

Réhabilitation et création d'une liaison piétonne du quartier du Prado au centre-ville de Bourges



BOURGES – Cher – 18

ARCHES Justine

Stage de découverte
DA3 – 2013

Tuteur : VERDELLI Laura

Réhabilitation et création d'une liaison piétonne du quartier du Prado au centre-ville de Bourges

BOURGES – Cher – 18

Source de l'illustration en couverture : www.habitants.fr

Tuteur : VERDELLI Laura

AVERTISSEMENTS

- ▶ Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- ▶ Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- ▶ Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier particulièrement les personnes qui ont participé à l'élaboration de ce projet :

- Mme VERDELLI Laura, ma tutrice, pour ses conseils et ses aides constructives.

- Mme BREDIN Brigitte, adjointe au Maire au service urbanisme de la ville de Bourges, qui m'a reçue à plusieurs reprises et m'a guidée tout au long de mes recherches.

- Les documentalistes de la médiathèque de Bourges pour leur aide dans ma recherche d'ouvrages.

- L'office de Tourisme de Bourges pour ses informations complémentaires.

- Ma mère, pour son soutien quotidien et l'intérêt qu'elle a porté à mon projet.

- Mes proches, pour avoir servi de premiers lecteurs.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENTS.....	4
REMERCIEMENTS.....	5
SOMMAIRE	6
INTRODUCTION	8
Première partie : Présentation de la commune étudiée.....	9
I- La ville de Bourges.....	9
1) Position géographique.....	9
2) Historique.....	11
3) Données actuelles de la population	13
4) Perspectives d'aménagement	14
II- Le quartier étudié : le quartier du Prado.....	16
1) Historique du quartier.....	16
2) Données actuelles du quartier.....	17
3) Perspectives d'aménagement	19
Deuxième partie : Diagnostic territorial.....	20
I- Localisation du quartier du Prado	20
1) Position géographique.....	20
2) Composition du quartier	21
II- Un quartier sensible... ..	22
1) Un Nouveau Quartier Prioritaire.....	22
2) Une population difficile.....	22
3) Des logements sociaux vieillissants.....	24
III- Accessibilité au centre-ville par différents modes de déplacement...26	
1) La place de l'automobile	26
2) La place des transports en commun.....	27
3) La place du piéton	29
IV- Un quartier peu mis en valeur	33
1) Le parking du cinéma peu utilisé	33
2) La Halle au Blé, ouverte seulement les jours de marché.....	34
V- Problématique.....	35

Troisième partie : Orientations d'aménagement	36
I- Réhabilitation du quartier du Prado	36
1) Motivations.....	36
2) Intérêt de réaliser ce projet	36
II- Améliorer l'aspect extérieur des logements sociaux.....	38
III- Rendre le quartier attractif et agréable : création d'une liaison piétonne	41
1) Début de la liaison.....	42
2) Deux suites possibles	50
a) Un trajet plutôt touristique	50
b) Un trajet plus direct	56
CONCLUSION.....	62
BIBLIOGRAPHIE	63
INDEX DES SIGLES.....	65
ANNEXES.....	66
TABLE DES MATIERES	68

INTRODUCTION

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, l'industrie de l'automobile a connu un essor extraordinaire dans le monde entier. La voiture a révolutionné le transport, ce qui a entraîné de profonds changements sociaux et particulièrement dans le rapport des individus à l'espace.

Considérée aujourd'hui comme indispensable dans les foyers des pays développés, l'automobile occupe une place éminente dans notre mode de vie actuel. Cependant, elle est sujet de controverse, et notamment en ce qui concerne ses conséquences environnementales mais aussi l'impact social qu'elle peut engendrer.

L'automobile est apparue comme un véritable progrès en termes de mobilité et de confort, et on a vu les infrastructures routières se développer. Mais cette révolution technologique s'est faite aux dépens des piétons, qui ont souvent été oubliés depuis.

La ville de Bourges, riche de son patrimoine en est l'exemple parfait. Dotée de monuments historiques classés, seulement quatre rues piétonnes sont accessibles dans le centre-ville (cf Annexe 1). L'espace public est alors entièrement dominé par la voiture.

Afin de rééquilibrer les modes de déplacement au sein de la commune de Bourges et de redonner au piéton une place privilégiée, mon projet se base sur la création d'une liaison piétonne permettant de rejoindre le cœur de la ville en toute sécurité mais aussi de manière agréable.

En effet, certains quartiers situés à proximité du centre tel que le quartier du Prado par exemple, accueillent une population difficile et sont souvent qualifiés de quartiers sensibles.

