

Mission de maîtrise d'oeuvre

Aménagement du **QUARTIER DE LA GARE**
ville de **Bernay**



Maîtrise d'ouvrage



Ville de Bernay
Place Gustave HEON
CS 70 762
27 307 Bernay

Maîtrise d'oeuvre



ATTICA urbanisme et paysage
10 bd des Batignolles
75 017 PARIS
Tel : 01 45 22 19 77



EGIS villes et transport
Parc de la Vatine
32 rue Raymond Aron
76 130 MONT SAINT AIGNAN
Tel : 02 35 12 55 85

DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

Modifications		Date	
A - Première émission		24/05/2022	
Date: 24/05/2022	Emetteur :	Annexe libre – Notice d'aménagement	Numéro:
Echelle:	Indice: A		Phase:

1.3 Présentation du projet par secteurs

1.3.1 La place de Verdun

Optimiser et fluidifier les circulations automobiles

La Place de Verdun se caractérise aujourd'hui par un vaste nœud routier, au fonctionnement peu lisible dont environ **60% de la surface est dédiée aux circulations automobiles**. Il s'agit de la principale entrée de ville et de la principale liaison automobile entre les quartiers nord et sud de la ville (via le Pont Orderic Vital et la rue Kleber Mercier). L'enjeu premier de la place Verdun est de réussir à rééquilibrer l'occupation du sol entre la chaussée et les espaces libres tout en proposant un fonctionnement clair et fluide pour l'ensemble des usagers. Ce rééquilibrage est à mettre en balance avec la concentration importante de flux que subit la place aux heures de pointe (cars scolaires, navetteur, circulation routière classique).

Notre projet propose ainsi :

- **Un carrefour Général De Gaulle / M. Lemoing** géré par un petit giratoire urbain de 24m de diamètre assurant un écoulement du trafic fluide, une meilleure lisibilité du carrefour, une souplesse avec un retournement possible pour des véhicules légers mais aussi des cars scolaires et des camions.
- **Un carrefour Bd Dubus / O. Vital en T** conférant un caractère plus urbain au carrefour en s'inscrivant dans la continuité du tracé du boulevard Dubus.
- **Un carrefour Bd Dubus / K. Mercier simplifié** par le passage à sens unique de la rue Kleber Mercier et en plateau pour affirmer la priorité piéton / cycle.
- **Un report de la circulation sur la façade ouest de la place** au profit d'un vaste espace public piéton.



Créer une vaste place publique piétonne qui s'appuie sur les qualités intrinsèques du site.

Le parti pris de cet aménagement est **d'unifier le parvis projeté dans les études préliminaires « côté lycée » et l'hôtel de la Gabelle**. Sans pour autant intervenir sur l'emprise foncière de l'hôtel il s'agit pour nous de créer un espace public unique qui intègre dans sa composition l'hôtel particulier et son parc. Cette proposition vise à créer un **espace public majeur à résonance communale, voir intercommunale**, de par ses dimensions (environ 7500m² soit environ la surface du Jardin de l'Abbaye au cœur de la ville) et sa position stratégique aux portes du centre-ville.



Place Verdun projetée - 7500 m²



Jardin de l'Abbaye - 7600 m²



Square Gouas - 5500 m²

Cet espace reconquis sur la voiture permettra aux Bernayens de bénéficier d'un nouvel espace public faisant l'objet d'une intégration paysagère forte, développant la notion de confort des habitants/usagers.

Cette proposition a d'autant plus de sens que l'hôtel de la Gabelle a vocation à retrouver un statut d'ERP public ou para-public. Cette nouvelle position au sein d'un espace paysager majeur de la commune est un catalyseur de sa reconversion aujourd'hui difficile.



Sécuriser les flux et attente piétons

La proximité du Lycée Augustin Fresnel, couplée aux difficultés d'accès notamment via la rue Kleber Mercier, génère d'importantes **problématiques de flux et d'attente piéton sur la place Verdun**. Les conditions de circulation (trottoirs et traversées) et d'attentes ne permettent pas de répondre aux usages actuels en sécurité. L'aménagement de véritables continuités piétonnes et cycles sécurisées fait partie des objectifs premiers de la requalification de la place de Verdun pour garantir la sécurité de tous les usagers.

Celle-ci est garantie par la réunion des différents usages dans un espace public fédérateur d'usages et de flux en rive Nord et intégré dans le tissu urbain, historique et paysager Bernayen. L'accès à ce nouvel espace public depuis le lycée est facilité par la création d'un plateau piétonnier sécurisant les traversées piétons/cycles.

Notre projet propose ainsi :

