dont le terrain dit des Piscines, sur lequel était envisagé un projet immobilier mais qui est suspendu, et le terrain du foyer des Roulants. Aussi, on trouve une bande végétalisée, longue et étroite, au pied du lycée St François de Sales.

- Les passerelles sont à questionner dans leurs usages, et dans leur multiplication. Il faut noter qu'à ce jour, la passerelle Est a une fonction de « traversante », de la ville haute vers la ville basse, vers la gare et au niveau des pôles bus et cars. Alors que la passerelle Ouest est avant tout un accès au parking Eiffia situé au sud de la gare (voir ci-dessous).

- Les parkings. La gare dispose de deux parkings un au Nord géré par la ville (270 places à un taux de remplissage d'environ 80%) et un au Sud, géré par Effia, sous utilisé du fait de sa vétusté (pas d'éclairage, peu jalonné ...). Le stationnement est payant uniquement devant la gare ce qui favorise le stationnement ventouse sur les rues à proximité (rues Jean Moulin, Porte Vin ...) où le stationnement est gratuit.

- La gare de BUS et Transports en Commun, avec le bâtiment du pôle d'échange. Cet ensemble jouxte la parcelle dédiée à AB<sup>2</sup> qui sera la figure de proue du projet Gare.

## LE JARDIN BOTANIQUE

Situé à l'angle du boulevard Gambetta et la rue Jean Jaurès, le jardin présente un terrain en forte déclivité sur sa partie Sud, ce qui n'empêche en rien de constituer un axe de passage très fréquenté et fait de lui une véritable interface entre la gare et la ville centre.

C'est un parc décrit comme désuet, avec certaines parties abandonnées, et qui ne répondrait plus aux usages contemporains, alors qu'il était très prisé des ébroïciens par le passé.

Il abrite notamment le Cloître des Capucins dans lequel se trouve le conservatoire de musique (seul élément classé aux monuments historiques, le jardin ne l'étant pas), ainsi que des serres horticoles (en cours de reconstruction).

Il comporte de très beaux sujets arboricoles.

Il est accessible en partie haute, au Sud, depuis le Boulevard Gambetta, en partie basse au Nord depuis la rue de Panette, et sur le flanc Est depuis le haut de la rue Jean Jaurès. On peut observer que le parc est fréquenté par les élèves des collèges et lycées (cf carte des établissements scolaires et universitaires) qui s'y réunissent, ou des adolescents, et des personnes en pause déjeuner à midi. C'est aussi un axe de passage très fréquenté sur les heures de travail, entre la gare et le centre-ville. C'est ainsi le seul espace public en capacité d'accueillir une population diversifiée dans le secteur de la gare, pour des usages récréatifs ou de détente, en plus de son rôle d'itinéraire. Il représente une superficie d'environ 40 000 m<sup>2</sup>.

## L'AXE CHARTRAINE

Comme décrit précédemment, les rues Jaurès, de la Harpe et Chartraine constituent un des axes important Nord/Sud, reliant les deux polarités, université et gare, et au-delà, par le franchissement des voies de chemin de fer, jusqu'au quartier d'habitations de la Madeleine. C'est un axe traversant qui donne à voir toutes les composantes urbaines et architecturales de la ville.

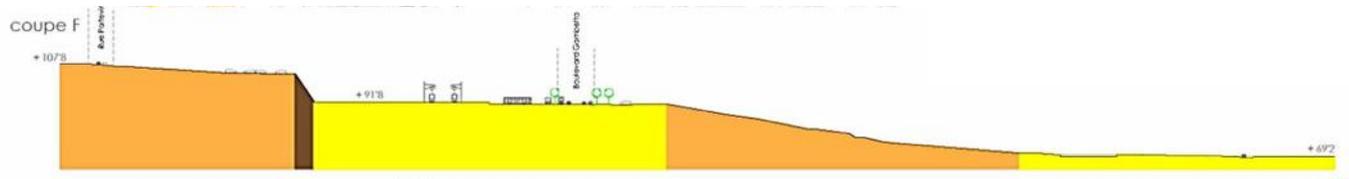
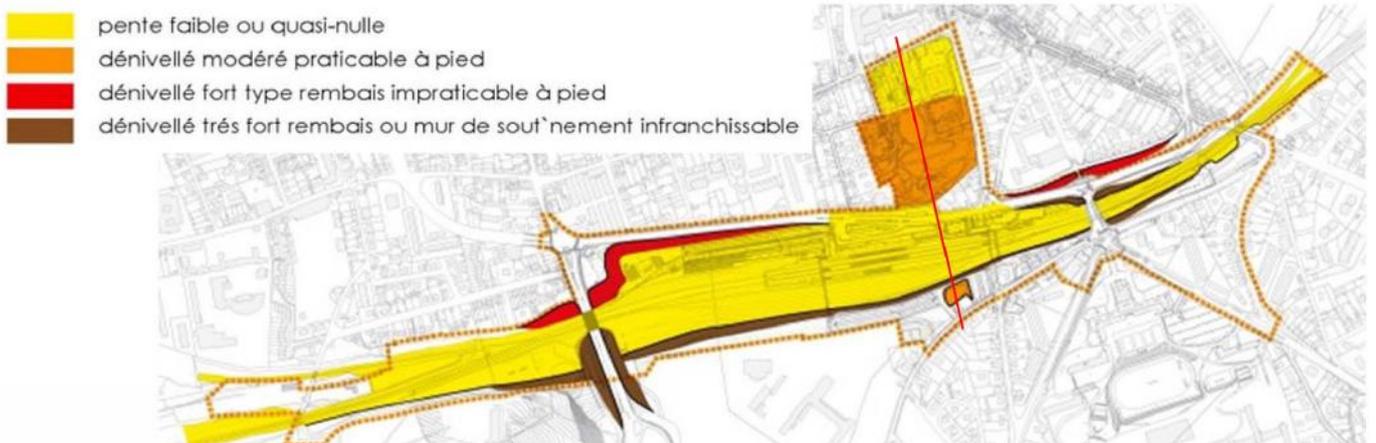
Concernant la topographie, la déclivité de l'axe est forte au Sud, au niveau de la rue Jaurès et ce jusqu'au lit de l'Iton. Ce qui conforte l'impression d'éloignement de la gare par rapport au centre-ville.

Le long de l'axe, le bâti est peu dense au niveau du secteur gare (propriétés individuelles avec de grands potagers), et le devient plus fortement dès lors que nous atteignons le cœur de ville. Les îlots bâtis du centre-ville sont peu poreux, concentrant les vues et ouvertures au croisement des rues transversales.

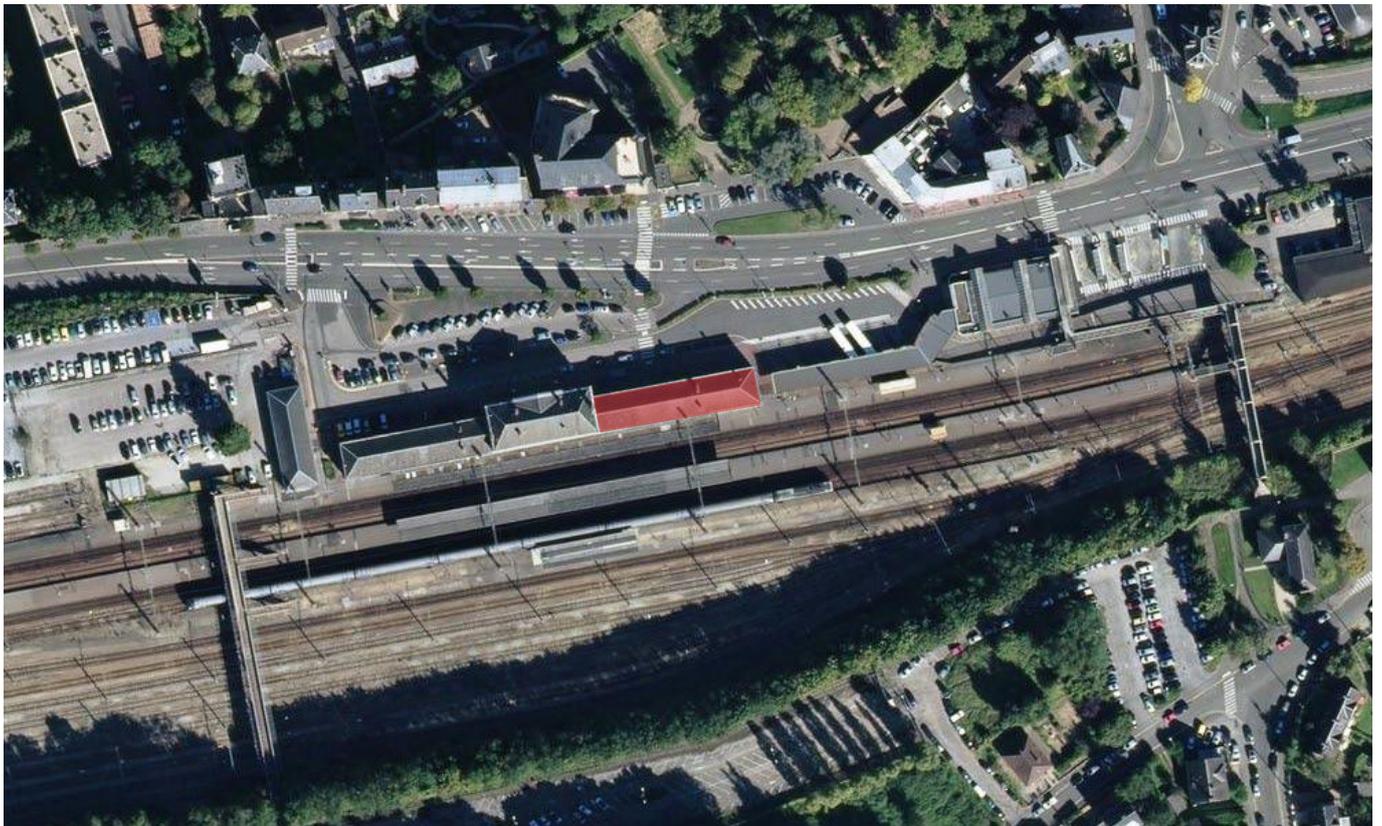
Sur cet axe, seules l'échappée paysagère de l'Iton et le haut de la rue Jaurès (depuis le jardin botanique) permet une vue sur la Cathédrale.

Concernant l'habitat, il s'agit principalement de logements en R+1 et R+2, dont les rez-de-chaussée sont majoritairement gérés en locaux commerciaux (immeubles issus de la Reconstruction et de la ville ancienne)

1	FR-EVREUX-PS-M03
2	FR-EVREUX-PS-P49



**Topographie de la gare**



**En rouge, une partie du bâtiment voyageur dans lequel avait été envisagé un projet de conciergerie et un télécentre**

## ENJEUX ET ORIENTATIONS

Les candidats devront répondre aux questions suivantes, en choisissant, en lien avec leur propos sur le site de réflexion, des lieux et sujets à développer en priorité, dans une optique de projet processus, et d'expérimentations à mener. Les enjeux peuvent se regrouper autour des thèmes suivants :

### **Rendre la ville productive :**

- Comment capter les habitants, les usagers, les visiteurs par des activités productives et des services dans le quartier de la gare ?
- Quelle diversité d'activités imaginer à adapter aux nouveaux modes de vie, de déplacement, de travail, d'activités associatives, de productions : (smart city, mobilités et partage, circuits courts, culture et éducation, activités sportives et de détente...). Comment les mettre en réseau entre la gare (et son potentiel de développement), et le centre-ville (et ses opportunités de projets acupuncture) ?

### **Composer l'urbanité de la ville productive :**

- Comment requalifier le quartier de la gare (fonctions, usages, et mixité programmatique) en connexion avec le centre-ville et la Madeleine, dans la perspective de régénération des axes Est/Ouest et Nord/Sud, à organiser entre les polarités effectives et en devenir, du Pré du Bel Ebat au secteur Saint Louis, et du secteur de Tilly jusqu'à la Gare ?
- Sur quels critères valoriser les rues Chartraine/Harpe / Jaurès, et le jardin botanique dans la perspective d'attirer et de générer des situations d'échanges et de partage ?
- Comment fabriquer et révéler des lieux référents et faire du « secteur de la gare » un quartier urbain innovant et attractif ?

### **Faire vivre la ville productive avec son contexte paysager :**

- Comment faire en sorte que le paysage soit un atout exceptionnel du secteur gare ?
- Comment prendre en compte la topographie pour mettre en exergue le fait que le centre-ville et l'environnement naturel alentour s'observent depuis la gare ?

### **Penser la ville productive et évolutive :**

- Enfin, comment imaginer le quartier de la gare adaptable, souple et évolutifs, et quels seraient les invariants à proposer ? en fonction des étapes clefs du projet grandes lignes à l'horizon de 30 ans ?

## **Dès lors ces enjeux posés, quels sont les attendus du concours Européen autour du thème « gare productive » ?**

- Apporter un regard innovant sur le sujet de la gare démontrant la capacité à comprendre et à anticiper les pratiques des usagers, d'une part, et la construction de coopérations entre le monde économique, les acteurs urbains et les acteurs du savoir et de la création, d'autre part.

- Le quartier d'une gare devient un concentré d'une pluralité d'espaces, d'une diversification de vitesses et d'une multiplicité de temporalités. Dans quelle mesure cette offre d'espaces dans et autour des gares constitue-t-elle une série d'innovations – voire d'offres de rupture – tant du point de vue du travail que du point de vue de la mobilité quotidienne ? Quels liens entretient ce mouvement avec les thématiques de la métropolisation, les usages du temps, les relations gare et ville ?

- Apporter des propositions pertinentes sur le rapport que pourrait entretenir la gare avec son environnement, et les flux qu'un pôle multimodal génèrent. La topographie est une contrainte forte aux solutions d'aménagement mais c'est aussi une particularité dont la ville d'Evreux doit pouvoir tirer parti pour pacifier un secteur dans lequel la nature et la requalification par le végétal a un rôle à jouer.

- Le lien avec le centre-ville, le tissage urbain passe ici par le lien visuel, le dégagement de perspectives, notamment vers les paysages périphériques que constituent les coteaux.

- Au-delà d'un simple faisceau de transit, il pourrait s'agir de permettre la connexion ville centre/gare en passant d'une relation frontale et distante parfois à une pratique vivante des jardins (toucher, sentir, cueillir, échanger, travailler, partager, ...) ou à une pratique contemplative des végétaux et du paysage.

- Sur la question de l'axe Chartraine, il s'agit de proposer un projet de requalification urbaine en considérant les enjeux développés sur le périmètre de réflexion. Toute la question est d'imaginer le passage et la transmission des échanges depuis la gare vers le centre-ville : comment une polarité active comme une gare du 21<sup>e</sup> siècle communique avec la ville et avec l'université ? avec les quartiers périphériques ?

- Il est attendu également, de fait, une réflexion sur le processus de concertation avec les co-propriétés des immeubles présents le long de l'axe pour comprendre le fonctionnement des locaux commerciaux à rez-de-chaussée.



**Jardin Botanique**

En effet, il faudra, pour la problématique du centre-ville, faire preuve d'innovation en proposant des stratégies de concertation des habitants/commerçants/propriétaires et de participation active pour envisager de nouvelles façons de vivre la ville. Ces dispositifs pouvant servir ultérieurement à l'EPN pour initier un dialogue avec ses concitoyens.

L'enjeu est ici de réfléchir au développement de nouvelles activités complémentaires au commerce, pour des points de relais productifs afin de dynamiser les liens université/ ville et centre/gare.

Y compris en lien avec l'évolution de l'habitat en centre-ville.