Le deuxième objectif de mon projet est alors de réhabiliter le site du Prado, notamment en changeant l'aspect extérieur des logements sociaux qui s'y trouvent, de manière à ce que la traversée de ce quartier se fasse sans crainte et avec plaisir.

Pour cela, je tenterai de répondre à la question suivante :

Comment valoriser l'espace public du Prado tout en créant une liaison piétonne permettant de rejoindre le centre-ville de Bourges ?

Ce dossier présentera alors les propositions d'aménagements du quartier du Prado décrites ci-dessus, déterminées grâce à l'élaboration préalable d'un diagnostic territorial.

Première partie : Présentation de la commune étudiée

I- La ville de Bourges

1) Position géographique

Bourges, la commune étudiée, se situe dans le département du Cher (18) et la région Centre. A quelques dizaines de kilomètres du centre de la France, et à 240km au sud de Paris, la commune de Bourges est également la préfecture du département du Cher et fait partie d'une unité urbaine composée de 52 communes dont 5 sont des pôles urbains. Comptant 68 590 habitants recensés en 2010, répartis sur une superficie de 68,7km², Bourges est la commune la plus peuplée du département. Elle est aussi l'ancienne capitale du Berry, province historique constituée des départements du Cher et de l'Indre.

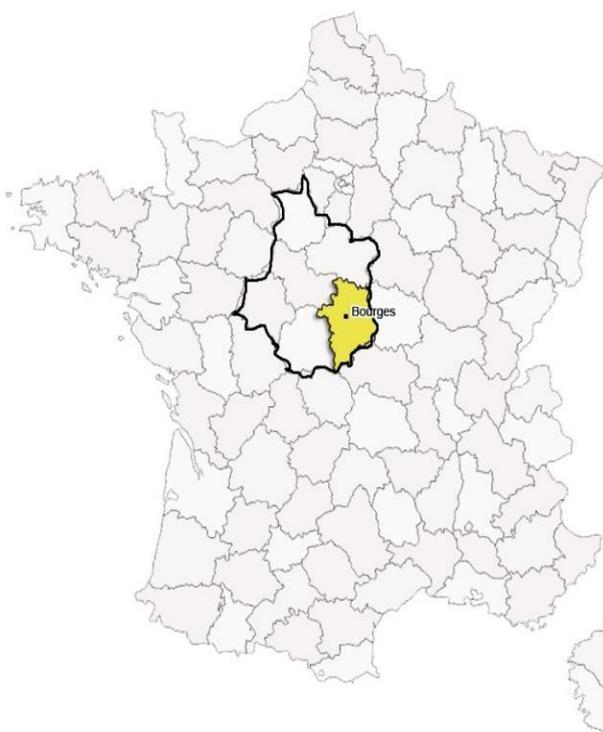


Figure 1 : Région Centre et département Du Cher en France

Source : www.beenot.com (réalisation: J.ARCHES)

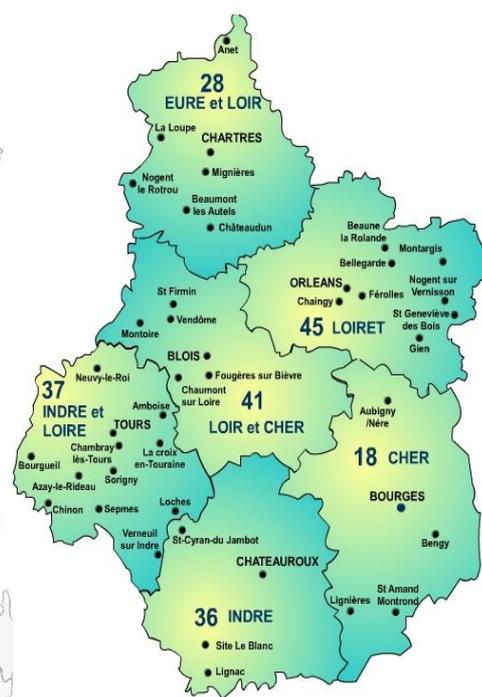


Figure 2 : Carte Région Centre

Source : www.wikipédia.fr

La communauté d'agglomération BourgesPlus est la troisième agglomération de la région Centre (derrière Tours et Orléans) regroupant 16 communes, soit 100 000 habitants, mais c'est aussi le premier pôle urbain du département.

Bourges est la première commune de cette agglomération de par son nombre d'habitants et sa superficie.

BourgesPlus est chargée de la gestion de quelques services publics tels que la gestion des déchets, l'assainissement de l'eau, les transports... Les seize communes s'unissent alors pour gérer ces services au quotidien.