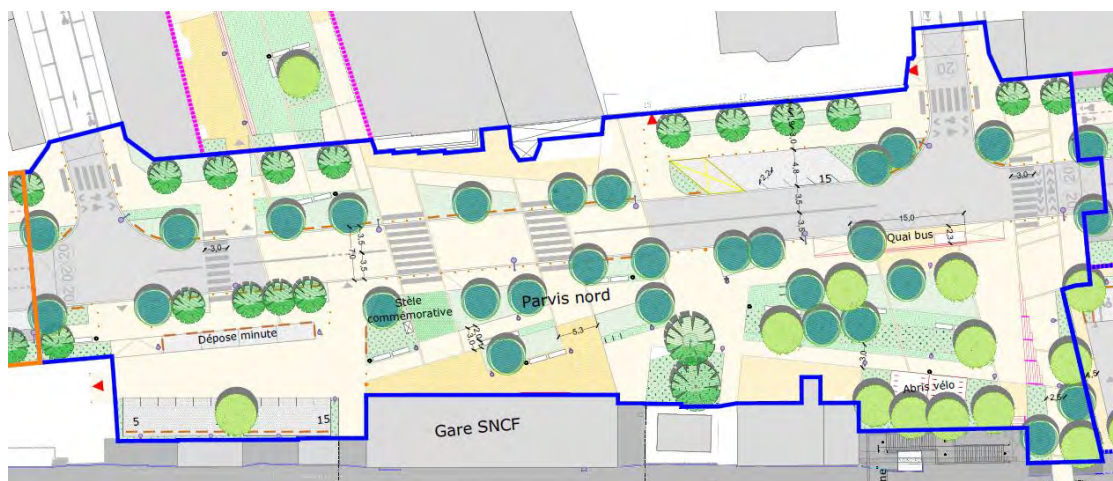
- **Un plateau piéton au débouché de la rue Kleber** pour marquer et sécuriser les traversées piétonnes/cycle sans interrompre le flux automobile
- **Des traversées sécurisées régulières** du boulevard Dubus et de la rue Kléber Mercier pour faciliter l'accès aux différentes polarités. La sécurisation des accès pourra être renforcée par la création de refuges piétons ainsi que proposée en réponse aux questions du maître d'ouvrage.
- **Une zone d'attente à destination des lycéens au cœur de la place** avec du mobilier d'assise et d'agrément.
- **Le Passage à sens unique de la rue Kleber Mercier** pour apaiser les liaisons piétonnes et cycle vers le lycée A. Fresnel

1.3.2 Le Pôle d'Echanges Multimodal

Le parvis de la gare est actuellement saturé par la présence de voitures liées aux besoins en stationnement inhérents à un pôle gare. Malgré son statut de porte d'entrée emblématique de la ville Bernay, le parvis de la gare, quasi inexistant aujourd'hui, manque de lisibilité, jetant un flou sur la composition de l'espace public et plus largement sur la structure urbaine au sortir de la gare.

Le parvis de la mobilité

Notre volonté première a été ici de clarifier la composition urbaine avec la **création d'un parvis de la gare** qui soit à la fois fédérateur de l'intermodalité et un lieu de représentation majeur de la ville de Bernay. Pour ce faire nous avons affirmé la prépondérance de la fonction symbolique urbaine sur la fonction de transit, entre les rues de Morsan et Auguste Leprévost en créant un **vaste plateau piéton, zone de rencontre, dédié aux modes doux**. Ce parvis marque l'importance d'un **point emblématique du tissu urbain Bernayen** (la gare ferroviaire) en **mettant en scène le patrimoine architectural** (Gare, Théâtre, ancienne école Jules Ferry, hôtels particuliers, etc.) et en **cristallisant les usages d'un pôle d'échange multimodal**.



Le projet propose ainsi :

- une **mise à niveau de la chaussée** pour favoriser les modes actifs
- l'utilisation de **matériaux qualitatifs** pour caractériser l'importance de ce lieu tout en affirmant une identité forte en lien avec le patrimoine architectural.
- une présence de **mobilier urbain en lien avec les usages de l'intermodalité** : assise, accroche vélo, locaux vélos sécurisés, etc.
- une **végétalisation importante du parvis** pour un confort d'usage et une **limitation de l'effet îlot de chaleur urbain**.



Le parvis Jules Ferry

Le parvis de la culture, entre le Théâtre et l'ancienne école Jules Ferry est un lieu en recul de l'hyperfonctionnalité du PEM. C'est un lieu d'attente et d'agrément qui sera en capacité d'accueillir des usages différenciés tel que des événements culturels en extérieur (art de rue, performance artistique, etc.) en lien avec la programmation culturelle du théâtre ou du tiers lieu envisagé par la ville dans les locaux de l'ancienne école Jules Ferry. Ce lieu fera l'objet d'une attention particulière en matière d'éclairage pour permettre une utilisation après la tombée du jour (en lien avec les horaires du théâtre).