## LES ACTEURS DU SITE

### **Evreux Portes de Normandie (EPN) et la ville d'Evreux**

L'EPN constitue, au 1er janvier 2017, la nouvelle intercommunalité née à partir de la fusion du Grand Evreux Agglomération (37 communes), et de la Communauté de Communes La Porte Normande (25 communes). Le nouvel ensemble est ainsi composé de plus de 100 000 habitants. C'est à l'échelle de cette nouvelle agglomération que devra être pensée la réflexion du concours Européen, d'autant plus qu'elle en porte l'objectif.

### **La Région Normandie et le Conseil Départemental de l'Eure**

La Région Normandie, fruit de la réforme territoriale, est la fusion des deux entités territoriales Haute et Basse Normandie. Le 14 décembre dernier, la Région a présenté un programme d'actions pour redynamiser les villes moyennes et en faire le cœur du développement et de l'animation des territoires (3). La Région a un rôle clef en matière d'aide économique et de mobilité intermodale.

Le Conseil Départemental est un acteur complémentaire de la réflexion à mener sur la problématique des déplacements urbains, de par sa gestion des infrastructures routières. Il est aussi un acteur clef en matière d'aménagement du territoire départemental, auquel Evreux contribue fortement, ainsi que du lien avec le projet de la LNPN.

Région et Département sont ainsi des acteurs primordiaux et indissociables pour inscrire la problématique d'Européen à l'échelle du grand territoire d'Evreux, par-delà ses limites administratives.

### **Le CAUE 27**

Les CAUE (Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement) sont des organismes départementaux créés par la loi sur l'architecture dont l'objectif est de promouvoir l'architecture, l'urbanisme et l'environnement, mais également le respect du patrimoine, des paysages et du cadre de vie de manière générale.

Les actions spécifiques du CAUE 27 valorisent et complètent la vision prospective du territoire, à-travers notamment la problématique de la périurbanisation des villes du département. Il développe des actions innovantes et propose aux collectivités territoriales des expérimentations conduisant à modifier les pratiques des décideurs et des professionnels du cadre de vie pour contrôler ce phénomène, voire en inverser la tendance.

Dans le cadre d'Européen, le CAUE 27 est un appui essentiel pour donner corps aux réflexions et perspectives sur la question de l'« habiter le territoire au 21ème siècle ».

### **La SNCF (Réseaux, Immobilier, et Gares et Connexions)**

La SNCF porte le projet de la Ligne Nouvelle Paris Normandie. Avec ses filiales (Réseaux, Immobilier, et Gares et Connexions) qui regroupent les compétences pour rénover et développer les 3 000 gares ferroviaires du réseau, ils sont les acteurs fondamentaux sur l'emprise du site de projet de la gare, possédant majoritairement la propriété des terrains et bâtiments effectifs.

### **La CCI (Chambre et de Commerce et d'Industrie)**

Partenaire et acteur du développement économique dont les objectifs sont notamment de promouvoir l'économie de son territoire, la Chambre de Commerces et d'Industrie Portes de Normandie est le porte-parole des intérêts commerciaux et industriels de sa circonscription.

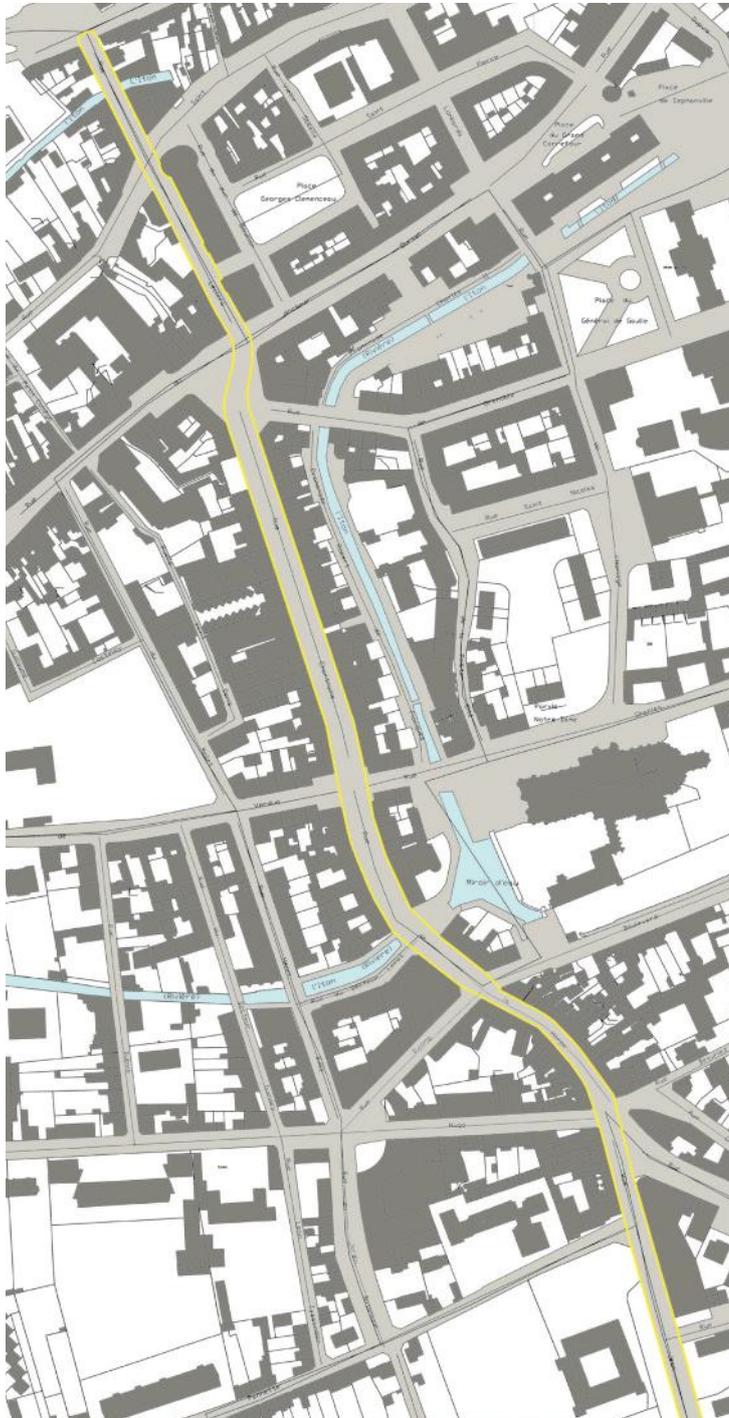
Sur la question du renouvellement économique et des stratégies nouvelles à développer, la CCI est un appui et relais incontournable.

### **La CMA (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)**

La Chambre de métiers et de l'artisanat représente les intérêts de l'Artisanat du département auprès des pouvoirs publics, et elle est l'interlocuteur des institutions du département. Elle siège au sein de nombreuses instances de concertation et de décision afin de faire valoir les préoccupations et les attentes des artisans.

1 FR-EVREUX-PS-P37 et 38

2 FR-EVREUX-SS-P26



L'axe Chartraine

La CMA accompagne les porteurs de projet ainsi que les 10 000 artisans du département dans la réussite de leur entreprise. Elle contribue aussi à la formation et à l'insertion professionnelle des jeunes, au développement de l'emploi, et au développement local.

Sur la question de la réinsertion d'activités productives en cœur de ville, la CMA est un interlocuteur important de par sa connaissance du potentiel artisanal de son territoire.

### **L'EPFN (Etablissement Public Foncier de Normandie)**

L'Établissement Public de la Basse Seine (EPFN) a été le premier établissement public foncier créé par l'État avec pour mission initiale la mise en œuvre du Schéma d'Aménagement de la Basse Seine. L'EPFN intervient aujourd'hui sur le secteur ébroïcien en assurant la maîtrise d'ouvrage des travaux de démolition et de dépollution du site AB<sup>2</sup>, hangar présent sur le foncier de la gare. Dans le cadre de la convention Région Normandie / EPFN 2014-2020, l'EPFN cofinance et assure la maîtrise d'ouvrage de cette opération.

### **L'université de Rouen / antenne d'Evreux**

L'université de Rouen décentralise ses compétences sur différents sites, dont Evreux. Avec un effectif d'environ 1200 élèves, elle représente un acteur fondamental dans la question des usages de la ville et de la régénération de sa structure. L'université compte comme un interlocuteur de poids dans la réflexion du sujet Europan.

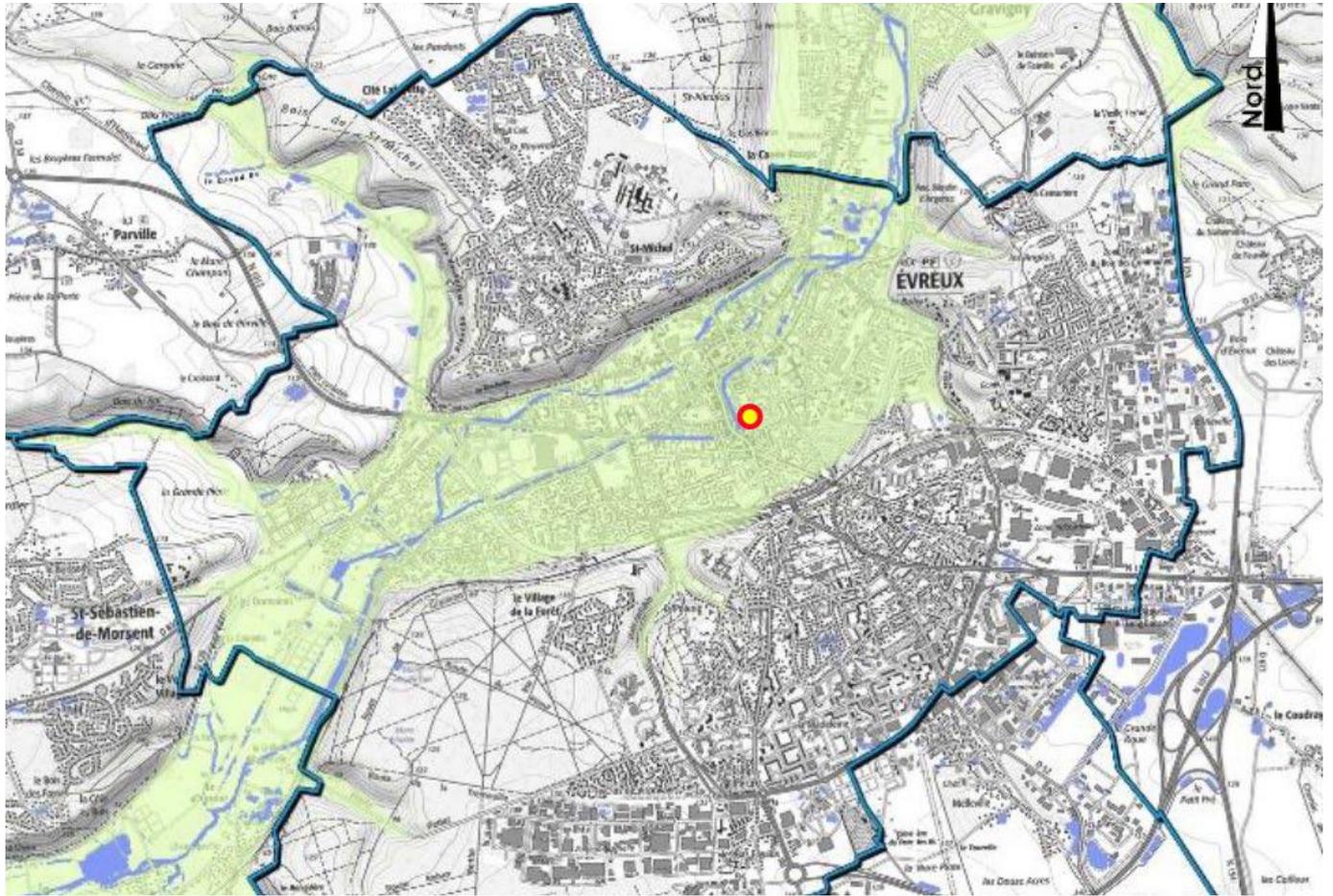
## **ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES**

- Entreprises innovantes et activités économiques venant en complémentarité du tissu existant
- Structures de recherches et développement en appui des spécificités économiques locales
- Structures de travail / Co-working
- Bureaux et Tertiaire évolutifs
- Habitats adaptés aux actifs en transit à déterminer selon les usages donnés au pôle gare
- Résidentiels étudiants « nouvelle génération » en appui de l'offre universitaire
- Ateliers artisanaux
- Services à la personne
- Espaces de restauration avec valorisation des circuits courts

## **SUITES ENVISAGÉES**

La ville d'Evreux est susceptible de proposer aux équipes sélectionnées une étude urbaine définissant un plan guide à l'échelle du site de réflexion, à partir duquel se dégageront des secteurs d'intervention qui seront à hiérarchiser, tout en considérant comme prioritaire le site de projet et l'aménagement du secteur gare. La coulée verte, ou trame verte, depuis le jardin botanique, étant un des enjeux stratégiques du contrat d'agglomération.

Sur la base du plan guide, des ateliers de concertation pourront se mettre en place avec les acteurs du site, et d'autres maîtres d'ouvrages public/privé susceptibles d'être associés à ce projet de régénération de la ville.



Le fond de la vallée de l'Iton



Les coteaux



Les plateaux

## LE PAYSAGE

### UN PAYSAGE REMARQUABLE : VALLEE, PLATEAUX ET COTEAUX

Evreux se trouve sur le plateau de l'Eure et fait partie de la vallée de l'Iton qui s'étend sur 131,8 km. Cette vallée a été marquée par le creusement de l'Iton séparant les plaines du Neubourg et les plaines de Saint André. L'étude de l'atlas paysager de Haute Normandie classe cette vallée comme la plus marquante du plateau de l'Eure, composée de forts dénivelés mettant en exergue des paysages de collines et de falaises. Le fond de vallée est le lieu le plus propice à l'établissement d'une urbanisation. Profitant d'un léger évasement, la ville s'est développée dans cette plaine alluviale aux bords de l'Iton. L'Iton a façonné la vallée et l'urbanisation jusqu'au milieu du XXe siècle. Le territoire urbanisé occupe aujourd'hui 90 % du fond de vallée, les 10% restant représentent des herbages. Le développement de cette urbanisation a nécessité la canalisation de l'Iton.

Les plateaux de la ville se sont urbanisés jusqu'aux limites communales. Sur le plateau de Saint André (coteau sud), la forêt domaniale d'Evreux est très présente à l'ouest, créant un contraste important entre la densification et les « espaces naturels » d'Evreux. Au nord-est de ce plateau, l'urbanisation est à dominante industrielle. Sur le plateau du Neubourg, le quartier Saint Michel se compose d'une urbanisation dédiée principalement aux logements.

Les coteaux sont à multiples visages : boisés, prairies calcaires, vergers où les boisements ont tendance à reprendre le pas sur les prairies.

Les coteaux sont un espace tampon entre le fond de vallée et les plateaux. Ils ont des caractéristiques bien différentes :

- Le coteau au Nord exposé au soleil, est boisé ou enfriché, composé de prairies et de pâturages. C'est la partie la plus abrupte où l'urbanisation n'a pas pu se développer. Ce coteau est un élément facilement identifiable depuis la ville. C'est un point de repère.

- Le coteau sud où l'érosion a adouci la topographie a permis à l'homme de s'y installer. Cependant, des bois résiduels subsistent au nord vers Nétreville.

Il s'agit là d'une géographie propice à donner à voir la ville depuis ses limites communales, mais aussi depuis son cœur.