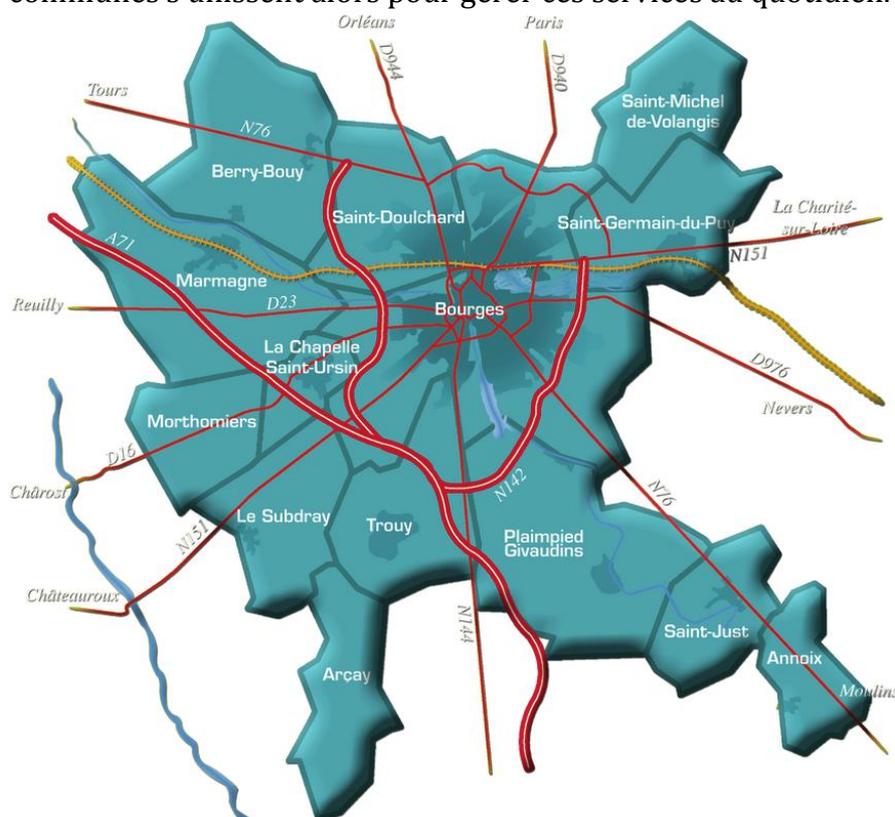


Figure 3 : Carte de l'agglomération BourgesPlus
Source : www.BourgesPlus.fr

De plus, la ville de Bourges constitue un véritable réseau hydraulique traversé par plusieurs rivières telles que l'Yèvre, la Voiselle, le Moulon mais aussi l'Auron. Cette présence considérable de rivières explique la surface importante de marais, qui sont aujourd'hui pour la majorité d'entre eux, canalisés et divisés en petites parcelles destinées à des particuliers et à l'exploitation potagère.

En ce qui concerne l'accessibilité de Bourges par le biais des voies autoroutières, la commune se situe à 4h de Lyon, 2h30 de Paris, et 1h d'Orléans en empruntant l'A71. L'A85 permet, quant à elle, de relier Bourges à Tours en 1h30 seulement. De plus, Bourges reste reliée au reste du département grâce à un réseau de bus, Lignes 18. Enfin, il faut savoir que la commune est très mal desservie au niveau ferroviaire, ce qui apparaît plutôt rare pour une ville de son importance. Ceci s'explique par le fait que la gare de Bourges ne se trouve pas sur une des grandes radiales ferroviaires. Bien qu'elle soit difficilement reliée à la gare de Paris-Austerlitz, elle possède cependant une bonne desserte Est-Ouest, permettant ainsi d'accéder à des villes telles que Lyon, Nevers, Tours ou encore Nantes.

2) Historique

C'est au Vème siècle avant J-C que la cité berruyère, alors appelée Avaricum à l'époque, se développe avec la civilisation des Hallstatt. Bâtie sur un promontoire entouré des marais, la population est déjà reconnue comme un important fournisseur d'armes. A la fin du IIIème siècle, la ville conquise par César voit de grandes constructions romaines se développer, notamment un théâtre, un capitol mais aussi un rempart encore visible aujourd'hui.

La ville de Bourges connaît l'âge d'or à la fin du XIIème siècle. Cette époque correspond à la construction de la cathédrale gothique sur un plan unique et original et d'une nouvelle enceinte, sur les vestiges de l'ancien rempart, sous l'impulsion du roi Philippe Auguste.

La cathédrale Saint-Etienne de Bourges devient alors un véritable chef d'œuvre, une des plus belles réussites du monde occidental.