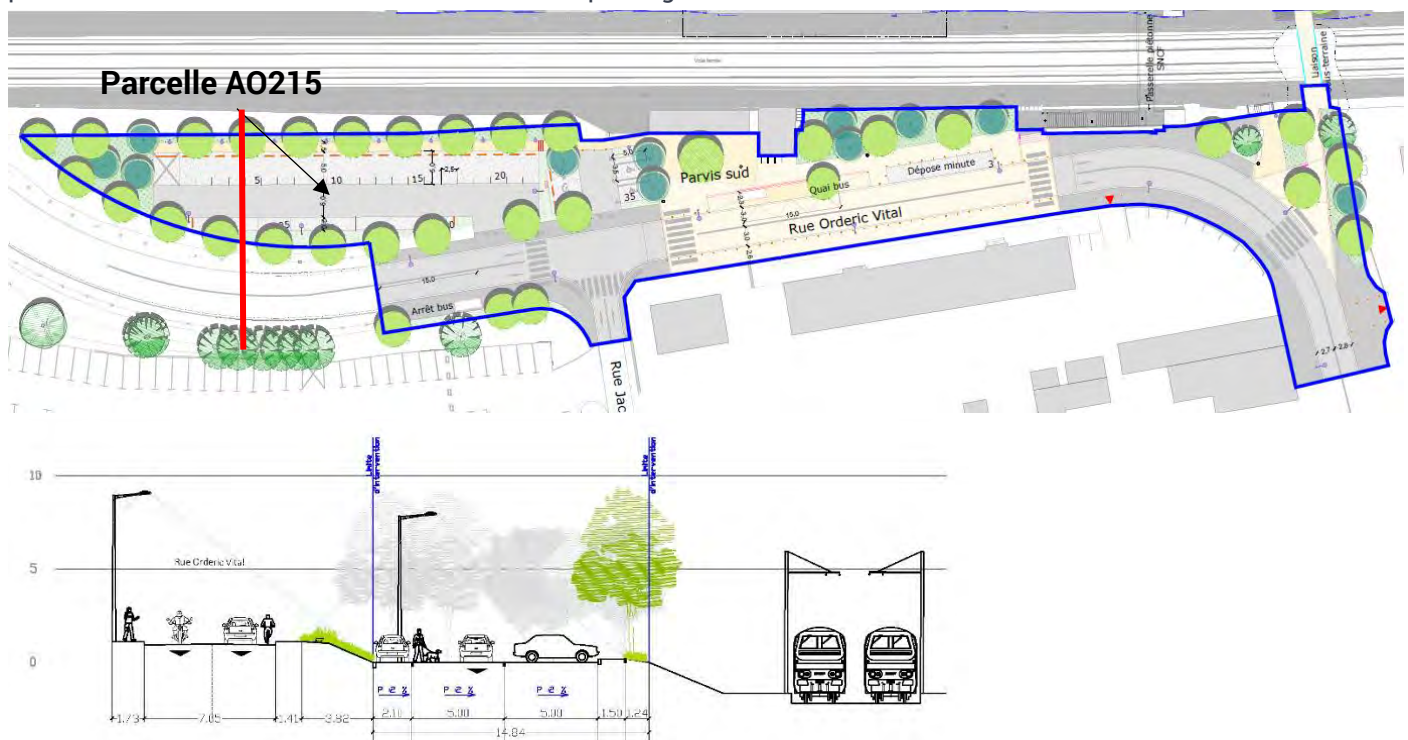


Le projet propose ainsi:

- une **esplanade plantée** pour accueillir des évènements tout en permettant un confort d'usage quotidien
- la mise en œuvre de **moblier de repos**
- la **mise à distance du Bd Dubus** et sa circulation par une bande plantée
- un **événement lumineux comme un jalon dans le paysage nocturne** du quartier de la gare.
- le **maintien des accès de service** du théâtre et de la ville.

Le parvis sud

Le parvis sud de la gare est inexistant aujourd'hui. Bien qu'il constitue la sortie de gare pour tous les voyageurs en provenance de Paris, l'ensemble de l'espace est occupé par du stationnement automobile. Le traitement des espaces publics y est peu qualitatif. Notre projet prévoit un rééquilibrage de l'occupation du sol avec la création d'un parvis et d'une liaison lisible et sécurisée vers le passage sous voie et la rue Bernard Gombert.



Le projet propose ainsi :

- l'utilisation de **matériaux qualitatifs** en écho au parvis côté centre-ville
- l'implantation d'un **arbre remarquable au centre du parvis avec du mobilier d'assise** spécifique pour donner vie à ce lieu
- la création d'un **cheminement piéton conforté vers le passage sous voie** et la rue B. Gombert (lien vers les quartiers sud)
- Le maintien et le **confortement des arrêts de bus B-Mob**.

La ville a récemment acquis la parcelle cadastrée AO 215 en vue de l'intégrer au périmètre d'aménagement pour permettre principalement une augmentation de l'offre de stationnement sur le parvis SUD.

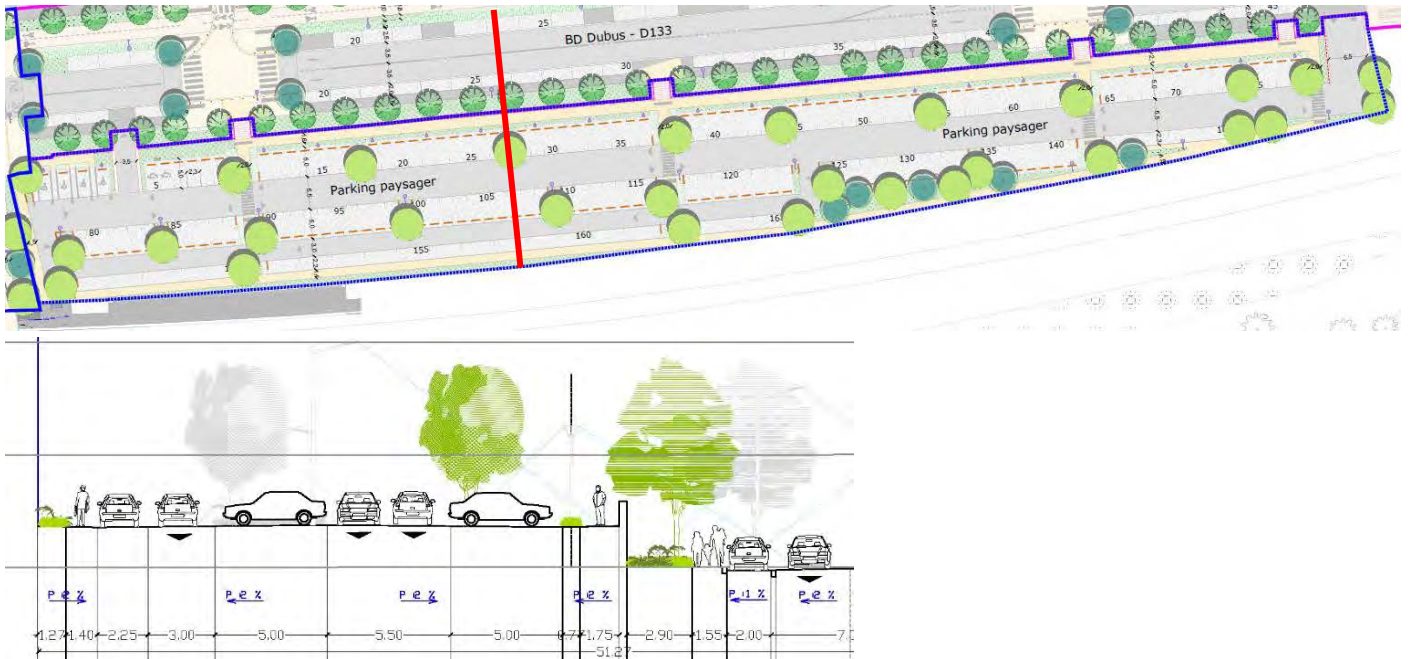
Le projet propose ainsi un parking planté permettant d'augmenter l'offre de stationnement de 20 places (programme) à 38 places dont 2 VAE, 2 PMR et 3 dépose-minutes.