### L'ITON : ÉLÉMENT FONDATEUR DE LA VILLE

La rivière de l'Iton a été, entre le 19ème et 20ème siècle, un élément que la ville a structuré pour avoir la possibilité de la traverser, de la mettre en valeur, de s'en protéger ou de l'utiliser pour créer de l'énergie. Pour cela elle a été déviée, canalisée, recouverte ou comblée.

Au milieu du 20ème siècle, la ville a décidé de redécouvrir sa rivière afin de pouvoir la parcourir (réhabilitation des berges), la mettre en valeur (projet de réouverture) ou pour mettre en valeur les monuments (création du miroir d'eau en 1950).

L'Iton est une rivière qui a été fortement canalisée et aménagée. Elle est séquencée en fonction de sa canalisation plus ou moins naturelle, le traitement des abords, sa pratique. Cela génère des paysages multiples.

L'ensemble du parcours de l'Iton est traversé par de nombreux ponts pour la traversée des véhicules et de petites passerelles piétonnes reliant certaines propriétés privées ou permettant de passer d'une promenade à une autre. Cette profusion de passage au-dessus de l'Iton confère à la ville le titre de « ville au cent ponts ». D'autres ouvrages composent le paysage de l'Iton : ouvrage hydraulique permettant de créer de l'énergie, barrage permettant de contrôler le débit et de multiples lavoirs privés.

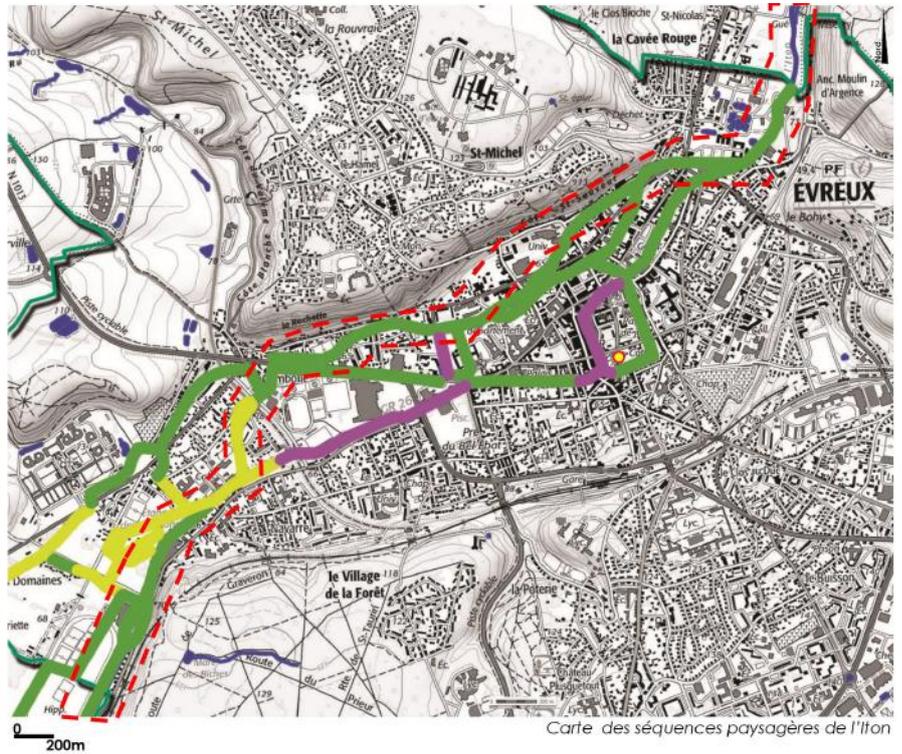
La canalisation de l'Iton a permis à la ville d'agrémenter ses espaces et de créer des promenades le long d'un cours d'eau. La promenade au cœur du centre historique met en valeur l'histoire de l'Iton et les monuments qu'elle longe

Cependant, cette canalisation occasionne aussi la création de murs bétons sur ses bords. Ainsi, l'Iton est assez peu identifiable car l'image de la rivière a disparu, dominée par la présence de ces murs. La relation entre les habitants et leur rivière disparaît dans ces séquences du fait de son artificialisation brutale et de l'impossibilité de la longer.

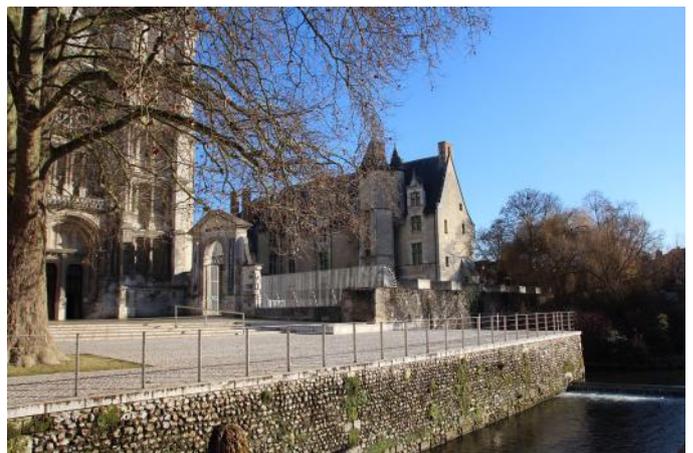
### UNE VÉGÉTATION TRES PRÉSENTE

Sur les limites extérieures du centre-ville, les coteaux constituent des espaces verts dont certains sont protégés comme les pelouses calcaires de la cote de Saint-Michel et la cote Saint Sauveur ou encore le bois du Bohy sur Nétreville, tous classés en zone Natura 2000. Les autres coteaux de la vallée sont le plus souvent boisés et classés en ZNIEFF. Au Sud de la ville, s'étend la forêt d'Evreux dont les limites viennent tutoyer la ville à hauteur de

-  Tracé plus ou moins « naturel »
-  Tracé fortement canalisé et aménagé en promenade
-  Tracé fortement canalisé non praticable
-  Tracé d'origine de l'Iton estimé par le cadastre de 1813
-  Cathédrale Notre-Dame d'Evreux



**Tracés de l'Iton**



**La présence de l'Iton dans le centre-ville**

la gare ferroviaire. Cette grande forêt doit faire l'objet d'une valorisation par l'amélioration de ces capacités productives en matière de bois de chauffage et pour le développement de ses attraits touristiques par une plus large ouverture au public. Au Nord-Est il y a la forêt de Saint Nicolas, au Nord-Ouest la forêt de saint Michel et enfin à l'Ouest le Bois du Roi.

La ville centre est également très verte, riche de jardins, cependant le plus souvent privés. Les espaces verts publics sont peu nombreux mais ils sont conséquents d'un point de vue de leur superficie : les berges de l'Iton au niveau du centre-ville, avec le jardin de l'Evêché bordé par le boulevard Chambaudouin et ses alignements d'arbres, ; le jardin botanique près de la gare ; à l'Ouest, le Pré du Bel-Ebat et le complexe sportif Jean Bouin ; à l'Est, le cimetière ; au Sud, le parc du château de Trangis dans la continuité du parc de l'institut St François de Sales.

Par ailleurs, de nombreux arbres isolés sont recensés en cœur de ville. Ils sont un repère d'échelle, un repère spatial et un repère identitaire. Ils ont un caractère exceptionnel.

Dans le cœur d'Évreux, certains sujets ne sont pas identifiés comme remarquables. Pourtant certains ont un réel intérêt : le platane orientalis sur le parvis de la Cathédrale et le saule pleureur au niveau du miroir d'eau (Saule pleureur). D'autres font partie du dessin urbain comme le Cercis silicestrum rue Chartraine, exceptionnel par son architecture. De même, rue Buzot, un Ginkgo biloba marque un carrefour.

L'entrée du parking de la rue Chambaudouin, est marquée par un Platane en cépée et les deux érables Sycomore.

## L'ARCHITECTURE DE LA VILLE

(cf diagnostic de l'AVAP joint en annexe)

Située à semi-pente, en raison des marécages, la ville s'est déplacée dans le fond de vallée à mesure des aménagements (terrassements, drainages, canalisations, ...). Puis elle s'est développée vers les plateaux.

L'hydrographie et la topographie ont été déterminants dans l'implantation des hommes et l'orientation du développement de la ville.

Aujourd'hui, Evreux est caractérisée par 3 entités distinctes :

- Le centre-ville en fond de vallée
- L'habitat individuel de Saint Michel sur le plateau
- L'urbanisation du coteau sud (zones d'habitat individuel, collectif, activités équipements, ...)

Elle est scindée par le remblai du chemin de fer, qui délimite le cœur de la ville.

Le centre-ville est limité par :

- Au sud la voie de chemin de fer
- Au Nord, le bas du coteau
- A l'est, la voie ferrée puis les rues de Vernon, Vigor, et une partie de la rue du Faubourg Saint léger
- A l'ouest, le boulevard de la Buffardièrre, la rue du Dr Roux et le bas côté de la Rochette.

L'hyper centre actuel d'Évreux, pôle commerciale de la Ville, reste aujourd'hui la Rue Chartraine et la rue du Docteur Oursel.

## UNE TRAME VIAIRE : HYBRIDE DE L'HISTOIRE DE LA VILLE

L'organisation des îlots s'est structurée sur la base des grands axes d'urbanisation de la ville et de ses étapes de formation. Le bâti ancien du centre et les alignements majeurs de la Ville sont directement issus de la structure viaire et urbaine, et des systèmes constructifs de la période médiévale.

Le maillage viaire et hydrographique, formant un quadrillage, détermine la forme et la taille des îlots de la Ville. Les îlots issus de ce maillage sont de formes relativement parallélépipédiques, permettant la définition de formes de parcelles simples.

Les variations de la trame sont liées :

- A la topographie (gestion des pentes pour le tracé des voies)
- La structure défensive de la Cité (fortifications gallo romaines et médiévales : enceintes et fossé)
- Au réseau hydrographique remanié.

## UN RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE QUI DÉFINIT LA MORPHOLOGIE URBAINE

L'eau a constitué un élément déterminant dans l'urbanisation de la vallée, permettant outre l'alimentation en eau de la ville, la protection participe au dispositif des fortifications (muraille antique, fossé en eau), le développement des nombreuses activités industrielles et artisanales au Moyen Age.

Moteur de développement de la Ville Médiévale, l'eau a aussi constitué des contraintes pour les Ebroïciens qui ont dû, à-travers le temps, assécher les zones marécageuses, lutter contre les inondations, multiplier les ouvrages de régulations et franchissements, redéfinir des cours d'eau, reprendre

1 FR-EVREUX-PS-P03 et 14 / FR-EVREUX-SS-P 24 et 25

2 FR-EVREUX-C-M05

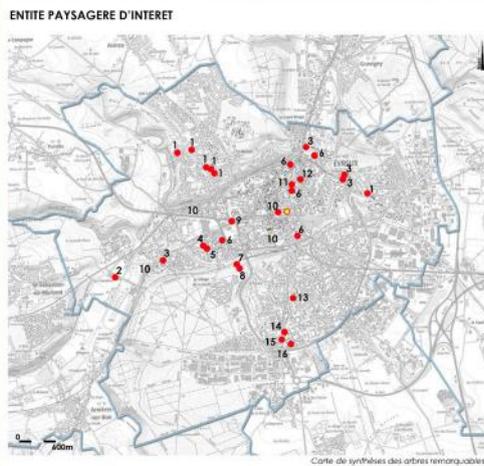
Cette carte représente l'inventaire des arbres remarquables.

Arbres Remarquables issus du repérage en annexe du PLU déc 2006 – Arbres remarquables

Liste des arbres remarquables selon l'inventaire de décembre 2006

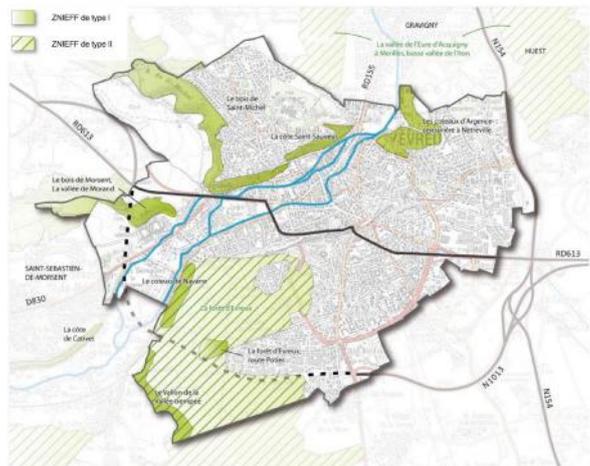
1- Chêne pédonculé	12- Hêtre pourpre
2- Cyprés chauve	13- Cèdre de l'Hymalaya
3- Cèdre de l'Atlas	14- Marronnier rouge
4- Chêne des Marais	15- Orme des montagnes
5- Pin noir d'Autriche	16- Pin griffith
6- Séquoia géant	
7- La désespoir du singe	
8- Métasequoia	
9- Marronnier blanc	
10- Platane	
11- Arbre à 40 écus	

Ces arbres créent des points de repère et structurent le paysage urbain.



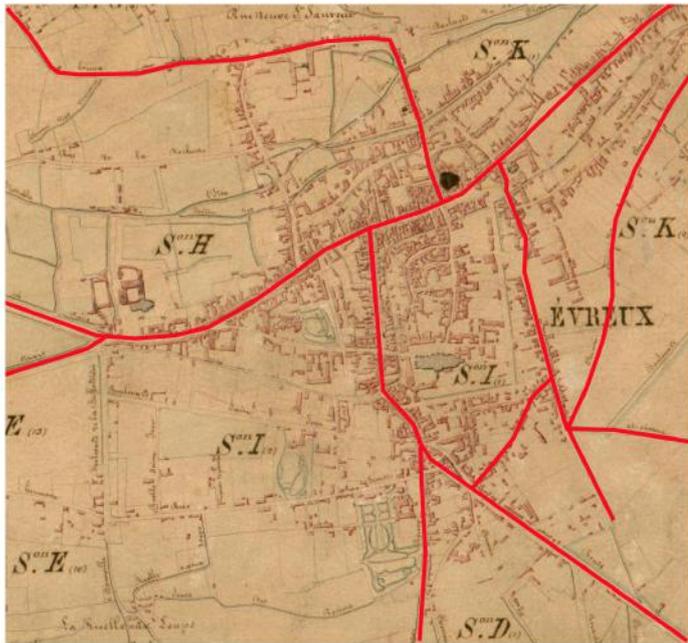
Inventaire arbres remarquables

Des richesses écologiques inventoriées  
Citadix - PLU Evreux - septembre 2009



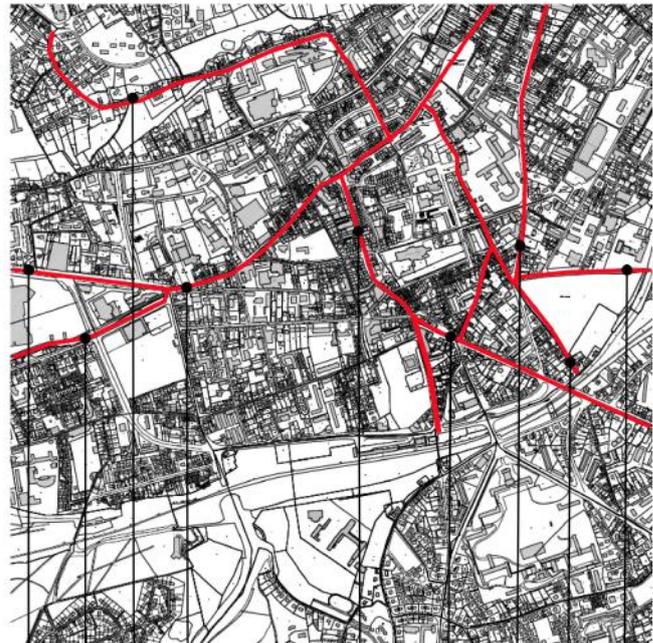
Carte des espaces boisés protégés

CADASTRE NAPOLEONNIEN



\* il est à remarquer que la structure viaire du cadastre actuel est similaire au cadastre Napoléonien

CADASTRE 2015



- Avenue du Maréchal Foch
- Rue Joséphine
- Rue Chartraine / Rue de la Harpe
- Rue Lépozé
- Rue de la Justice
- D55
- Côte Henri Monduit
- Avenue Winston Churchill
- Rue Saint-Louis

Plan comparatif du cadastre Napoleon et 2016

des berges, construire des canaux, alimenter en eau les fossés... La définition des tracés de l'enceinte du Castrum, et de ses abords elle-même, s'inscrit dans le processus de domestication de l'eau. Un système de gestion de l'eau s'est élaboré dans le temps pour faire face aux contraintes de chaque époque.