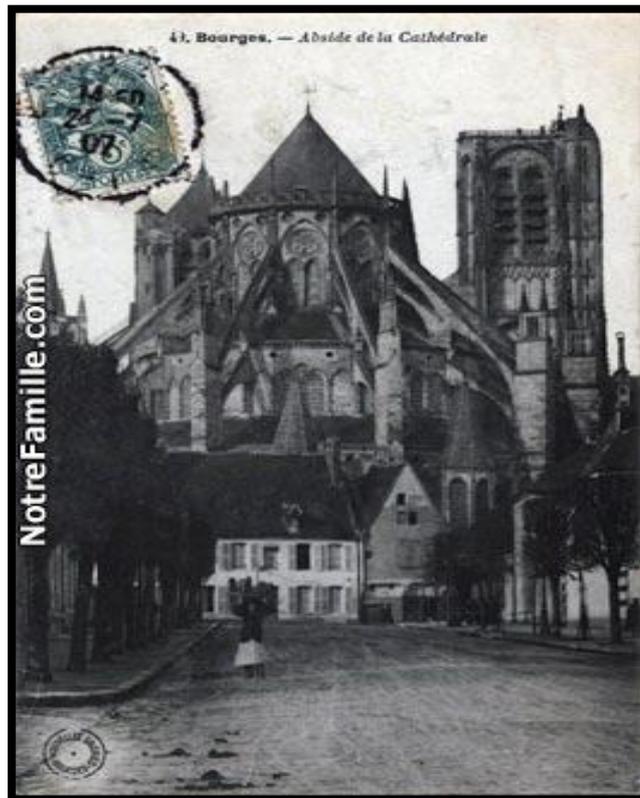


Figure 4 : Carte postale de l'abside de la Cathédrale Saint-Etienne de Bourges

Source : www.notrefamille.com

Cependant, la puissance de Bourges décline le 22 juillet 1487, « Le grand incendie de la Madeleine » détruit alors le tiers de la ville, plus de 2000 maisons. L'économie berruyère se voit alors en déclin. La ville tente donc de se reconstruire tant bien que mal.

Bourges connaît un renouveau à partir du milieu du XIXème siècle, notamment grâce au développement de l'industrie.

En effet, Napoléon III a mis en place l'installation d'établissements militaires. L'industrie militaire connaît alors une grande ascension, essentiellement durant la première guerre mondiale, Bourges étant située à un véritable point stratégique, principal centre de production d'armement. On y voit s'implanter la fonderie de canons (1866), l'arsenal mais aussi la Direction de l'Artillerie et l'Ecole de pyrotechnie.

Enfin, la ville de Bourges a su préserver son image culturelle et son patrimoine de qualité. On compte évidemment la Cathédrale Saint-Etienne, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, mais aussi le palais Jacques Cœur et les centaines de maisons à colombage, essentiellement présentes dans le centre de la ville.



Figure 5 : Maisons à Colombage, place Gorden à Bourges
Auteur : J.ARCHES

La commune est d'ailleurs labélisée « ville d'art et d'histoire », les communes concernées s'étant engagées à conserver le patrimoine. Grâce à l'importance de son domaine patrimonial, le développement du tourisme apparaît comme un atout majeur pour la ville. Les responsables locaux ont alors pris conscience que le tourisme pouvait devenir une véritable industrie, à condition de valoriser et d'investir dans ce domaine.

Bourges accueille chaque année environ 700 000 touristes, français et étrangers. Pour cela, le département dispose de 80 hôtels dont 15 sont situés à Bourges, 47 terrains de camping, 2 auberges de jeunesse, des chambres d'hôtes et gîtes ruraux et quelques 700 établissements de restauration.

La plupart des touristes ne restent que quelques jours, Bourges se trouvant au centre de la France, ce qui est plutôt pratique pour les voyageurs qui traversent le pays.

Afin de développer une politique d'animation du patrimoine, la commune s'est engagée à mettre en place des activités touristiques dans le but de découvrir la ville.

C'est le cas des nuits lumières, un parcours de 2,5 km, permettant aux visiteurs de réaliser une balade nocturne dans le cœur de la ville. Des lanternes bleues s'illuminent tous les soirs d'été afin d'établir le parcours à suivre. Cet itinéraire permet de se rendre compte de la richesse architecturale de la ville ancienne notamment.

La ville de Bourges a également choisi de mettre en place un petit train touristique ainsi que des visites guidées, telle que la visite du Centre des Monuments Nationaux qui permet de découvrir la Cathédrale (crypte et tour) et le Palais Jacques Cœur.

On voit donc que la commune sait mettre en valeur son patrimoine afin de dynamiser la ville et développer ainsi le tourisme.

3) Données actuelles de la population

La population de Bourges a connu une évolution croissante jusqu'en 1975 où elle a atteint son maximum avec un recensement de 77 300 habitants. Entre 1999 et 2009, la commune a connu une baisse de sa population de 0.8% notamment à cause d'un solde migratoire négatif. Aujourd'hui, on compte 68 590 habitants recensés en 2010.