Le parking paysager

L'accès en entrée / sortie du parking SERNAM existant au niveau du passage sous voie est difficilement compatible avec les attendus qualitatifs de la maîtrise d'ouvrage sur le parvis de la gare. Aussi notre projet prévoit de **décaler les accès du parking vers la Charentonne** de manière à optimiser au mieux la gestion des flux liés au parking.

Cette prise de position reflète notre ambition qualitative pour l'aménagement du parvis de la gare et notre souhait de maintenir le passage sous voie dans le prolongement des rues A. Leprévost et B. Gombert.

Le fonctionnement du parking a été optimisé au mieux pour assurer un maximum de places de stationnement sur l'emprise allouée tout en implantant des circulations piétonnes accompagnées d'une végétalisation permettant un cheminement qualitatif et sécuritaire au sein du parking et une présence arborée pour un confort d'usage en période chaude.. Afin de réduire le sentiment d'insécurité exprimé par les usagers de la gare nous souhaitons ouvrir ce parking sur son environnement direct et en créant plusieurs accès piétons sur le boulevard Dubus.



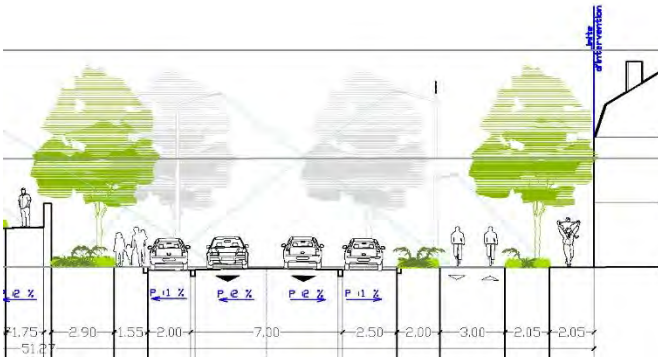
Pour ce faire le projet prévoit de :

- remplacer le mur de couronnement en brique (au-dessus du mur de soutènement moellon silex) par un **garde-corps léger et transparent permettant une co-visibilité** entre le cheminement haut (parking) et bas (trottoir Dubus).
- **créer des emmarchements au droit des rues menant au centre-ville** afin de relier physiquement le parking et le boulevard Dubus dans la continuité d'itinéraires vers le centre-ville (accroche urbaine).
- Le parking intègre 4 stationnements handicapés (soit plus de 2%) et 1 borne double de recharge VAE. La conception du parking intègre des règles géométriques de parking public, des circulations de 5,50 m, des places de 5,00 m de long par 2.3m de large, des cheminements piétons dissociés de la circulation automobile.

1.3.3 Le boulevard Dubus

Comme les secteurs vus précédemment, le boulevard Dubus souffre d'une présence prédominante de la voiture qui asphyxie les autres usages et modes de déplacements. Les circulations piétonnes et cycle bien qu'elles soient possibles sur le trottoir nord, sont inexistantes sur le trottoir sud et/ou non identifiées. Le projet développé ici pour le boulevard Dubus vise à **gagner en lisibilité de l'espace public** en redéfinissant clairement :

- une **réduction de l'emprise de la chaussée** pour de nouveaux usages tout en conservant du stationnement.
- une **circulation piétonne confortée sur chaque trottoir**
- une **liaison cyclable qui desservira tout le quartier** et le connectera aux quartiers voisins
- la **conservation et la valorisation des alignements d'arbre existants**
- la **création d'accroches urbaines** sur la totalité du linéaire du boulevard Dubus visant à signifier les connections vers le centre-ville et faire ralentir le flux automobile.