Aujourd'hui, malgré la modestie des largeurs de l'Iton, l'eau apparaît comme un élément omniprésent du cadre paysager et urbain, marquant à la fois la cité intramuros, mais aussi ses limites et ses accès. Grâce aux aménagements réalisés après-guerre, l'eau apparaît, avec les alignements des allées plantées des remparts (comme l'Allée des Soupirs), comme un révélateur du dispositif de défense de la ville et de ses limites. Dans la ville, l'eau se manifeste de façon assez discrète par petites séquences diffuses mais multiples. Les séquences induites sont citadines ou plus champêtres, selon les quartiers de la ville : elles font partie du quotidien des Ebroïciens.

## **DES TYPOLOGIES URBAINES BIEN IDENTIFIÉES**

La morphologie urbaine d'Evreux est composée de 6 grandes typologies urbaines qui se trouvent souvent juxtaposées les unes aux autres dans les différents quartiers notamment dans les « faubourgs » :

- Le tissu urbain de la Reconstruction, inscrit dans la continuité du tissu urbain traditionnel et fondé sur le parcellaire ancien, particulièrement présent dans le centre-ville
- Le tissu urbain traditionnel, sur les voies historiques des faubourgs, caractérisé par des constructions à l'alignement, implantées en limites séparatives, et caractérisé par une densité de construction importante
- Les immeubles collectifs type « barres » ou « plots » et grands équipements liés à cette urbanisation (à partir des années 1950)
- Les constructions diffuses, le plus souvent d'habitat individuel : constructions réalisées au coup par coup ; implantation en retrait de l'alignement, en retrait de l'une ou des deux limites séparatives,
- Les opérations groupées d'habitat individuel isolé sur la parcelle ou individuels groupés, type maisons de ville,
- Les opérations groupées mixtes maisons de ville et petits collectifs,
- Les grandes constructions industrielles, artisanales et commerciales et les grands équipements publics.

A ces typologies urbaines correspondent des architectures très différentes tant en volumétrie, hauteur, matériaux ou style, et des époques d'urbanisation différentes.

1 FR-EVREUX-C-M 06 et 04

2 FR-EVREUX-C-M07

La première phase de la Reconstruction à Evreux a eu comme principale caractéristique la volonté de respecter les principes des implantations traditionnelles, les proportions et la volumétrie originelles des constructions directement issues du Moyen Age afin de retisser le tissu urbain et reconstituer un cadre et paysage urbain en continuité de l'histoire d'Evreux et de ses habitants.

## **UN PARCELLAIRE DE DENSITÉ ÉVOLUTIVE, DU CENTRE VERS SA PÉRIPHÉRIE**

Evreux a comme caractéristique la mise en œuvre, au lendemain des destructions de la 2<sup>de</sup> guerre mondiale, d'ilots et d'un parcellaire en continuité de celui du Moyen Age. Les caractéristiques du parcellaire de l'hyper centre issues de siècles d'histoires sont en effet respectés dans le plan d'aménagement de la ville à la Reconstruction. Le parcellaire induit en effet la morphologie urbaine que les architectes et urbanistes, comme les habitants souhaitaient retrouver. La taille maximum des parcelles dans les nouveaux ilots est de 80m<sup>2</sup>. Les ilots de la reconstruction plus tardifs, renoncent à ces principes en raison notamment de l'urgence à « loger », de l'épuisement des budgets, et des dogmes de la modernité. Quant à la profondeur des parcelles, elle varie en fonction de l'ilot dans laquelle elle s'inscrit.

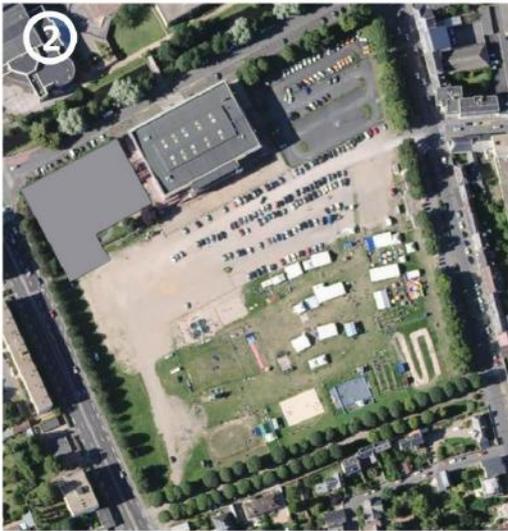
En dehors de cet hyper centre, les tailles de parcelles varient sensiblement, selon les ilots dans lesquels elles s'inscrivent. Les parcelles des ilots ont par ailleurs évolué avec des phénomènes de regroupements, de morcellement, ou plus tardivement d'opérations d'aménagement (cf diagnostic de l'AVAP joint en annexe).

## **DES ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS**

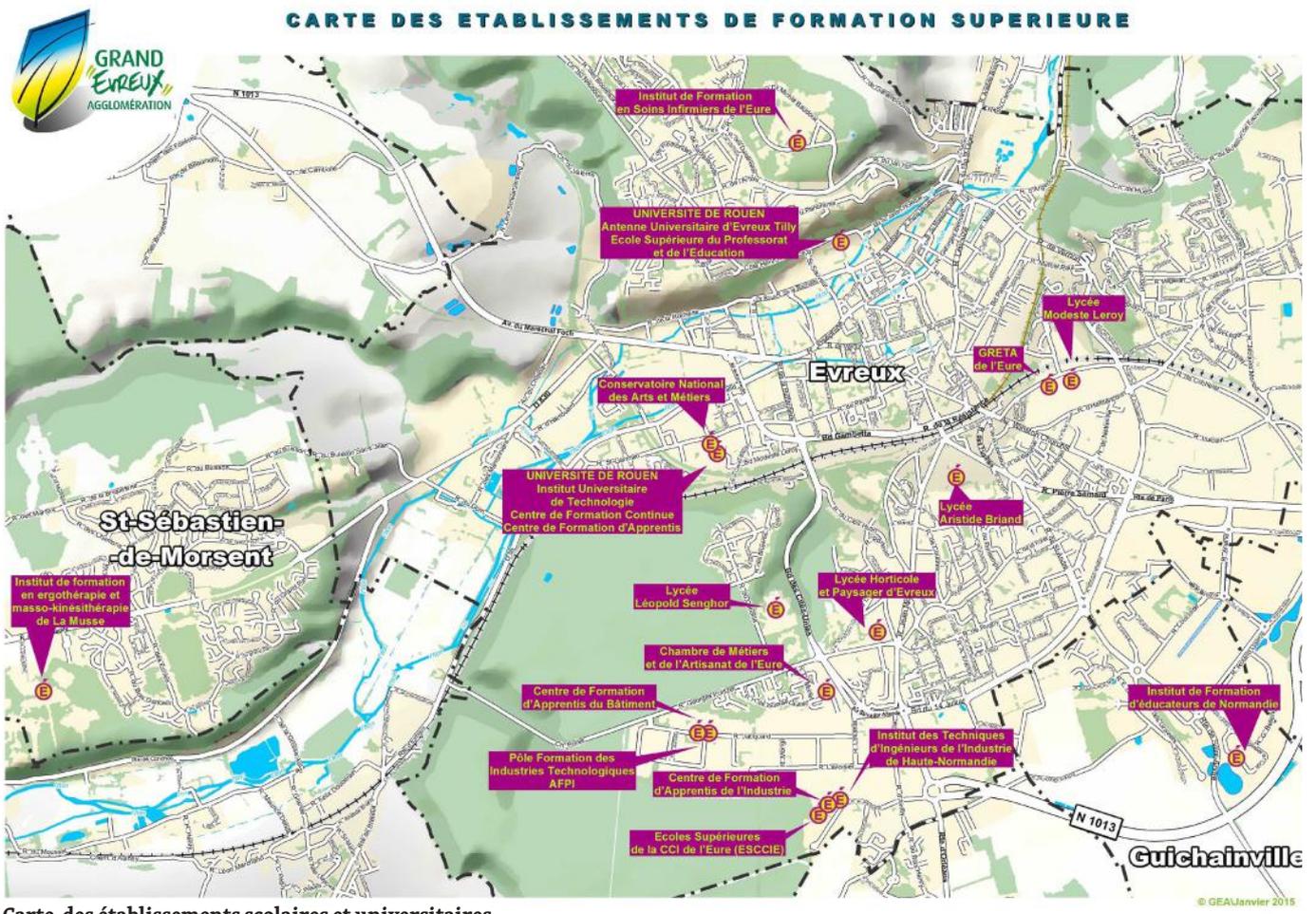
Deux espaces publics de grande ampleur marquent le tissu urbain :

- Le parc Botanique est un lieu de beaucoup d'activités culturelles et sociales. Sa richesse végétale et sa topographie font de ce lieu un parc remarquable ouvert sur la ville. Il a fait l'objet de beaucoup de modifications dans son passé (dessin des chemins, de nouvelles plantations...). Une prochaine phase de travaux paysagers est prévue par la création d'une nouvelle aire de jeux, d'un travail sur la topographie et d'un fleurissement.

- Le pré du Bel Ebat, est un espace composé d'un alignement de tilleuls au nord, est, ouest et d'un double alignement de marronniers au sud et de deux bâtiments sociaux-culturel.



Espaces publics structurants «Le Bel Ebat»



Carte des établissements scolaires et universitaires

Le cœur se compose d'une vaste « pelouse ». C'est un espace de respiration qui a connu et connaît toute les grandes manifestations depuis le début du XIX siècle. C'est un espace ouvert sur le ciel, où les houppiers des arbres (au sud) se confondent dans l'arrière-plan composé de la forêt domaniale d'Evreux, créant ainsi une continuité dans le paysage. C'est un espace utilisé par les voitures sur 50% de sa surface.

## UNIVERSITÉ, FORMATION ET CULTURE

### UNE VILLE ÉTUDIANTE

Evreux est une ville étudiante (environ 1200 étudiants sont attachés à l'université de Rouen, sans compter les effectifs des établissements secondaires) possédant un panel important et diversifié d'enseignements dispensés : antenne universitaire de Rouen, IUT, AFPA, lycées techniques, lycée d'horticulture, ... (voir la carte des établissements scolaires jointes).

Au-delà de l'offre, il est intéressant d'approfondir la fiche d'identité du contexte universitaire (cf rapport sur les Conditions de vie des étudiants de l'EPN et image du territoire, joint en annexe) car il donne à comprendre comment les étudiants vivent la ville.

L'analyse des revenus des parents marquent des disparités : les parents des étudiants de l'IUT disposent en moyenne d'un montant de 2643€ comme somme de leurs revenus moyens, donc environ 200€ de plus que la population totale, alors que cette moyenne pour les BTS est au contraire inférieure d'environ 200€ (2145€) à celle de la population totale. On a donc une différence assez importante de revenus des parents des étudiants de ces deux formations (500€ de différence). Les revenus dont disposent les étudiants sont liés aux revenus de leurs parents. Ainsi, on observe également que les étudiants d'IUT disposent de revenus plus élevés de 170€ environ que ceux des BTS (47€ pour les IUT et 308€ pour les BTS), ce qui les classe encore, pour les IUT, dans les revenus supérieurs à ceux de la population totale et les BTS dans les revenus inférieurs.

A la question « pourquoi avoir choisi de faire leurs études supérieures dans l'EPN ? », il apparaît que les raisons de coût moindre et celle de l'offre de formation ressortent comme raisons principales du choix de l'EPN.

Les BTS et étudiants de l'Université ont plutôt tendance à avoir choisi d'étudier dans l'EPN pour des raisons de coût

moindre et les IUT et ergothérapeutes, ont pour point commun leur grand intérêt pour une offre de formation bien précise.

On trouve ainsi les mêmes regroupements en ce qui concerne le rayon moyen de recrutement des étudiants de ces formations : les IUT et ergothérapeutes ont tendance en moyenne à venir de plus loin que la population totale (111Km pour l'IUT et 177Km pour l'ergothérapie) alors que les étudiants de l'université et des BTS viennent en moyenne d'un rayon plus proche que celui de la population totale d'étudiants (76Km pour l'université et 32Km pour les BTS).

### LA FORMATION

Les formations qui ont un recrutement plutôt local sont donc les BTS et l'université. Les formations qui, à l'inverse recrutent plutôt au niveau national, sont en premier l'ergothérapie. La moitié des étudiants ergothérapeutes proviennent de régions situées à 60Km et plus d'Evreux.

L'IUT a aussi un recrutement plutôt élargi, à un niveau au moins régional, car il offre aussi des DUT tels que Génie biologiques qui ne sont pas très répandus.

Les formations qui ont une majorité de « décohabitants » sont les formations au recrutement « élargi », régional, voire national, telles que l'IUT et l'ergothérapie (91% de « décohabitants »).

A l'inverse, les BTS ont un recrutement clairement plus local et leurs étudiants sont majoritairement cohabitants (70%).

Enfin, autour du secteur de la gare, il est à noter la présence de lycées généralistes et professionnels (voir la carte des établissements : lycée Saint François de Sales, lycée Aristide Briand, lycée Léopold Senghor, lycée Modeste Leroy et lycée horticole et paysager). Composés d'internes et d'externes, ces établissements participent à la dynamique du quartier, ne serait-ce qu'en terme de flux. Pour les externes, le Jardin Botanique représente un lieu à forte valeur sociale puisqu'il permet aux lycéens de se retrouver sur le temps de la pause déjeuner, ou sur les temps d'attente avant d'emprunter les transports scolaires.