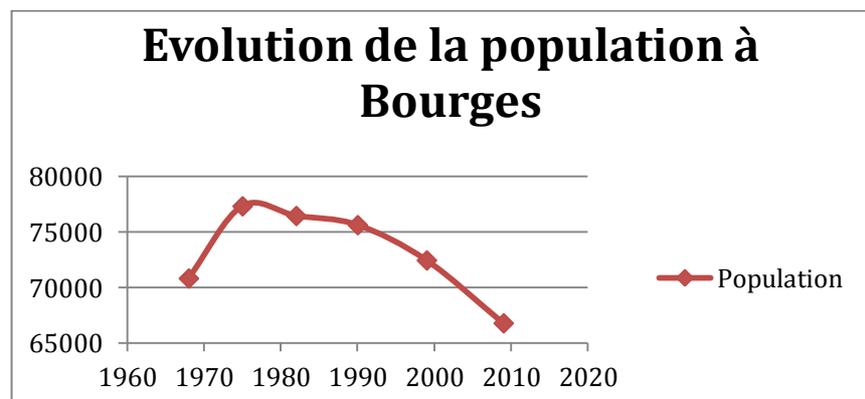


Figure 6 : Evolution démographique de la ville de Bourges
Source : INSEE (réalisation : J. ARCHES)

En ce qui concerne les données économiques, 69.7% de la population entre 15 et 64 ans est active et les secteurs d'activités les plus importants sont le commerce, les transports, l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

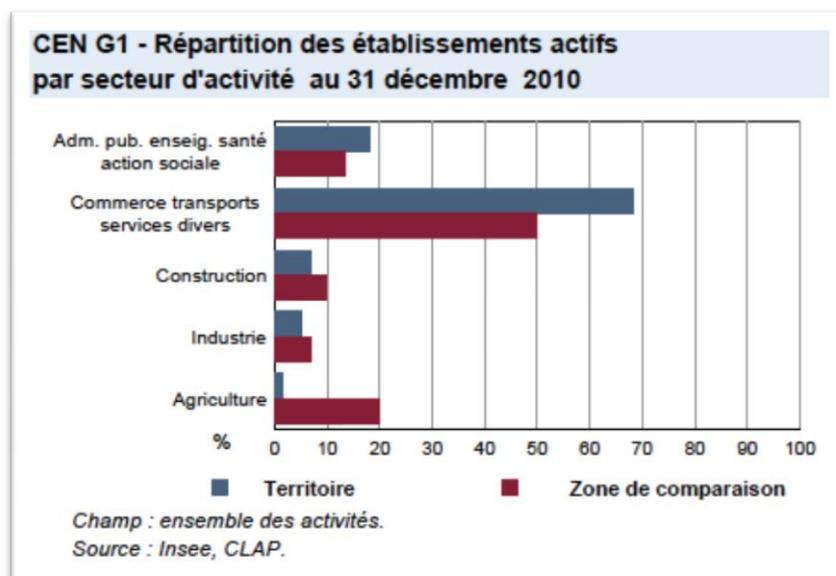


Figure 7 : Répartition des établissements actifs par secteur d'activité en 2010
Source : INSEE

De plus, 92.8% de la population active ayant un emploi est salariée. Cependant, le taux de chômage en 2009 s'élevait à 13.3%, la moyenne nationale étant de 10,6% de la population active. Le revenu net déclaré moyen par foyer fiscal était, quant à lui, de 20 994€ en 2009. Enfin, la crise économique que connaît la France actuellement ne fait qu'aggraver le taux de chômage et les villes de moyenne importance comme Bourges ont alors du mal à fournir du travail aux habitants et à se développer.

4) Perspectives d'aménagement

Depuis 2004, Bourges s'est engagée dans le programme de Renouveau Urbain, l'un des plus ambitieux de France. Il s'agit de la démolition de plus de 2000 logements sociaux anciens, de la reconstruction d'environ 1500 logements du même type mais sous forme de maisons individuelles ou petites résidences et de la réhabilitation de près de 3000 logements, pour un coût de 350 millions d'euros. Ce projet a pour but d'adapter les logements sociaux aux besoins de la ville, de mettre en place des espaces publics adaptés aux modes de vie actuels, une amélioration des liaisons entre le nord et le sud de la ville, une priorité à la circulation des modes de transports doux...

Les quartiers nord ont déjà fait l'objet de plusieurs modifications, d'une véritable restructuration telles que la mise en place de nouveaux équipements, de nouvelles voiries mais surtout de nouveaux logements.