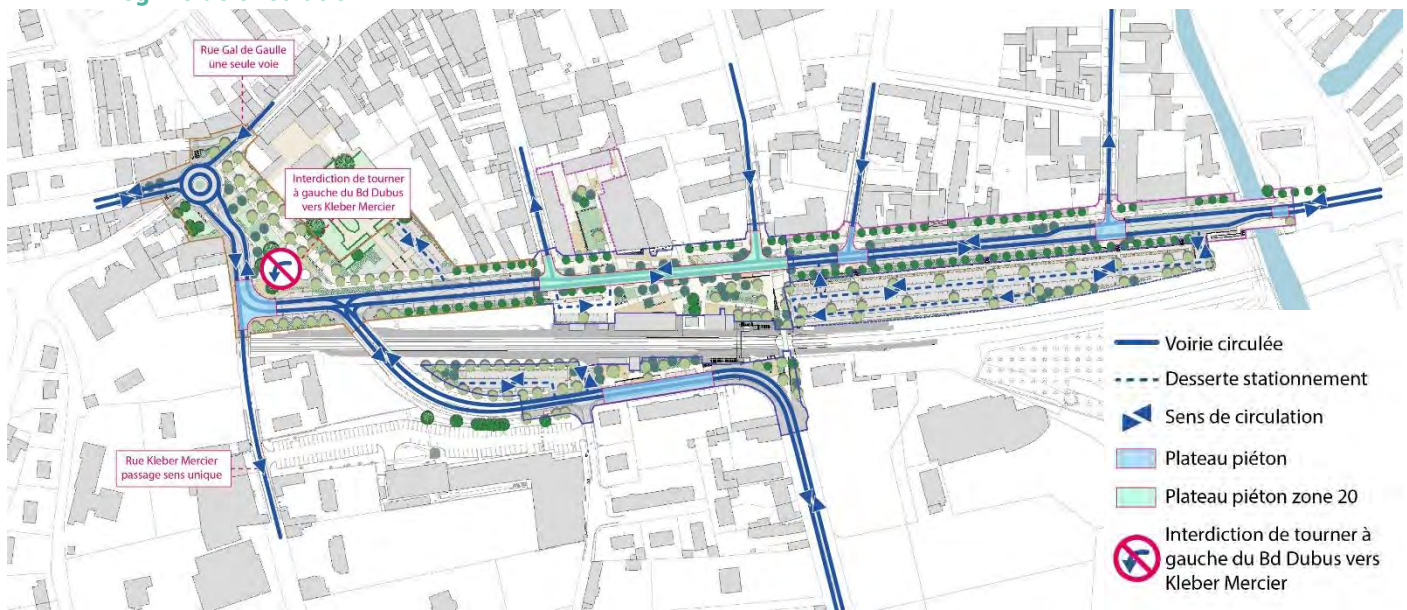


Pour ce faire le projet prévoit :

- La réduction des emprises de stationnement en implantant du **stationnement longitudinal dans les deux sens de circulation**
- La **création des plateaux piétons au débouché de chaque rue**. Ces accroches urbaines se distingueront de la section courante par une mise à niveau de la chaussée pour ralentir le flux automobile et une utilisation de matériaux qualitatifs qui marqueront la spécificité du lieu et les connexions vers le centre-ville.
- Une **piste bidirectionnelle (sur le trottoir nord)** d'un bout à l'autre du boulevard Dubus qui se connecte à l'ensemble des rues adjacentes créant ainsi les conditions de mise en œuvre d'un **maillage cycle notamment vers le centre-ville, la voie verte et le lycée A. Fresnel**.
- **Conforter les alignements d'arbres existants** en végétalisant les pieds d'arbres autant que possible.
- **D'améliorer la connexion à la voie verte Bernay - Broglie** avec la requalification du plateau piéton/cycle en traversée du boulevard Dubus et la requalification de la rampe d'accès existante vers la prairie de la Charentonne aux normes PMR.

1.4 Fonctionnement général du PEM

1.4.1 Régime de circulation



Le projet propose :

- La rationalisation de la place de la voiture avec une diminution des emprises circulées
- La création d'une zone de rencontre devant le parvis de la gare pour donner la priorité aux modes doux et aux traverses
- La réduction de la Vitesse sur le Bd Dubus au travers d'un jalonnement de plateau piétons
- La suppression du carrefour à feux sur la rue A. Leprévost et la rue de la Victoire
- Un carrefour à feux pour le croisement Bd Dubus / rue Orderic Vital