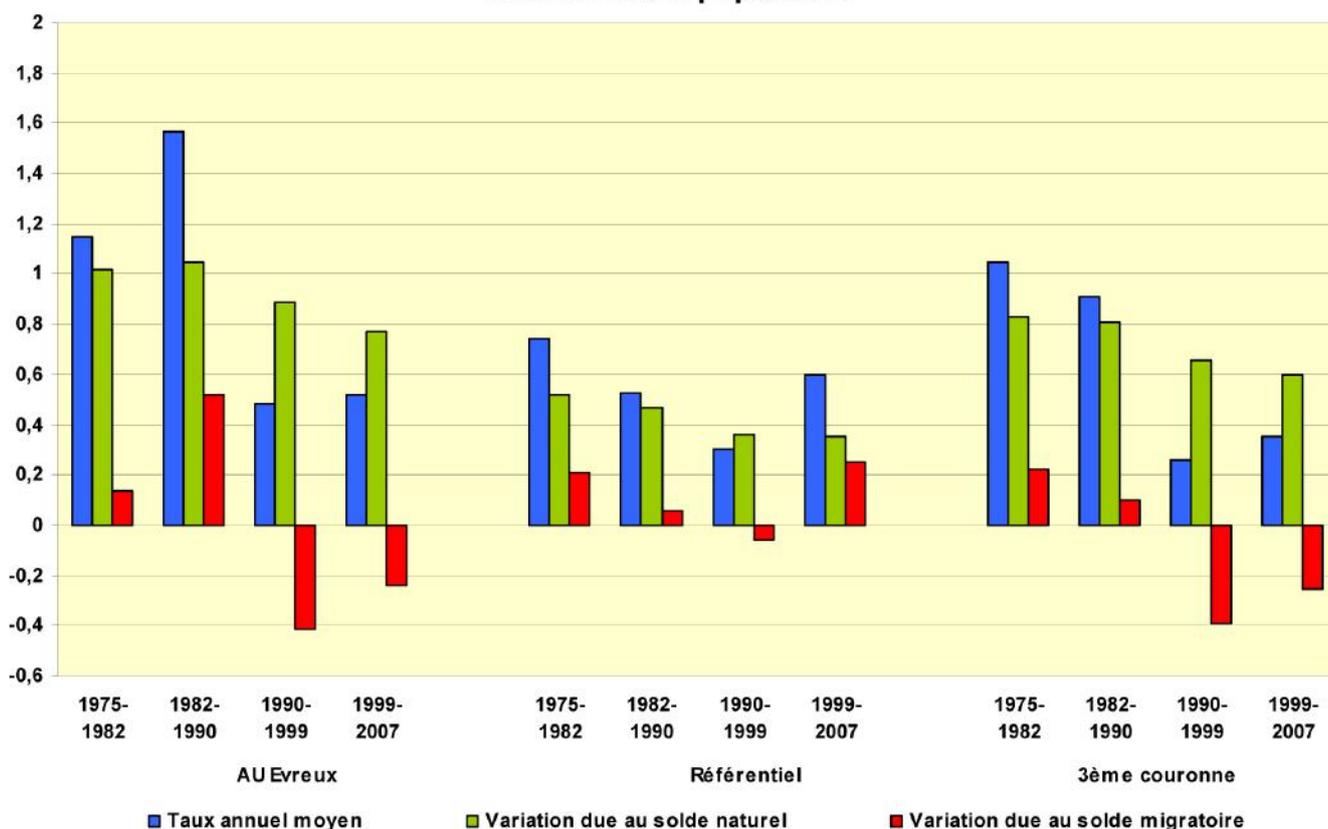
De même, le pôle bus, et les déplacements en TER, organisent les trafics pendulaires quotidien, déterminant la gare dans une fonction de plateforme logistique fondamentale.

Ainsi, ce contexte scolaire est particulièrement riche et formule de forts potentiels de réflexion quant aux interactions envisageables entre les étudiants et ce territoire ébroïcien, que ce soit sur des questions de nouveaux usages, et/ou de déplacements entre la gare et le centre-ville.

1 FR-EVREUX-SS-P26

2 FR-EVREUX-C-M10

## Evolution de la population



Sources : Insee, Recensements de la population 1962 à 1990 dénombrements - Recensements de la population 1999 et 2007 exploitations principales

## Évolution de la population d'Évreux

## LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

Il est à noter qu'Evreux possède en son sein des équipements culturels pluriels, participant fortement à l'aspect attractif de son territoire.

La réunion des trois structures culturelles ébroïciennes : la Scène Nationale, l'Abordage et Le Cadran est la création d'un nouveau projet artistique, culturel et économique au service des habitants qui vivent dans Evreux et au-delà. Cet Etablissement Public de Coopération Culturelle Evreux-Louviers-Eure a la responsabilité de mettre en œuvre le cahier des charges qui s'impose à lui en tant que Scène Nationale mais aussi de relever le défi de l'obtention du label Scène de Musiques Actuelles (SMAC), dont l'équipement est en cours de construction au sein du site de réflexion.

Outre cette politique culturelle singulière, la ville possède en son sein une médiathèque moderne.

Par ailleurs, toujours dans un souci de rendre attractif son cœur de ville en permettant l'accessibilité immédiate aux équipements publics, Evreux a permis l'installation d'un cinéma sur le secteur de Tilly, qui, à ce jour, possède la plus importante fréquentation publique au pro-rata du nombre d'habitants, sur le territoire national.

## CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

(cf données INSEE de l'aire urbaine jointes en annexe)

### UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE QUI S'ESSOUFLE

Evreux comptait 49 722 habitants en 2013 (l'EPN en comptait 81 447). Entre 2008 et 2013, la ville d'Evreux perd des habitants (- 2.1%), alors que la population de l'EPN augmente très légèrement (+ 0.2%). C'est le département de l'Eure qui demeure le plus dynamique avec une progression de sa population de 3 % contre 2.5 % de hausse pour le territoire national.

Parallèlement, le poids démographique de la commune dans l'ensemble de l'agglomération diminue à chaque période intercensitaire, traduisant un effet de périurbanisation et un départ des populations « citadines » vers les communes rurales alentours et notamment les communes situées au Nord du territoire de l'EPN.

### UNE MIGRATION DE POPULATION VERS LE PÉRI URBAIN

Evreux a connu des mouvements de population significatifs entre 1999 et 2009 : environ 10 960 habitants (soit 1/5ème des habitants) ont quitté la commune alors que près de 10 500 s'y sont installés.

Evreux semble plus particulièrement attractive pour les ménages de 35 à 55 ans et les familles avec enfants (nombre de ménages en 2013 à Evreux : 23 018 / dans l'EPN : 35 293). Les habitants de 35 à 55 ans et les moins de 15 ans représentent près de la moitié des personnes ayant emménagé sur la commune depuis 2003. Ils proviennent essentiellement d'autres communes de l'Eure et 35% d'entre viennent d'autres régions et en grande partie de l'Ile de France.

### UNE POPULATION JEUNE MAIS AVEC UNE TENDANCE AU VIEILLISSEMENT

La ville d'Evreux et l'EPN se caractérisent par la jeunesse de leur population, les moins de 30 ans se trouvent davantage représentés : à Evreux, leur pourcentage atteint 43.3 % contre 39.9 % pour l'EPN. Pour le département de l'Eure, 36.8 % de la population est âgée de moins de 30 ans contre 36.5 % sur le territoire national.

A l'inverse, la population âgée de 60 ans et plus est moins représentée : à Evreux, 19.2 % de la population est âgée de moins de 60 ans contre 20.6 % pour l'EPN, 22.8 % pour l'Eure et 24 % pour la France.

En revanche, les évolutions dans le temps montrent un certain vieillissement de la population du fait d'un effet progressif de glissement des tranches d'âges (diminution des moins de 45 ans au profit de tranches d'âges plus âgées). Il s'explique, comme dans la plupart des villes françaises, par l'allongement de la durée de vie et le vieillissement de la génération « baby-boom ».

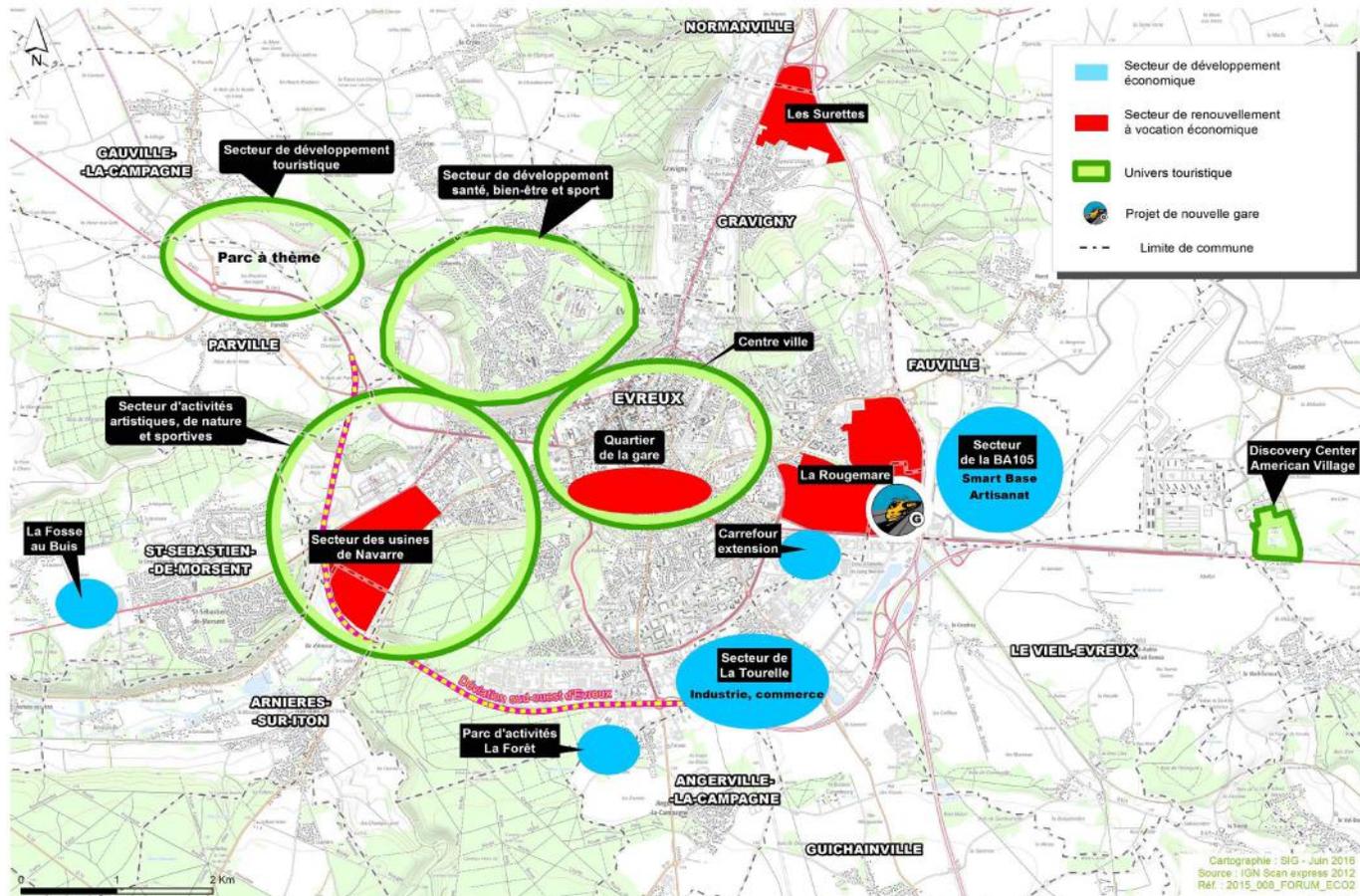
(1) rapport du colloque L'Infraville (École nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais, 15 et 16 octobre 2010, dirigé par Dominique Rouillard). Éditions Archibooks Déc. 2011

(2) <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/des-gares-au-coeur-de-l-innovation-urbaine-r94.html>

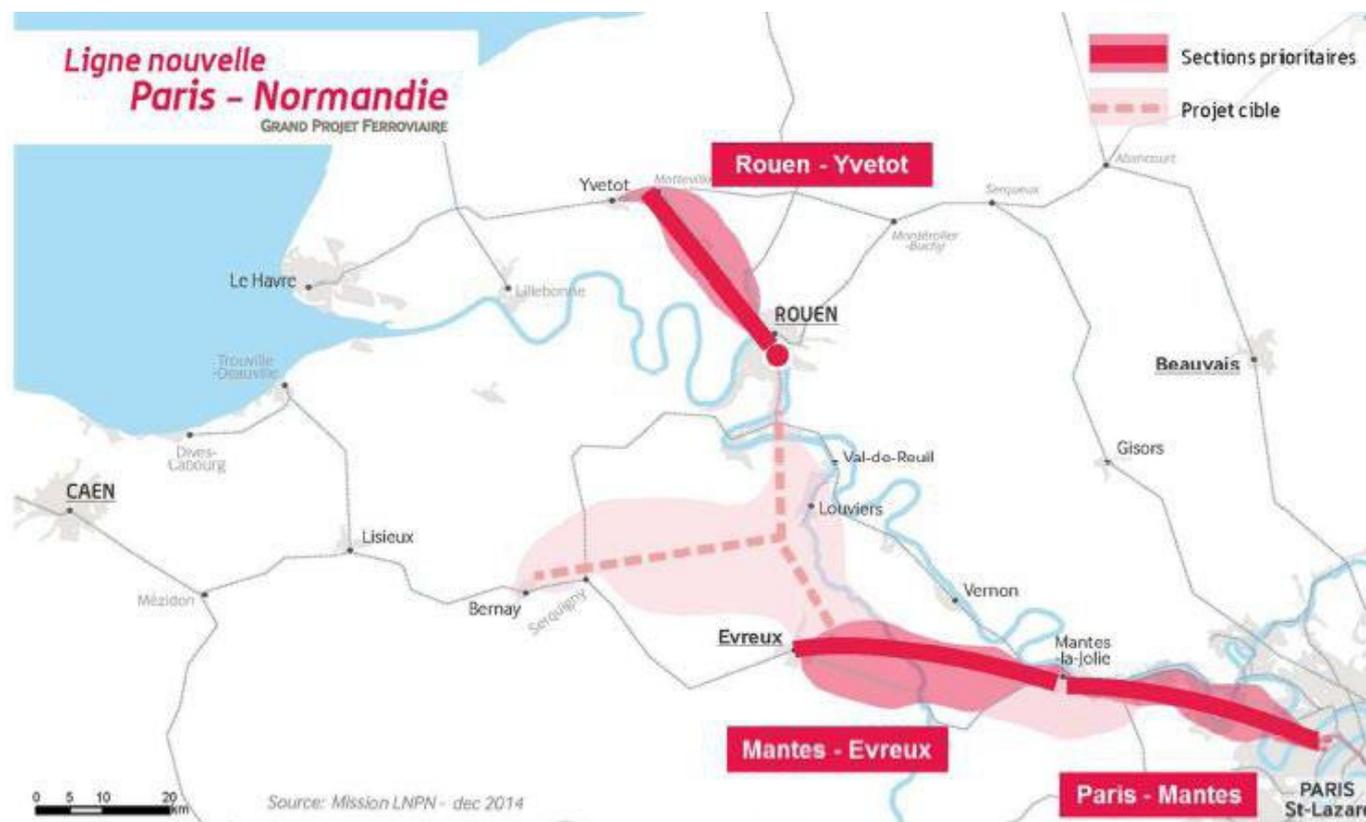
(3) <https://www.normandie.fr/les-villes-moyennes-au-coeur-de-la-strategie-regionale-de-developpement-des-territoires-o>



### SECTEURS PRINCIPAUX DE DEVELOPPEMENT ET DE RENOUVELLEMENT



Secteurs du développement économique



Trace de la modernisation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNP)

Mais, ce vieillissement est atténué sur la ville d'Evreux, en raison :

- d'un solde naturel important
- d'une attraction pour les plus jeunes générations, souhaitant bénéficier des services et fonctions de la ville centre ou ne disposant pas de moyens pour acquérir un logement plus grand en périphérie
- de la présence de quartiers résidentiels (Habitat collectif à la Madeleine ou Nétreville) plus adaptés à leurs besoins et leurs ressources.

## REVENUS DES MÉNAGES

Les ménages ébroïcien sont moins aisés : la part des ménages imposés est 50.1 % pour la ville d'Evreux contre 57.9 % pour l'EPN et 59.1 % pour le département de l'Eure. La médiane du revenu disponible par unité de consommation est de 16 793.3 euros pour Evreux, 19 411.5 euros pour l'EPN contre 20 287.9 euros pour l'Eure. Sans surprise, les trois quartiers prioritaires inscrits à la Politique de la Ville (La Madeleine, Nétreville et Navarre) possèdent une médiane des revenus très largement inférieure (entre 7000 et 9000 euros selon les quartiers).