D'autres projets importants sont également en cours, notamment la construction d'un centre commercial en centre-ville et la rénovation de la maison de la culture. Le centre commercial Avaricum a pour objectif d'abriter une trentaine de commerces, mais aussi 390 places de stationnement et plusieurs logements sociaux.

En ce qui concerne la maison de la culture, les travaux débutés début 2012 ont du être arrêtés par la nécessité de fouilles archéologiques. Le coût de ces fouilles étant trop élevé, le Ministère de la Culture a finalement décidé, début 2013, de construire la maison de la culture sur un nouveau site. Ce nouveau projet est désormais en cours, un concours d'architectes devrait être lancé prochainement.

II- Le quartier étudié : le quartier du Prado

Le quartier du Prado se trouve à l'Ouest du centre-ville de Bourges. Les caractéristiques de sa position géographique seront développées dans la partie diagnostic du dossier.



Figure 8 : Vue aérienne du quartier du Prado
Source : www.geoportail.com (réalisation : J.ARCHES)

1) Historique du quartier

Le quartier du Prado, autrefois destiné à accueillir les abattoirs de la ville au XIX^{ème} siècle, a vu son environnement changer dans le milieu des années 80. En effet, c'est en 1985 qu'un projet immobilier a vu le jour, comprenant un hôtel Ibis, un supermarché « Leclerc », un parking, un immeuble de bureaux et quelques 200 logements sociaux.

Le Prado est délimité au nord par la structure de la Halle au Blé, élément caractéristique de l'économie urbaine du XIX^{ème} siècle. De par sa volonté d'équipements modernes et d'affirmer son rôle de marché agricole, Bourges décide de construire la Halle au Blé en 1836. Son emplacement est notamment déterminé à l'époque par sa proximité avec la rivière d'Auron et le canal de Berry. Initialement destiné au stockage et au commerce du blé, elle accueille désormais un marché hebdomadaire, ouvert au public le samedi matin et quelques animations culturelles (expositions, brocantes...).

Clôturée par des murs d'enceinte, la Halle au Blé offre un aspect monumental qui lui vaut d'être inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques depuis 1984.

Derrière la Halle au Blé se trouve un parking payant sur la place de la Nation. Il s'agit d'un lieu dédié aux transports en communs, point de repère du réseau urbain Agglobus.

Les arènes de Bourges, construites durant les premiers siècles de notre ère, se trouvent sous l'actuelle place de la Nation. Cette « fosse des arènes » fut comblée au début du XVII^{ème} siècle, et prit son nom actuel de place de la Nation pendant la révolution. Utilisée alors pour le marché du samedi matin, elle permettait l'extension de la Halle au blé sur sa partie non couverte. Depuis le développement de l'automobile, cette place est finalement devenue un parking.

En 1998, la place de la Nation fait l'objet d'une véritable requalification et est alors aménagée pour recevoir les bus de la ville et devenir ainsi un carrefour stratégique.

Elle a la particularité de se trouver à une cinquantaine de mètres du Palais Jacques Cœur, monument historique de Bourges et constitue ainsi le début du centre-ville.

2) Données actuelles du quartier

Le Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS) de Bourges soutient chaque année des projets dans des quartiers prioritaires de la commune. On dénombre alors deux Zones Urbaines Sensibles (ZUS) correspondant aux quartiers de l'aéroport et aux quartiers nord de Bourges (Chancellerie, Gibjoncs...) et trois Nouveaux Quartiers Prioritaires parmi lesquels on compte le quartier du Val d'Auron, de Bigarelle et enfin le quartier du Prado. Les orientations prioritaires du CUCS concernent notamment l'emploi et le développement économique, la santé, l'éducation, la citoyenneté et la prévention de la délinquance et enfin l'habitat et le cadre de vie.

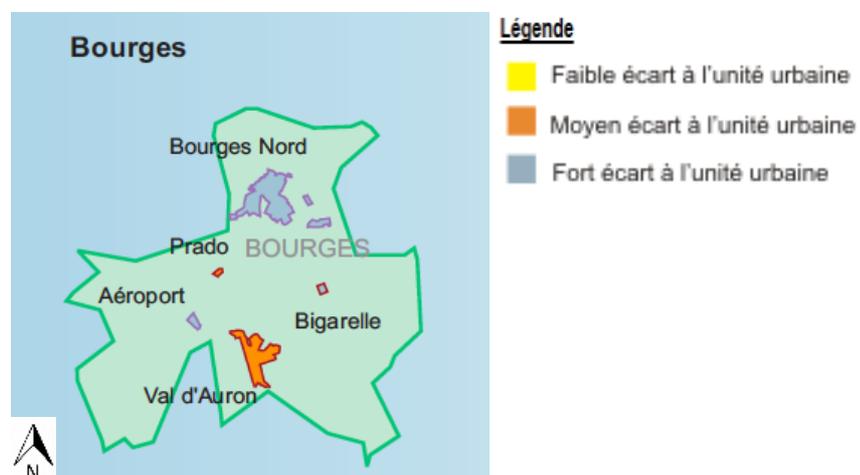


Figure 9 : Typologie des quartiers prioritaires de l'unité urbaine de Bourges
Source : INSEE