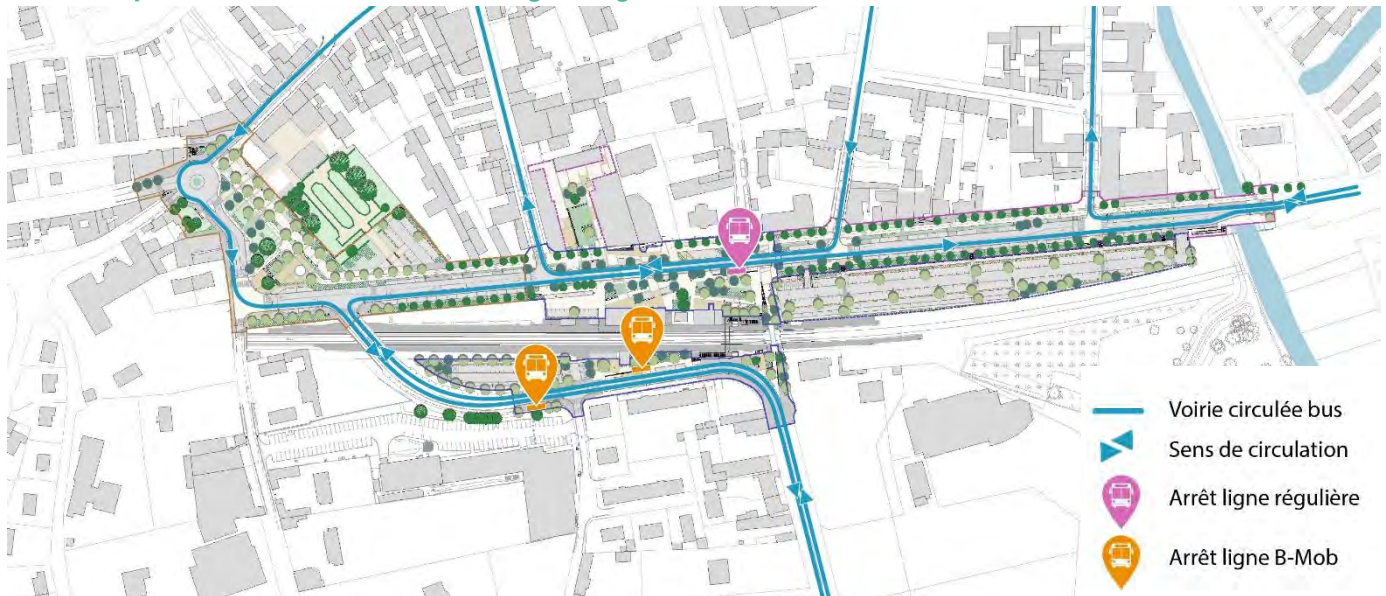
1.4.2 Conforter le maillage piétons et cycles



Le projet propose :

- Une priorisation des modes doux au travers d'un nivellement et d'une matérialité contrastant avec les sections courantes
- Des circulations piétonnes renforcées avec des trottoirs élargis, clairement identifiés
- Des traversées piétonnes et cycles sécurisées, régulières et lisibles
- Une accessibilité pour tous : mise à niveau de la chaussée au droit des espaces emblématiques
- Des itinéraires cycles confortés avec la création d'une piste bidirectionnelle en rive Nord du Bd Dubus.

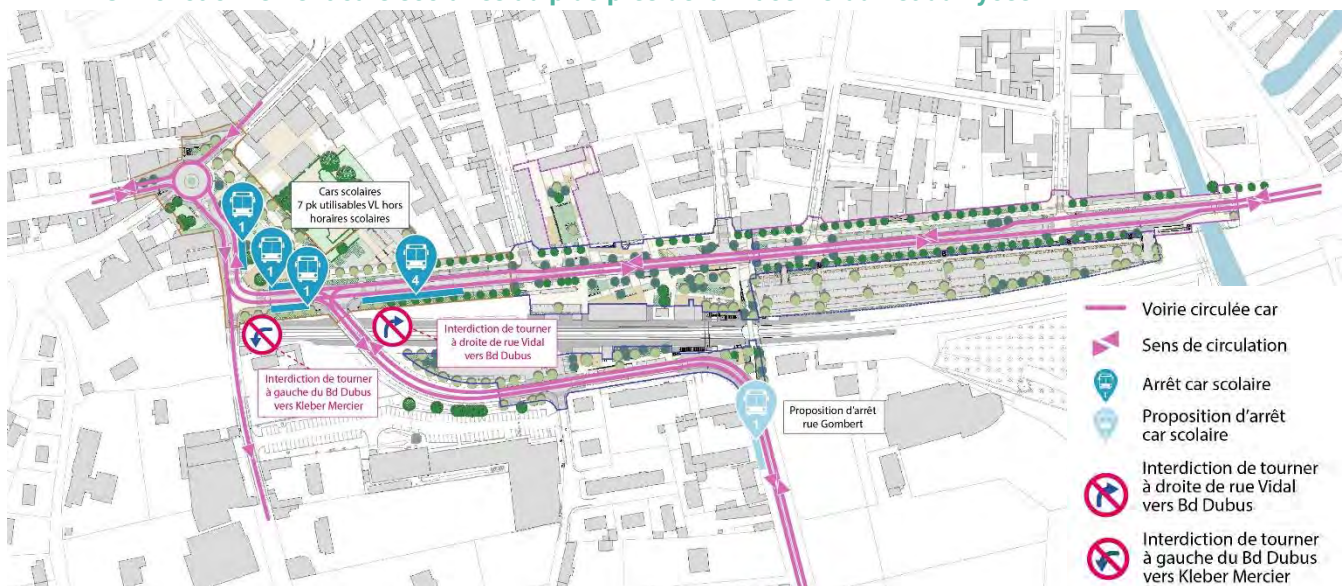
1.4.3 Implantation des arrêts de BUS et lignes régulières conformes à l'existant



Le projet propose :

- 2 arrêts de bus B-Mob sur le parvis Sud
- 1 arrêt ligne régulière sur le parvis Nord