Ainsi, le taux de pauvreté s'élève à 25.5 % pour Evreux, 17.7 % pour le GEA contre 12.5 % pour l'Eure.

## CONTEXTE ÉCONOMIQUE : ACTIVITÉS, EMPLOIS ET STRATÉGIES

### UNE POPULATION ACTIVE EN LÉGÈRE PERTE DE VITESSE

La population active de la commune d'Evreux a connu une légère baisse entre 2008 et 2013 (- 2.5 %) contre (-1.3 %) pour l'EPN alors que le Département connaît une légère progression de ses actifs (+ 0.8 %). Sur l'ensemble du territoire national, la progression est de 0.6 %.

Le taux d'activité des 15-64 ans est sensiblement moins élevé pour la ville d'Evreux (71.6 %) comparativement aux taux de l'EPN (73 %), de l'Eure (74.6 %) et de la France (73.2 %).

Sans surprise, le taux de chômage (au sens du recensement de la population) est plus élevé pour la ville d'Evreux (21.2 %) que pour l'EPN (16.4 %), l'Eure (13.4 %) et la France (13.6 %). Ces taux d'activité et de chômage plus élevés s'expliquent par la présence de trois quartiers prioritaires (La Madeleine, Nétreville et Navarre) présentant et cumulant de nombreux

indicateurs de difficultés sociales (pauvreté, chômage, inactivité, population non diplômée, proportion de travailleurs précaires plus élevée...).

A la date de septembre 2016, la ville d'Evreux compte 6 602 demandeurs d'emploi (dont 35 % résident dans les trois quartiers prioritaires), et l'EPN en comptabilise 8 840.

La progression annuelle du nombre de demandeurs d'emploi est plus vive pour Evreux (+ 2.6 %) contre + 2.2 % pour l'EPN, + 1.7 % pour l'Eure et + 0.9 % pour la France métropolitaine entre septembre 2015 et septembre 2016.

La situation pour les jeunes demandeurs d'emploi tend à s'améliorer, la proportion des moins de 25 ans inscrits à Pôle Emploi s'élève à 14.9 % à Evreux, 15.3 % dans l'EPN, contre 16.9 % pour le département de l'Eure et 14.9 % pour la France métropolitaine.

A contrario la situation des demandeurs d'emploi âgés de 50 ans et plus et de longue durée tend à se détériorer, cependant leur proportion demeure identique aux pourcentages nationaux.

## CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES ET SECTEURS D'ACTIVITÉS : L'ACTIVITÉ TERTIAIRE PRÉDOMINE

Concernant la typologie des emplois par catégorie socioprofessionnelle, les catégories Employés et Ouvriers représentent 52.3 % des emplois pour Evreux, 52.8 % pour l'EPN contre 48.9 % pour la France et 56.1 % pour le département de l'Eure.

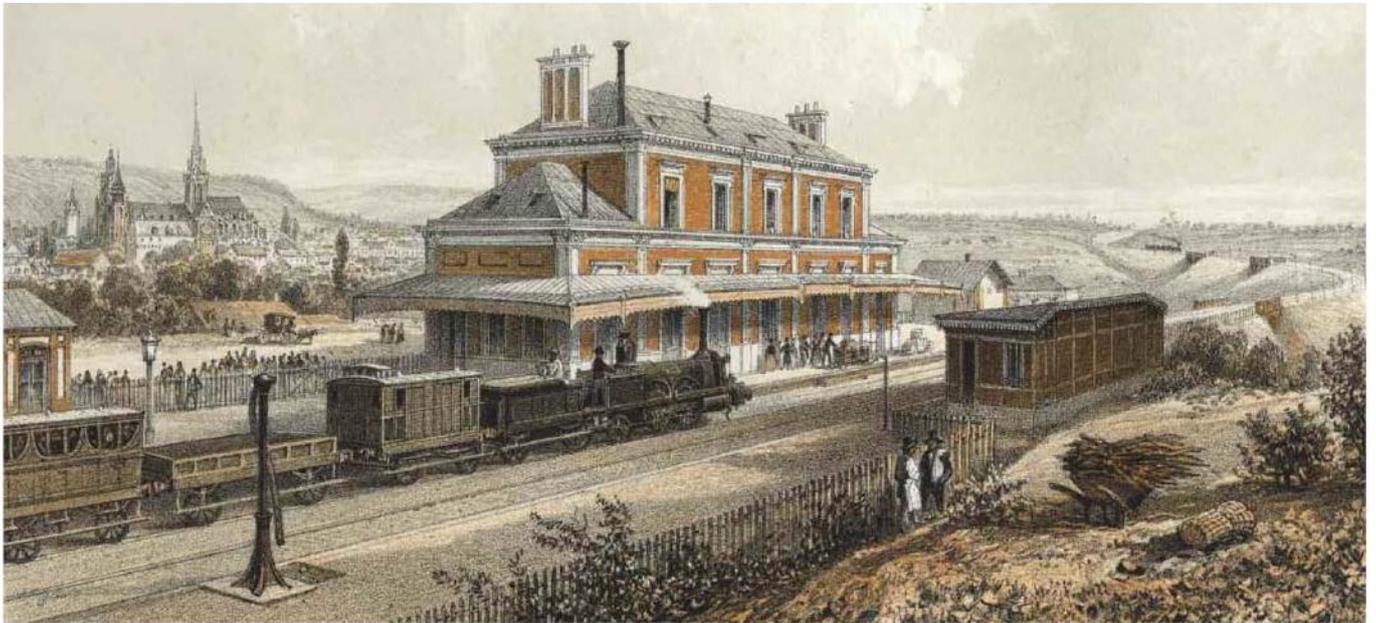
Pour Evreux et l'EPN, ce sont les employés qui sont surreprésentés. De plus, par rapport à 2008, leur chiffre est en augmentation. Le nombre des ouvriers quant à lui décline (un mouvement qui touche tous les territoires de référence). Les emplois pour la catégorie « Cadres et professions intellectuelles supérieures » sont sous représentés : 14.8 % pour Evreux, 13.9 % pour l'EPN, 11.1 % pour l'Eure et 17.2 % pour la France.

Les emplois liés à l'Administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale sont surreprésentés à Evreux (45.8 %) et dans l'EPN (42.9 %) contre 31.2 % pour l'Eure et 31.6 % pour la France. A contrario, les secteurs de la Construction et du Commerce, Transports et Services divers et l'Agriculture sont sous-représentés.

Sur la question du chômage, il est à noter qu'entre 2008 et 2013, la ville d'Evreux a perdu 2.9 % d'emplois contre une baisse des emplois de 1.5 % pour l'EPN et de - 1.4 % pour l'Eure. A titre indicatif, les emplois sur le territoire national ont très légèrement progressé (+ 0.7 %).

1 FR-EVREUX-C-M09

2 FR-EVREUX-C-M08



*Vue depuis la gare d'Evreux (1860). Cette vue existe toujours depuis l'escalier menant à Saint-François de Sales*

**Illustration de la gare en 1860**



**Photographie de la gare actuelle**

## LA LNPN : APPUI DE LA STRATÉGIE ECONOMIQUE

La gare d'Evreux, située sur la ligne Paris/Cherbourg, place la ville à un peu plus d'1H de Paris. La modernisation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) mettra Evreux à moins d'1H de Paris.

Ces caractéristiques donnent à la gare un rôle fondamental dans le dynamisme économique de la ville, et dans le cadre du concours European, il faudra en saisir l'opportunité pour appuyer les stratégies de développement de l'agglomération.

La LNPN en appui de la stratégie de développement touristique de l'agglomération.

La stratégie de développement vise à développer trois univers touristiques :

- un axe structurant autour du centre-ville, qui vise à conforter l'identité normande (sur les segments du tourisme urbain, de la mémoire historique, du patrimoine culturel, de la gastronomie et de l'événementiel)
- deux axes spécifiques : un univers touristique nature et sport, et un univers orienté sur le tourisme de santé/bien-être.

La LNPN en appui de la stratégie de développement économique de l'agglomération

L'agglomération possède des spécialisations territoriales qu'il serait productif de renforcer, à-travers l'opportunité de la LNPN. A savoir :

- Conforter la filière cosmétique (nota : elle fonctionne sur un modèle économique construit sur les marques, et elle n'investit pas dans l'outil de production mais fait appel à des sous-traitants dont la taille est celle de la PME)
- Conforter la valeur par la demande à des productions locales d'origine pour favoriser la diversification agricole, réinstaller un outil de transformation qui pourra adresser des marchés au-delà du territoire. (nota : l'installation de sources de matières premières destinées à l'industrie cométique poursuit cette même logique)
- Conforter et renforcer les infrastructures dans la logistique à haute valeur ajoutée pour bénéficier du développement des ports normands sur des activités de dégroupage et d'assemblage.

La LNPN en appui de la stratégie du développement résidentiel de l'agglomération

La politique résidentielle, portée sur le territoire de l'agglomération, a pour ambition de contribuer à faciliter

l'accueil d'habitants issus de l'Ile de France et/ou qui pourraient continuer à y travailler. Sur ce segment fortement concurrentiel entre agglomérations situées à égale distance de Paris, l'objectif est de valoriser les avantages comparatifs du territoire ébroïcien et de développer des produits adaptés au sein d'opérations de haute qualité, susceptibles d'attirer des ménages franciliens dotés d'un fort pouvoir d'achat, en proposant des services liés à la qualité du cadre de vie. Cela se fera si la stratégie économique s'organise comme cela est envisagé.

## LA GARE : DES ENJEUX MULTIPLES

La fonction de la gare actuelle d'Evreux est susceptible d'évoluer à long terme dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie dont les principaux éléments de contexte sont rappelés ci-après.

La réflexion sur la ligne nouvelle Paris-Normandie est issue d'une vision et d'un concept ferroviaire nouveau :

- Un intermédiaire entre le train classique et le TGV
- Une vitesse adaptée aux besoins du territoire de la Vallée de la Seine entendue au sens large
- Une couverture de l'ensemble des besoins de mobilité du périmètre, en lien avec le développement du Grand Paris.

Un premier débat public sur le bien-fondé du projet et de ces objectifs a eu lieu fin 2011-début 2012.

A l'issue, SNCF Réseau, alors Réseau Ferré de France, a décidé de poursuivre les études préalables à l'enquête publique sur la base des orientations suivantes :

Objectifs fonctionnels :

- Amélioration de la ponctualité, des fréquences et de la rapidité des trains
- Développement des dessertes locales
- Capacité à répondre aux besoins futurs sur les dessertes de toute nature, y compris le fret (avec la libération de sillons sur la ligne historique)

Caractéristiques fonctionnelles :

- Ligne nouvelle dédiée aux circulations des voyageurs, avec des vitesses cibles de 250 km/h à l'ouest de Mantes et 200 km/h entre Paris et Mantes
- Entre Paris et Mantes : des voies dédiées, notamment pour les trains sans arrêt Paris-la Défense-Mantes
- Entre Mantes, le Havre et Caen : un tracé de ligne nouvelle à rechercher

Des études de faisabilité financière du projet sont à poursuivre.

1 FR-EVREUX-SS-P27

2 FR-EVREUX-PS-P48



Photographie de la gare actuelle

Ces éléments ont été repris dans le rapport de la commission Mobilités 21, rendu en juin 2013. Le Ministre des Transports a décidé, le 12 novembre 2013, de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique de la ligne Paris-Normandie. La réalisation du projet doit s'effectuer à deux horizons différents :

- Un horizon prioritaire dans lequel doivent être réalisées trois sections prioritaires : Paris-Mantes, Rouen-Yvetot et Mantes-Evreux, qui ont vocation à être réalisées d'ici 2030. Les études préliminaires sont aujourd'hui en cours de manière à proposer pour chacune une zone de passage préférentielle (ZPP) à l'approbation du ministre des transports début 2017. Toutefois, à cet horizon, la place de la gare actuelle d'Evreux n'est pas modifiée.

- Un horizon cible qui verra la poursuite du projet, et notamment le « Y » de l'Eure (connexion des lignes vers Rouen et Caen), localisé aujourd'hui sur le territoire de l'EPN. Il doit être réalisé dans un second temps (soit après 2030, probablement d'ici 2050). C'est à cette échéance que se pose donc la question de la gare nouvelle éventuelle sur le territoire de l'EPN, qui est aujourd'hui envisagée par SNCF.

Le territoire eurois, et en particulier l'agglomération d'Evreux, sont donc au cœur du projet LNPN, que ce soit à l'horizon prioritaire, qui confortera le rôle de la gare actuelle, ou à l'horizon cible, en raison de la localisation du Y et de la possibilité d'une gare nouvelle.

Parallèlement, le Département et les trois agglomérations de l'Eure, dont l'EPN, ont pris à l'été 2016 une position commune sur leurs attendus au regard du projet LNPN. Ces attendus concernent :

- L'extension du projet EOLE (prolongement du RER E jusqu'à Mantes la Jolie à horizon 2022) vers les gares-centres des agglomérations euroises

- Le maillage des trois projets EOLE, LNPN et CDG Express (ligne dédiée aux usagers de l'aéroport Charles-de-Gaulle entre Paris gare de l'Est et CDG, projetée à l'horizon 2023), mettant la Normandie en connexion directe à Roissy Charles de Gaulle et dégageant les capacités nécessaires au bon fonctionnement de la gare Saint Lazare

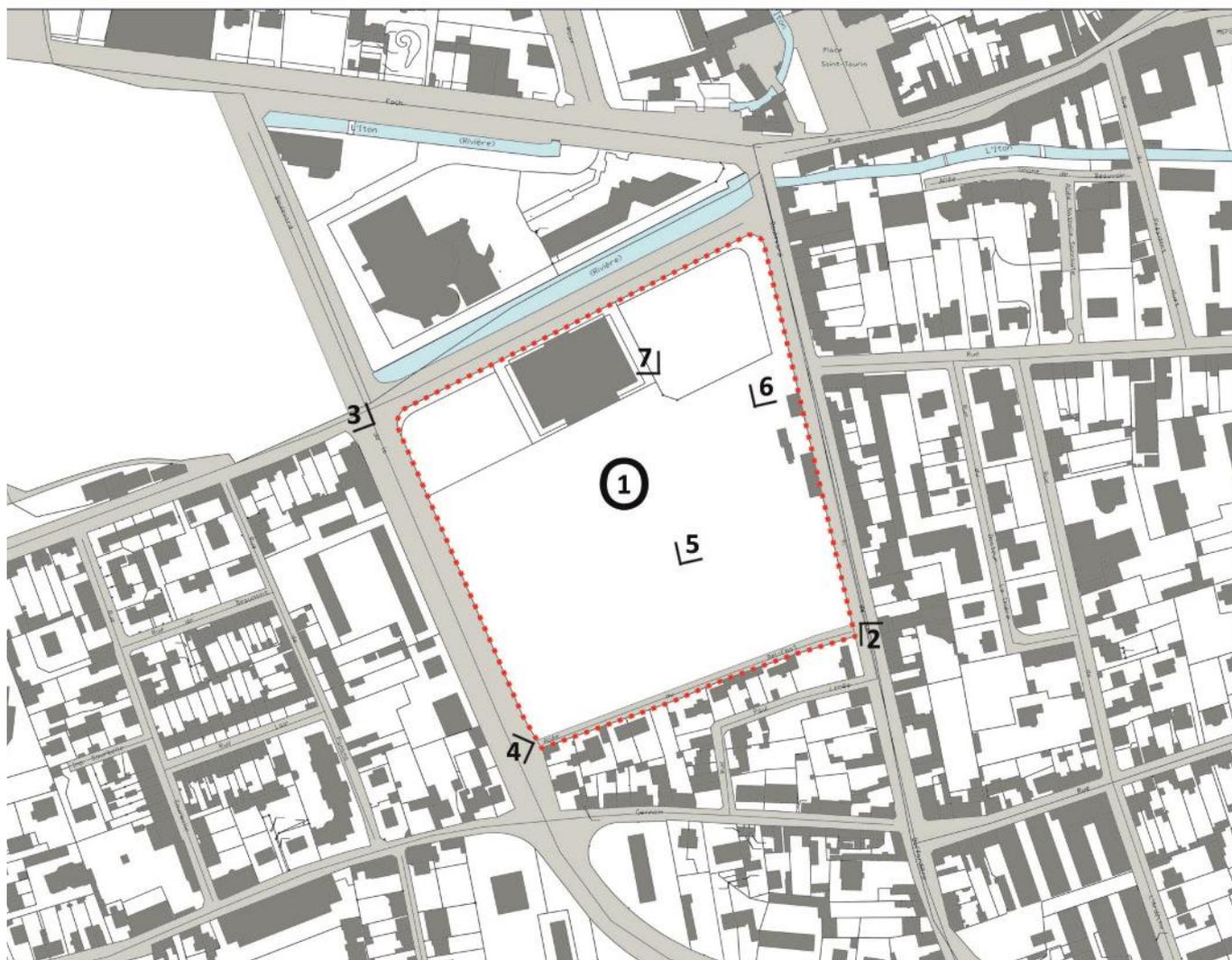
- Le renforcement de ce service dans le cadre de la réalisation des sections prioritaires du projet LNPN

- L'étude de nouveaux scénarii d'implantation de gares nouvelles : les acteurs eurois refusant toute implantation en dehors des ensembles urbains et souhaitant en conséquence voir étudier deux nouveaux sites pour les gares nouvelles Eole / LNPN à Evreux et Louviers : au niveau du parc d'activités de la Rougemare/zone d'activité de Nétreville pour ce qui concerne Evreux (la gare centre restant une gare classique renforcée par l'extension d'Eole).