Selon la répartition de la population des ménages par quartiers sur la ville de Bourges en 2009, il faut savoir que seuls 7% sont concernés par ces Nouveaux Quartiers Prioritaires, mais 1 personne sur 4 tout de même habite un quartier labellisé politique de la ville (ZUS ou NQP).

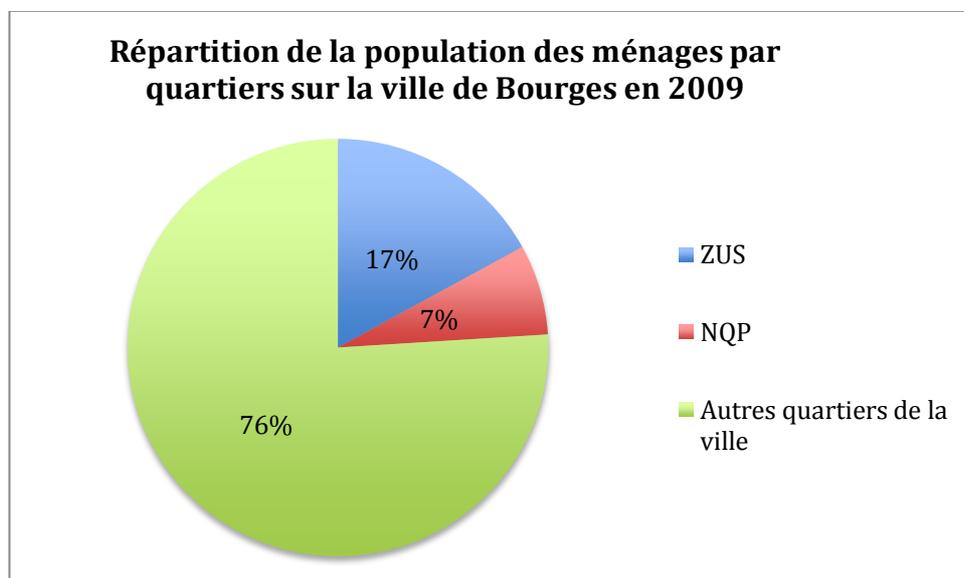


Figure10 : Répartition de la population des ménages par quartiers
Source : INSEE (réalisation : J.ARCHES)

Le quartier du Prado compte 421 habitants recensés en 2009, soit une perte de 2% entre 2007 et 2009. De plus, 13% des ménages du Prado sont composés de familles monoparentales avec enfants de moins de 14ans, en comparaison avec un taux de 4% en ce qui concerne l'unité urbaine de Bourges.

Le quartier connaît une évolution négative du revenu par unité de consommation médian 2007-2009 (-7,9%) et on constate une forte augmentation de la part de la population à bas revenus (+23%).

De plus, le quartier du Prado fait partie des quartiers prioritaires régionaux qui ont la part la plus forte de ménages nouvellement installés. Seulement 1/3 des ménages sont installés depuis plus de 5ans. Ce sont exclusivement des locataires en logements sociaux.

On peut donc en déduire qu'une grande partie des ménages ne reste pas longtemps dans cet environnement peu favorable, ce qui peut expliquer cette migration de la population.

3) Perspectives d'aménagement

Deux projets de réaménagement concernent le quartier étudié pour mon projet. En effet, le palais des sports actuel situé dans le quartier du Prado fait l'objet d'un projet ambitieux. Contenant actuellement 3000 places, la ville de Bourges souhaiterait augmenter la capacité d'accueil des spectateurs atteignant ainsi 5000 places, afin de répondre aux exigences d'accueil de compétition de niveau international de basket. Le montant prévisionnel de ces travaux serait de 16 millions d'euros.

Cependant, une contrainte importante a du être prise en compte dans l'établissement de ce projet, il s'agit de concilier l'ouverture du palais des sports et les travaux. En effet, le président du club de basket a annoncé que la structure ne pouvait pas se permettre de fermer pendant les travaux d'extension. Pour cela, la mairie de bourges a choisi de réaliser les travaux d'aménagement en utilisant un pont ferroviaire, installé par ripage au dessus de la structure déjà existante. Il s'agit alors de faire glisser sur des rails une structure de 950 tonnes sur une longueur de 75m et de 13m de hauteur.