1.4.4 Un fonctionnement cars scolaires au plus près de la Place Verdun et du Lycée



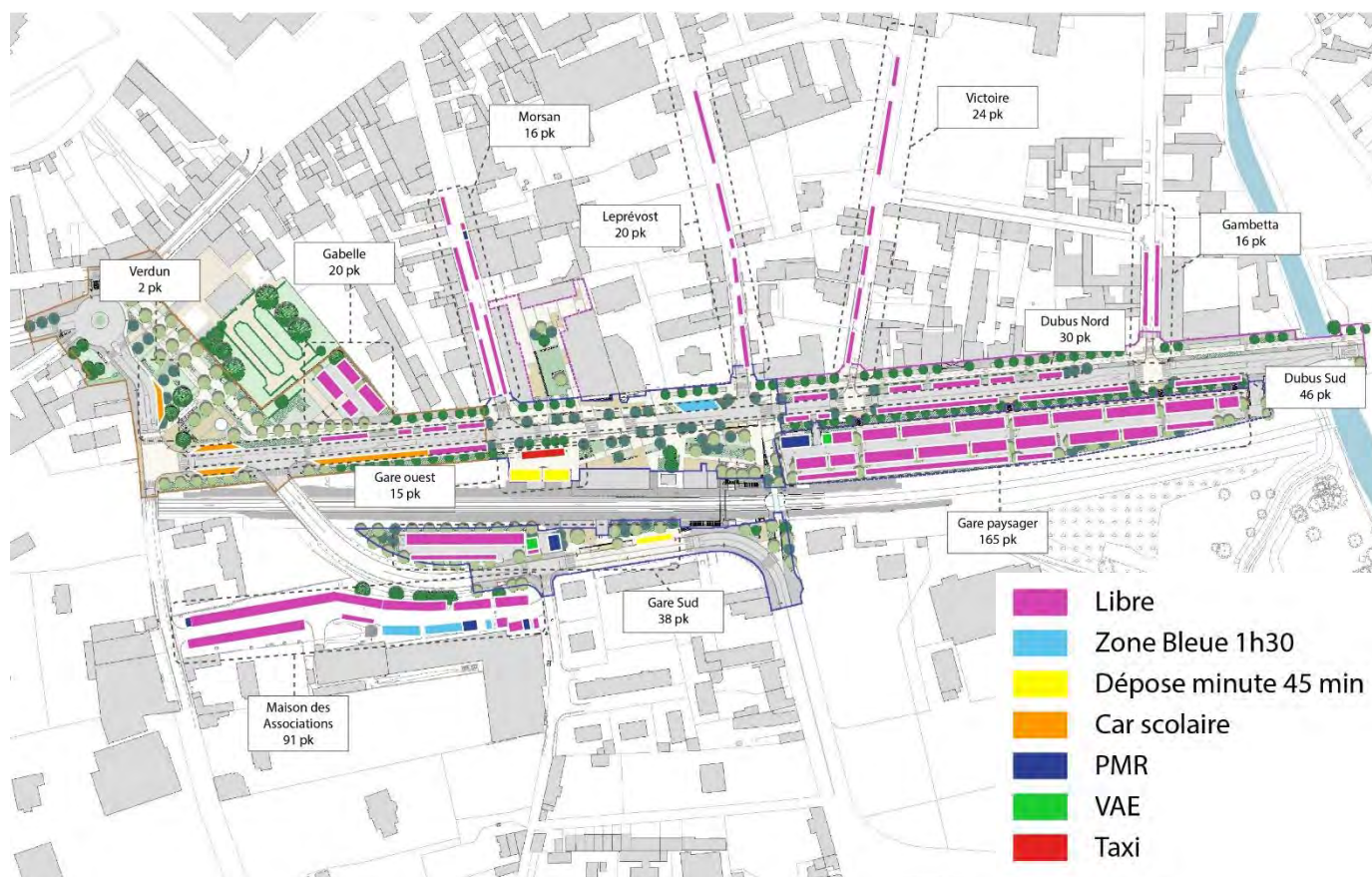
Le projet propose :

- L'implantation des stationnements cars scolaires à proximité de la place de Verdun et de la zone d'attente en cœur de place à destination des lycéens.
- Deux mouvements interdits pour les cars scolaires pour améliorer la fluidité du trafic :
 - Depuis la rue Orderic Vital vers Dubus Est
 - Depuis le boulevard Dubus vers la rue Kleber Mercier.

1.4.5 Stationnement

Le projet prévoit de :

- **Maintenir** autant que possible l'offre de stationnement sur le périmètre opérationnel
- La rehabilitation d'un parking actuel de 210 places en **parking paysager** de 165 places dont 4 PMR et 2 VAE.
- **Faire muter des stationnements en zone bleue** (aujourd'hui sous utilisées) en **stationnement libre** sur un périmètre compris entre 0 et 350m de la gare (hors périmètre opérationnel) à destination notamment des usagers de la gare et de ses nombreux navetteurs.



Périmètre opérationnel

Localisation	Existant						Projet						
	Gratuit	Gratuit 1h30	Gratuit 45'	PMR	ELEC	Taxi	Gratuit	Gratuit 1h30	Gratuit 45'	Mut. Car Sco	PMR	ELEC	Taxi
Parking de la gabelle	0	24	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0
Parking dépose minute	0	0	14	2	0	6	0	0	11	0	0	0	4
Parking Gare Est	25	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Parking Sernam	210	0	0	2	0	0	159	0	0	0	4	2	0
Parking Gare Sud	22	0	0	0	0	0	31	0	3	0	2	2	0
Dubus nord	19	13	0	0	0	0	23	5	0	2	0	0	0
Dubus Sud	78	0	0	0	0	0	35	0	0	11	0	0	0
Verdun	0	8	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Sous-total	354	45	14	4	2	6	268	5	14	15	6	4	4
Total	425						316						