A l'horizon prioritaire (2030), la gare d'Evreux bénéficiera donc des améliorations de temps de parcours générées par les nouvelles infrastructures entre Paris et Evreux. Cette pérennisation serait d'autant plus affirmée dans l'hypothèse de l'extension d'EOLE. A l'horizon cible, la gare actuelle serait conservée en complémentarité avec une éventuelle seconde gare, sur des fonctions différentes: desserte de proximité pour la gare centre (et accueil des trains EOLE si l'extension est réalisée) et positionnement sur la ligne nouvelle pour la gare de Nétreville.

1 FR-EVREUX-PS-P46

2 FR-EVREUX-PS-P47



**SITE DE REFLEXION - SECTEUR DU PRE DU BEL EBAT**

**Plan de repérage**

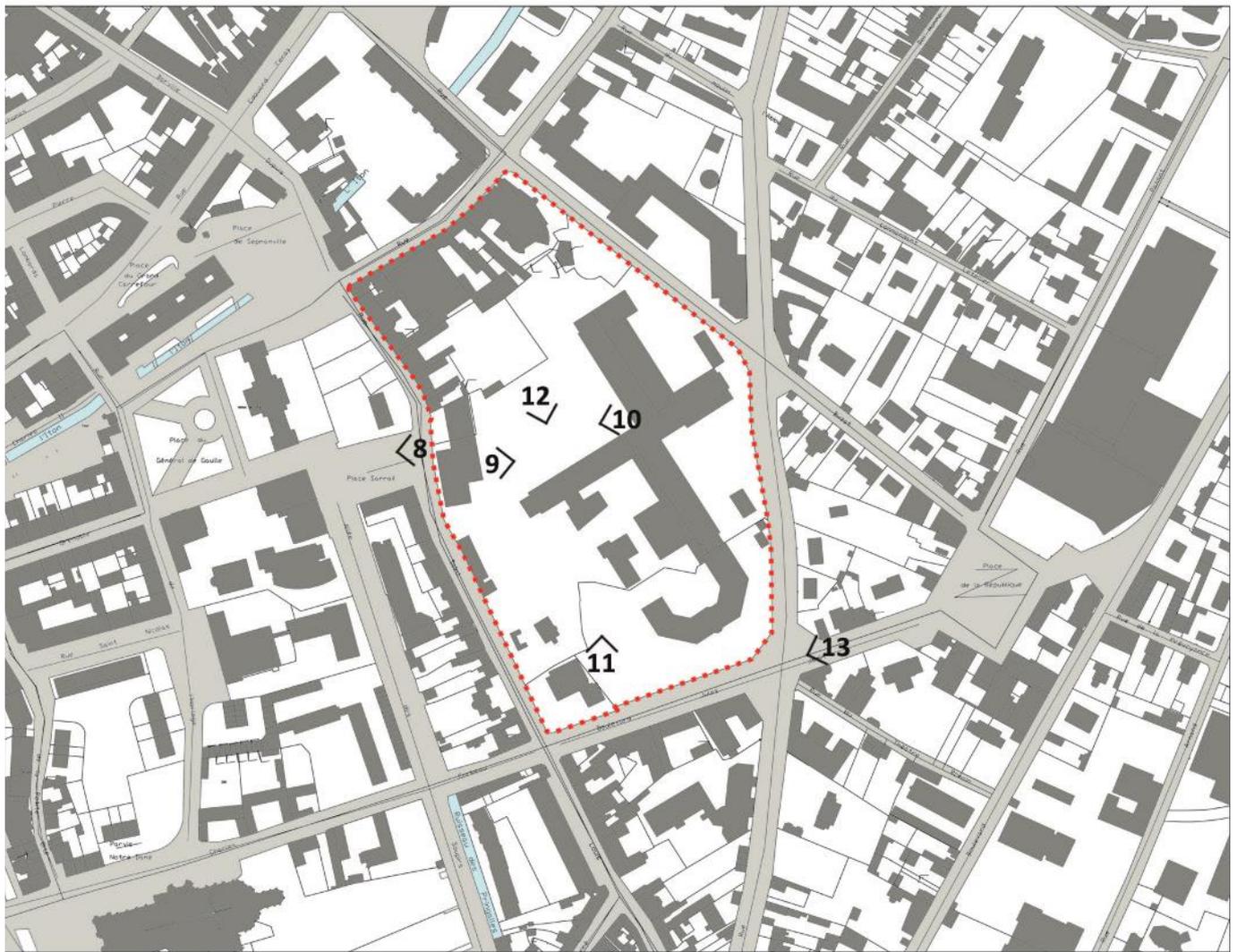
FR-EVREUX-SS-Poo

	01
02	03
04	05
	06

Photos : fichiers "FR-EVREUX-SS-Po1" à "FR-EVREUX-SS-Po6"

# PHOTOGRAPHIES - SITE DE RÉFLEXION





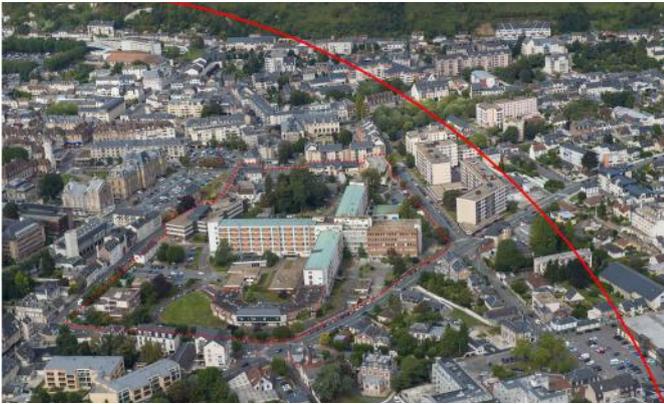
**SITE DE REFLEXION - SECTEUR SAINT LOUIS**

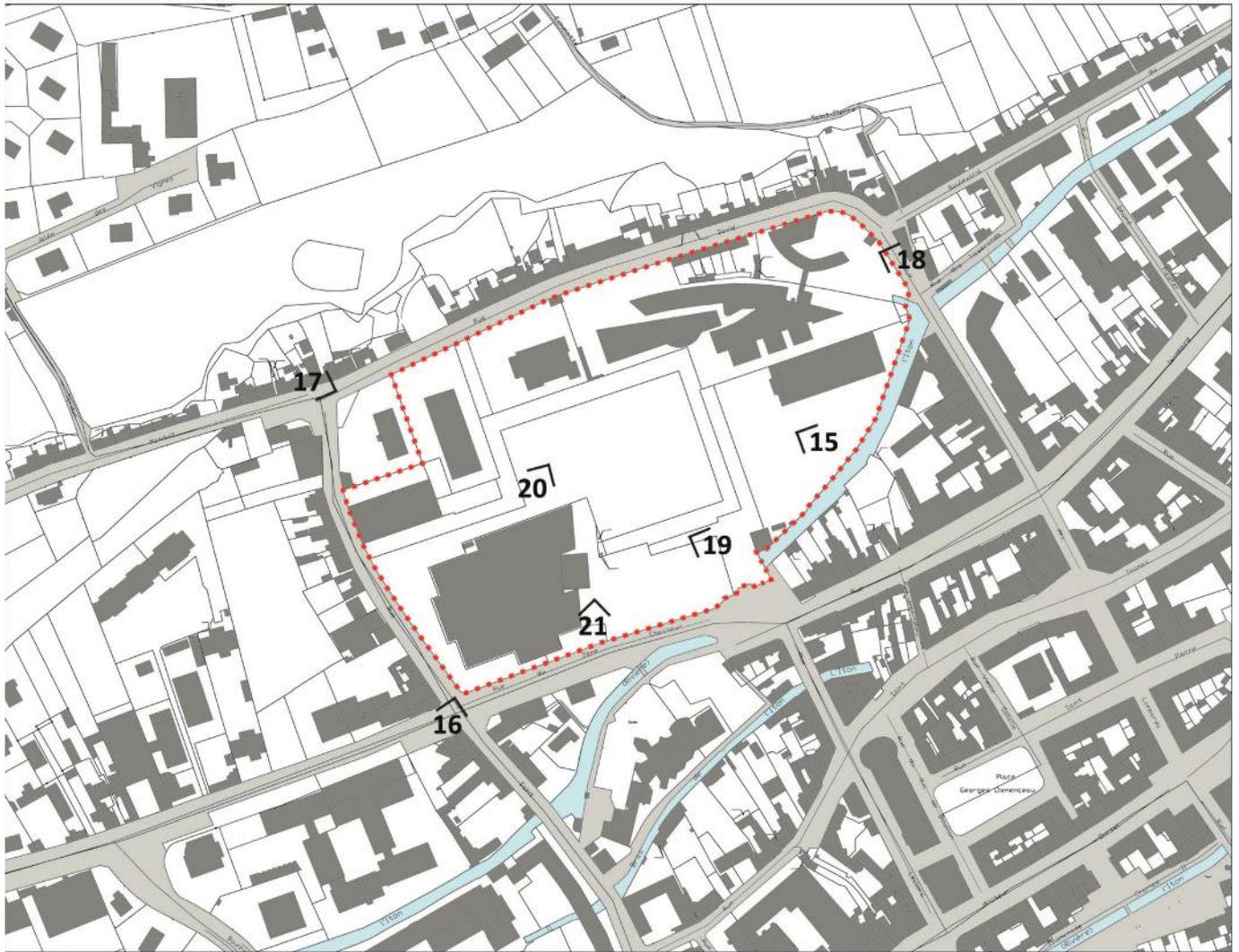
**Plan de repérage**

FR-EVREUX-SS-Po7

	08
09	10
11	12
13	

Photos : fichiers "FR-EVREUX-SS-Po8" à "FR-EVREUX-SS-P13"





**SITE DE REFLEXION - SECTEUR DE TILLY**

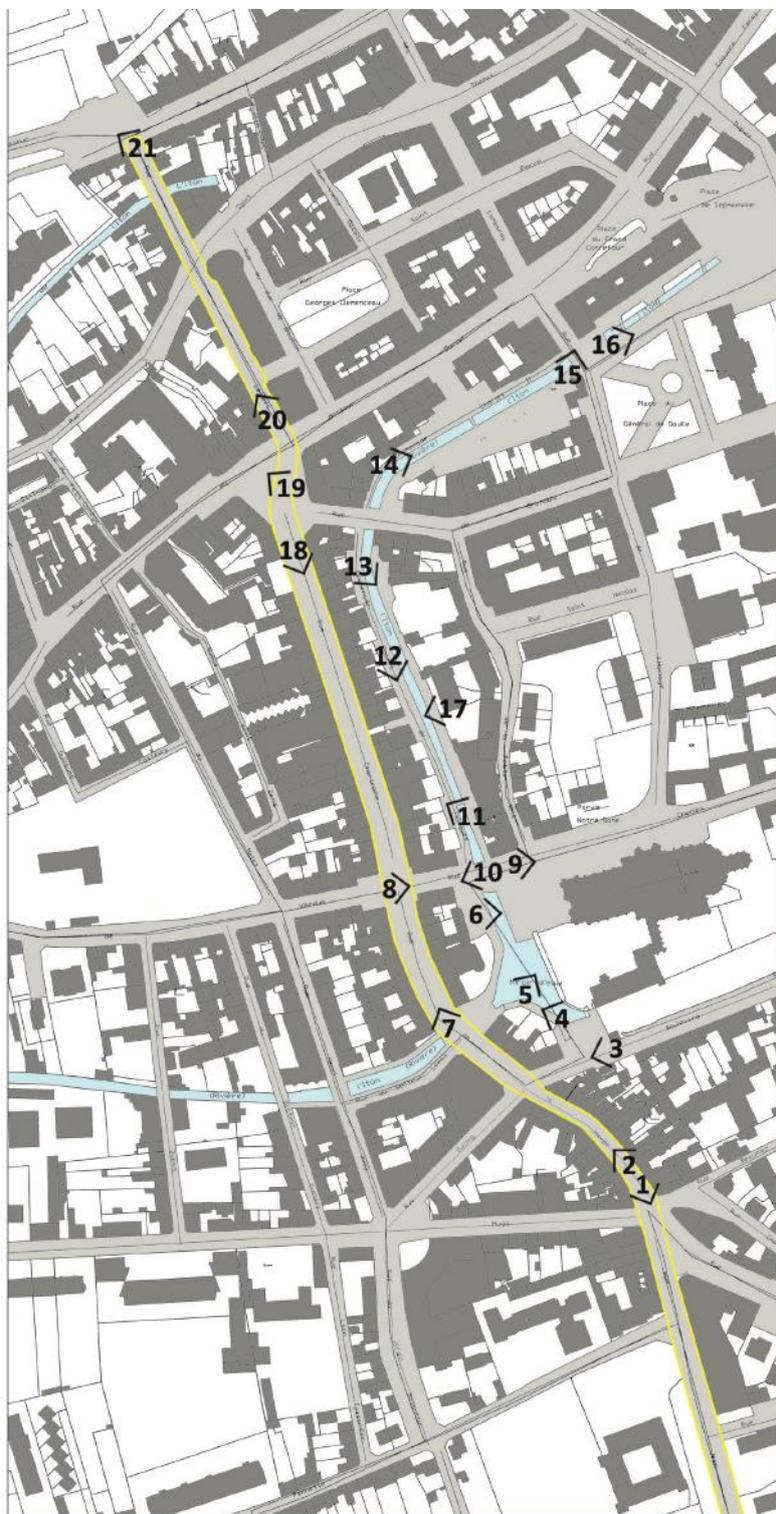
**Plan de repérage**

FR-EVREUX-SS-P14

	15
16	17
18	19
20	21

Photos : fichiers "FR-EVREUX-SS-P15" à "FR-EVREUX-SS-P21"