Hors périmètre opérationnel

Localisation	Existant						Projet						
	Gratuit	Gratuit 1h30	Gratuit 45'	PMR	ELEC	Taxi	Gratuit	Gratuit 1h30	Gratuit 45'	Mut. Car Sco	PMR	ELEC	Taxi
Parking M. associations	53	34	0	4	0	0	67	20	0	0	4	0	0
Morsan	0	26	0	0	0	0	16	10	0	0	0	0	0
Leprévost	0	20	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0
Victoire	0	12	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0

Gambetta		14	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0
Sous-total	53	106	0	4	0	0	143	30	0	0	4	0	0
Total				163			177						

1.4.6 Bilan arboré

Le projet présente un bilan arboré largement positif du fait de nombreuses plantations et d'une attention forte portée à la conservation des sujets existants :

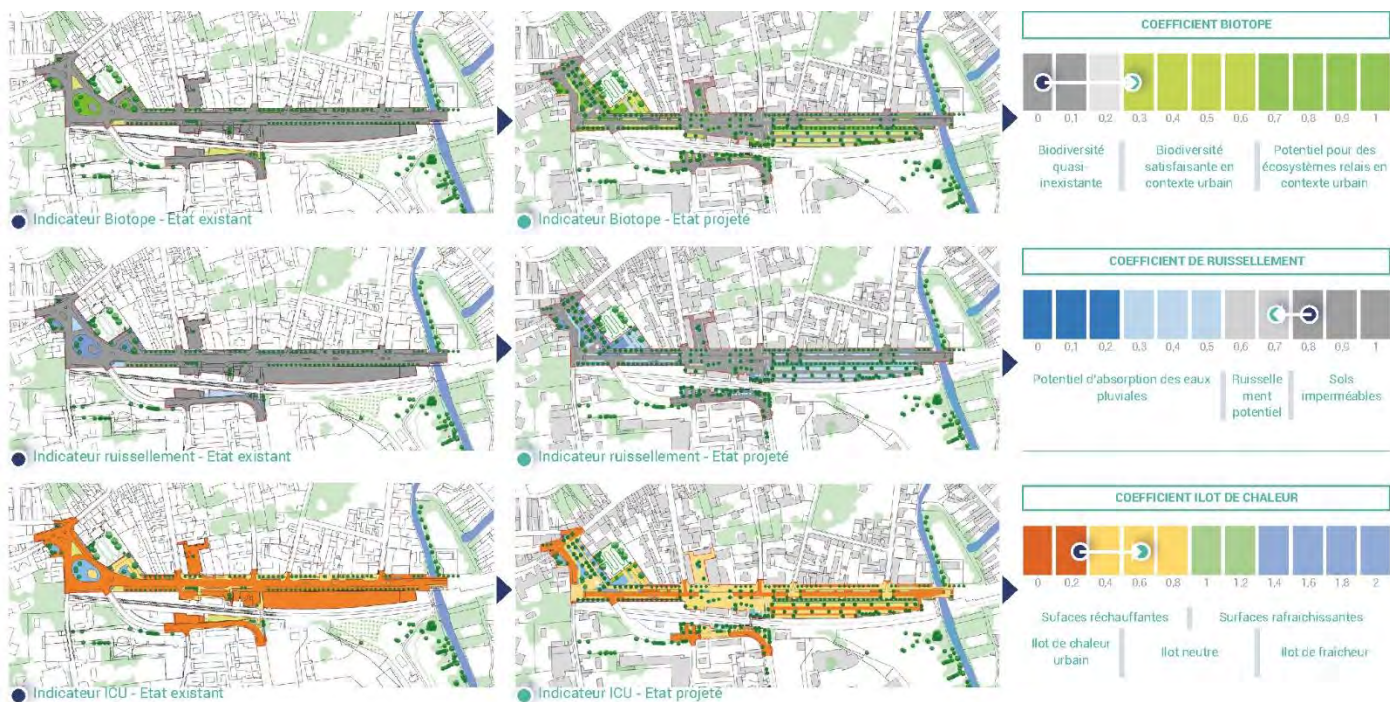
- > Arbres existants : 123 u
- > Arbres existants supprimés : -17 u
- Dont 6 identifiés à abattre par le diagnostic phytosanitaire
- > Arbres existants conservés : 106 u
- > Arbres plantés projet : +184 u
- > Bilan arboré : 290 u (soit + 167 arbres)

1.4.7 Désimperméabilisation des surfaces et qualité environnementale

Le projet prévoit une désimperméabilisation globale des surfaces avec d'une part une action de végétalisation surfacique importante en pleine terre (création de massifs et pelouses) ainsi que l'utilisation de matériaux semi-perméables en particulier pour les stationnements :

	EXISTANT	PROJET
Surfaces imperméables (enrobé, béton, etc.)	29 550 m ² Soit environ 90 % du périmètre opérationnel	20 108 m ² Soit environ 61 %
Surfaces perméables (espaces verts)	2 750 m ² Soit environ 9 %	6 320 m ² Soit environ 20 %
Surfaces semi-perméables (pavés drainants, etc.)	358 m ² Soit environ 1 %	6 230 m ² Soit environ 19 %
Soit la transformation de 9 442 m² de sols imperméables en surface perméable & semi perméable		

Ces caractéristiques se vérifient à travers les indicateurs suivants qui notent tous une amélioration de la qualité environnementale de l'état existant :



Une simulation localisée sur la Place de Verdun a été menée afin de déterminer précisément le confort urbain que le projet d'aménagement permet de renforcer sur la thématique des phénomènes d'îlot de chaleur urbain :