**SITE DE PROJET - SECTEUR CHARTRAIN**

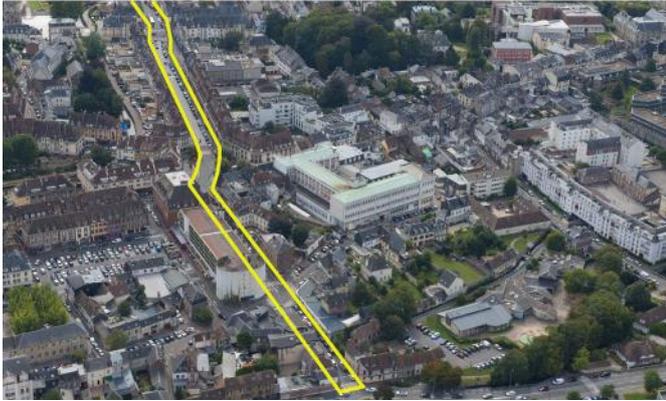
**Plan de repérage**

FR-EVREUX-PS-Poo

	01
02	03
04	05
06	07

Photos : fichiers "FR-EVREUX-PS-Po1 à "FR-EVREUX-PS-P21"

# PHOTOGRAPHIES - SITE DE PROJET

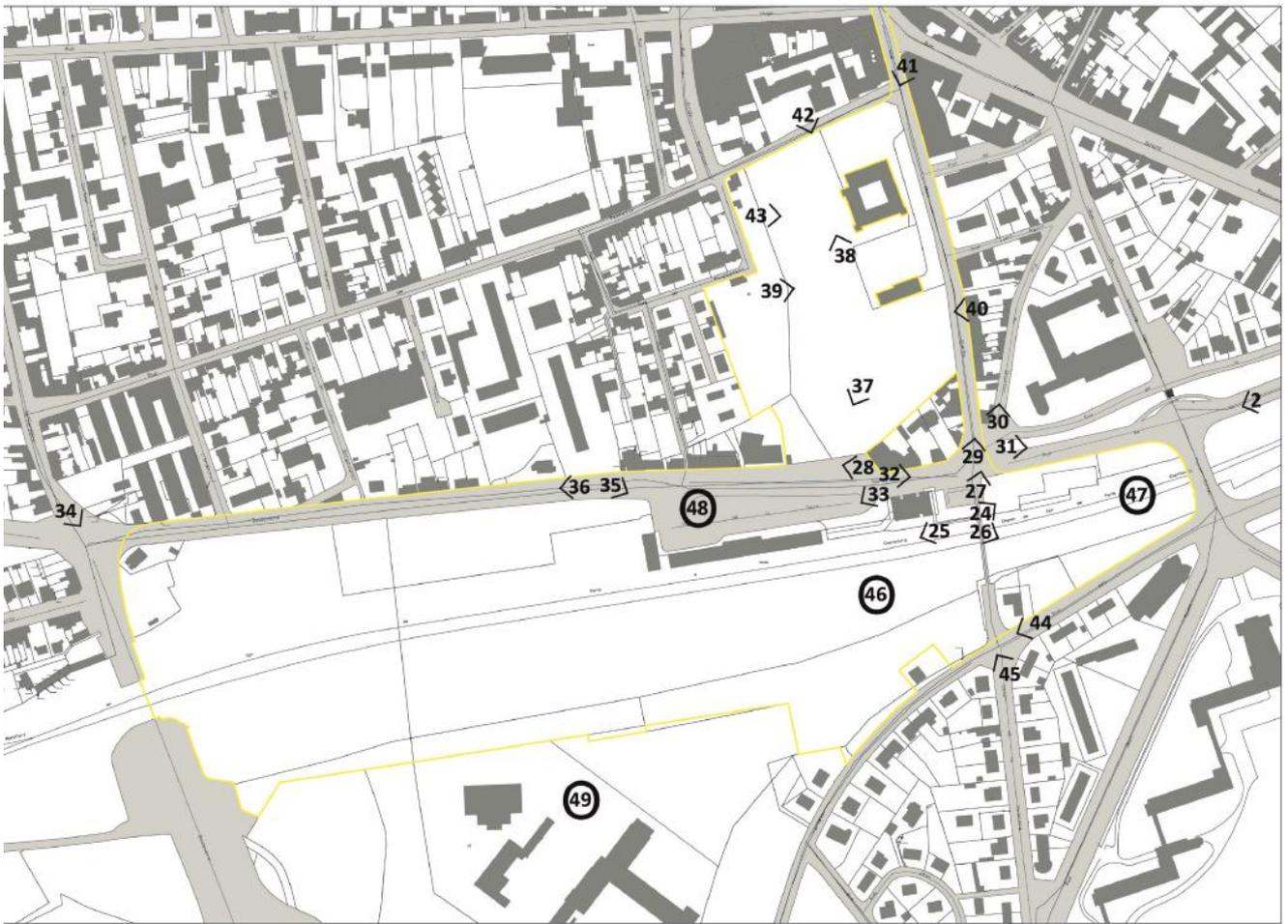




08	09
10	11
12	13
14	15



16	17
18	
19	
20	21



SITE DE PROJET - SECTEUR GARE

**Plan de repérage**

FR-EVREUX-PS-P23

Photos : fichiers "FR-EVREUX-PS-P24 à "FR-EVREUX-PS-P49"

24	25
26	27
28	29
30	31





32	33
34	35
36	37
38	39



40	41
42	43
44	45
46	47





## AGGLOMÉRATION - ÉCHELLE TERRITORIALE

<b>FR-EVREUX-C-AP01.JPG</b>	Photographie aérienne de l'agglomération
<b>FR-EVREUX-C-AP02.JPG</b>	Vue aérienne des axes déterminants
<b>FR-EVREUX-C-M01.JPG</b>	Carte fond de la vallée
<b>FR-EVREUX-C-M02.JPG</b>	Carte coteaux
<b>FR-EVREUX-C-M03.JPG</b>	Carte plateaux
<b>FR-EVREUX-C-M04.JPG</b>	Carte des espaces boisés protégés
<b>FR-EVREUX-C-M05.JPG</b>	Carte trace de l'Iton
<b>FR-EVREUX-C-M06.JPG</b>	Carte inventaire arbres remarquables
<b>FR-EVREUX-C-M07.JPG</b>	Carte comparatif de cadastre Napoleon et 2016
<b>FR-EVREUX-C-M08.JPG</b>	Trace LNPN
<b>FR-EVREUX-C-M09.JPG</b>	Secteur de développement économique
<b>FR-EVREUX-C-M10.JPG</b>	Carte établissement scolaires et universitaires
<b>FR-EVREUX-C-M11.JPG</b>	Plan ville
<b>FR-EVREUX-C-M12.JPG</b>	Carte limite ville antique et ville contemporaine
<b>FR-EVREUX-C-M13.JPG</b>	Plan découpage quartiers Evreux
<b>FR-EVREUX-C-M14.JPG</b>	Axe déterminants depuis la ville médiévale

## SITE DE RÉFLEXION - ÉCHELLE URBAINE

<b>FR-EVREUX-SS-AP01.JPG</b>	Vue aérienne du site de réflexion et de projet
<b>FR-EVREUX-SS-AP02.JPG</b>	Vue semi-aérienne du site de réflexion et de projet
<b>FR-EVREUX-SS-AP03.JPG</b>	Vue semi-aérienne du site de réflexion Pre Bel Ebat
<b>FR-EVREUX-SS-AP04.JPG</b>	Vue semi-aérienne du site de réflexion Saint Louis
<b>FR-EVREUX-SS-AP05.JPG</b>	Vue semi-aérienne du site de réflexion Tilly
<b>FR-EVREUX-SS-M01.JPG</b>	Plan répertoire vue depuis coteaux Madeleine
<b>FR-EVREUX-SS-M02.JPG</b>	Plan des espaces Publics Intramuros
<b>FR-EVREUX-SS-M03.DWG</b>	Plan de site de réflexion et de projet
<b>FR-EVREUX-SS-M04.DXF</b>	Plan de site de réflexion et de projet
<b>FR-EVREUX-SS-P00 À 06.JPG</b>	Photographies du site de réflexion Pre Bel Ebat
<b>FR-EVREUX-SS-P07 À 13.JPG</b>	Photographies du site de réflexion Saint Louis
<b>FR-EVREUX-SS-P14 À 21.JPG</b>	Photographies du site de réflexion Tilly
<b>FR-EVREUX-SS-P22.JPG</b>	Photographie de berge Iton
<b>FR-EVREUX-SS-P23.JPG</b>	Panoramique sur coteaux St Michel depuis la gare
<b>FR-EVREUX-SS-P24.JPG</b>	Photographie berge l'Iton
<b>FR-EVREUX-SS-P25.JPG</b>	Photographie parvis Cathédrale
<b>FR-EVREUX-SS-P26.JPG</b>	Espaces publics structurants
<b>FR-EVREUX-SS-P27.JPG</b>	Illustration gare 1860

# LISTE DES DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER

## SITE DE PROJET - ÉCHELLE ARCHITECTURALE

<b>FR-EVREUX-PS-AP01.JPG</b>	Photographies semi-aériennes de la gare
<b>FR-EVREUX-PS-AP02.JPG</b>	Photographies semi-aérienne du site de projet
<b>FR-EVREUX-PS-M01.JPG</b>	Plan du site de projet la gare
<b>FR-EVREUX-PS-M02.JPG</b>	Plan du site de projet l'axe de Chartraine
<b>FR-EVREUX-PS-M03..JPG</b>	Schéma du site de projet autour de la gare
<b>FR-EVREUX-PS-M04.JPG</b>	Plan existant de la gare
<b>FR-EVREUX-PS-M05.JPG</b>	Topographie du site de projet la gare
<b>FR-EVREUX-PS-P00 À P22.JPG</b>	Photographies du site de projet de l'axe Chartraine
<b>FR-EVREUX-PS-P23 À P49.JPG</b>	Photographies du site de projet de la gare

## TEXTE

<b>FR-EVREUX-T.PDF</b>	
<b>FR-EVREUX-T-ANNEXE01.PDF</b>	Contrat agglomération 2014-2020
<b>FR-EVREUX-T-ANNEXE02.PDF</b>	Contrat développement touristique coeur de ville
<b>FR-EVREUX-T-ANNEXE03.PDF</b>	Diagnostic AVAP Évreux Décembre
<b>FR-EVREUX-T-ANNEXE04.PDF</b>	Données INSEE Évreux et Agglomération
<b>FR-EVREUX-T-ANNEXE05.PDF</b>	Histoire d'Évreux
<b>FR-EVREUX-T-ANNEXE06.PDF</b>	Plan zonage PLU
<b>FR-EVREUX-T-ANNEXE07.PDF</b>	PLU approuvé en Décembre 2016

<b>INFORMATIONS GÉNÉRALES</b> .....	<b>3</b>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	<b>5</b>
<b>RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES"</b> .....	<b>9</b>
<b>LA GARE : FAIRE D'UN ÉLÉMENT DE RUPTURE,     LE POINT D'AMORCE DE LA RÉGÉNÉRATION URBAINE DE LA VILLE</b>	<b>9</b>
<b>À PARTIR DE LA GARE, TISSER UN RÉSEAU DANS LA VILLE À TRAVERS     L'ESPACE PUBLIC ET LA MISE EN CONNEXION DE POLARITÉS PRODUCTIVES</b>	<b>11</b>
<b>PENSER LES DISPOSITIFS ET TYPOLOGIES PERMETTANT DE RÉINVESTIR     LE CENTRE-VILLE ET FAVORISANT L'INVERSION DE L'ÉTALEMENT URBAIN</b>	<b>11</b>
<b>SITE DE RÉFLEXION</b> .....	<b>13</b>
<b>DESCRIPTION DU SITE DE RÉFLEXION</b>	<b>13</b>
UN CENTRE VILLE DENSE ET POLARISÉ	13
LIEUX D'ÉCHANGES ENTRE VILLE ANCIENNE ET QUARTIERS CONNEXES	13
UN RÉSEAU D'AXES STRUCTURANTS	15
LA NATURE : SUPPORT DE REDEFINITION DES ESPACES PUBLICS DE LA VILLE DU 21ÈME SIÈCLE	15
<b>ENJEUX ET ORIENTATIONS URBAINES</b>	<b>17</b>
<b>PROJETS RÉALISÉS, EN COURS DE RÉALISATION OU À L'ÉTUDE SUR LE SITE DE RÉFLEXION</b>	<b>17</b>
<b>SITE DE PROJET</b> .....	<b>21</b>
<b>DESCRIPTION DU SITE</b>	<b>21</b>
LE SECTEUR GARE	21
LE JARDIN BOTANIQUE	23
L'AXE CHARTRAINE	23
<b>ENJEUX ET ORIENTATIONS</b>	<b>25</b>
<b>LES ACTEURS DU SITE</b>	<b>27</b>
<b>ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES</b>	<b>29</b>
<b>SUITES ENVISAGÉES</b>	<b>29</b>

# TABLE DES MATIÈRES

<b>LE CONTEXTE .....</b>	<b>31</b>
<b>LE PAYSAGE</b>	<b>31</b>
UN PAYSAGE REMARQUABLE : VALLEE, PLATEAUX ET COTEAUX	31
L'ITON : ÉLÉMENT FONDATEUR DE LA VILLE	31
UNE VÉGÉTATION TRES PRÉSENTE	31
<b>L'ARCHITECTURE DE LA VILLE</b>	<b>33</b>
UNE TRAME VIAIRE : HYBRIDE DE L'HISTOIRE DE LA VILLE	33
UN RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE QUI DÉFINIT LA MORPHOLOGIE URBAINE	33
DES TYPOLOGIES URBAINES BIEN IDENTIFIÉES	35
UN PARCELLAIRE DE DENSITÉ ÉVOLUTIVE, DU CENTRE VERS SA PÉRIPHÉRIE	35
DES ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS	35
<b>UNIVERSITÉ, FORMATION ET CULTURE</b>	<b>37</b>
UNE VILLE ÉTUDIANTE	37
LA FORMATION	37
LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS	39
<b>CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE</b>	<b>39</b>
UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE QUI S'ESSOUFLE	39
UNE MIGRATION DE POPULATION VERS LE PERI URBAIN	39
UNE POPULATION JEUNE MAIS AVEC UNE TENDANCE AU VIEILLISSEMENT	39
REVENUS DES MÉNAGES	41
<b>CONTEXTE ÉCONOMIQUE : ACTIVITÉS, EMPLOIS ET STRATÉGIES</b>	<b>41</b>
UNE POPULATION ACTIVE EN LÉGÈRE PERTE DE VITESSE	41
CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES ET SECTEURS D'ACTIVITÉS :	
L'ACTIVITÉ TERTIAIRE PRÉDOMINE	41
LA LNPN : APPUI DE LA STRATÉGIE ECONOMIQUE	43
<b>LA GARE : DES ENJEUX MULTIPLES</b>	<b>43</b>
<b>PHOTOGRAPHIES - SITE DE RÉFLEXION .....</b>	<b>47</b>
<b>PHOTOGRAPHIES - SITE DE PROJET .....</b>	<b>53</b>
<b>Liste des documents à télécharger .....</b>	<b>63</b>







E U R O P  
P A N  
FR  
14