Figure 11 : Futur Palais des Sports

Source : www.ville-bourges.fr

De plus, la commune a également pour projet de réhabiliter la Halle au Blé, site patrimonial accueillant un marché hebdomadaire, située elle aussi au Prado. L'objectif est d'améliorer le fonctionnement du marché en modifiant les conditions d'accueil grâce à des travaux de mise aux normes. Afin de revaloriser l'extérieur du bâtiment, les travaux concernent la réfection du sol, le traitement du sol (le matériau choisi est le pavé), le remplacement de l'éclairage extérieur et la mise en place d'un marquage léger (utilisation du cloutage) dédié au stationnement en dehors des jours de marché.

Les travaux de cette valorisation de la place du marché ont commencé courant avril 2013 pour une période de deux ans. Le montant global de ces travaux s'estime à plus de 4 millions d'euros.

Ces perspectives sont donc en parfaite adéquation avec mon projet.

Deuxième partie : Diagnostic territorial

I- Localisation du quartier du Prado

1) Position géographique

Le quartier du Prado se trouve à proximité du centre-ville de Bourges, seulement quelques minutes à pied au Nord-Est permettent d'y parvenir.

Il se trouve bordé par la rivière d'Auron au Nord, et le canal du Berry au Sud. Deux axes routiers le délimitent également, à l'Ouest la rue du champ de foire, et à l'Est la rue Vladimir Jankelevitch. Il possède une superficie de 4ha environ.

De plus, le boulevard Juranville et la rue du Pré Doulet permettent de desservir ce quartier comme on peut le voir sur la figure ci-dessous.

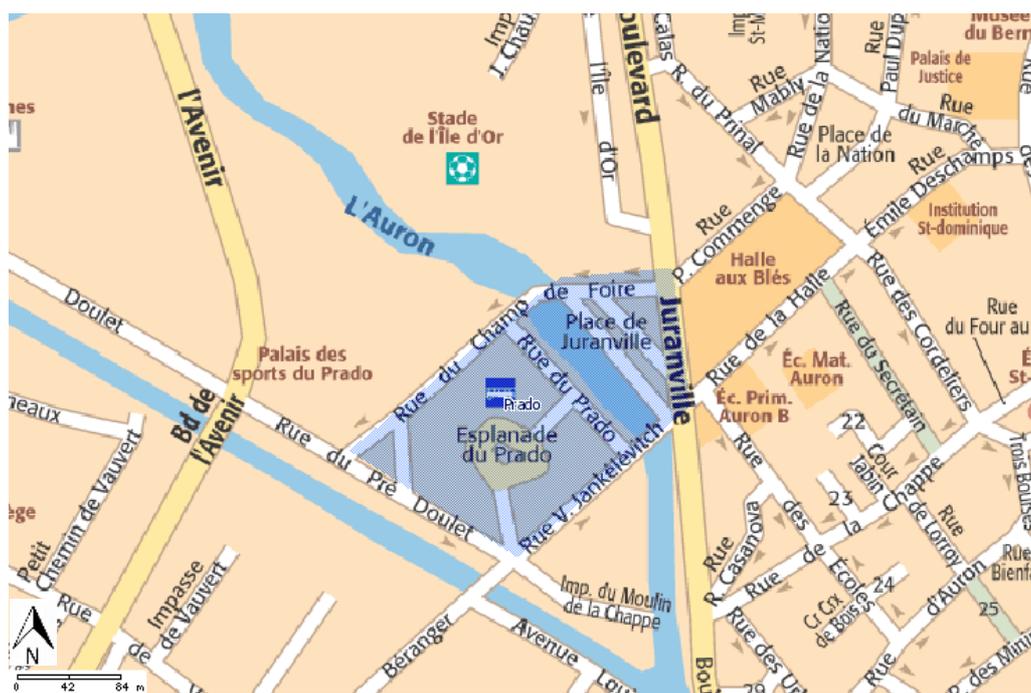


Figure 12 : Plan du quartier du Prado

Source : www.sig.gouv.ville.fr

De plus, une ZAC a été construite à proximité du Prado, coté Ouest, à gauche du boulevard de l'Avenir. Ancienne zone industrielle devenue friche, la ville de Bourges décide de construire un complexe cinématographique (société CGR) en 2000 sur cette friche. Depuis, d'autres infrastructures se sont implantées telles qu'une patinoire, un bowling, quelques commerces, plusieurs restaurants et un parking gratuit doté d'une grande capacité d'accueil.

2) Composition du quartier

Le Prado est souvent assimilé à l'équipe féminine de basket de Bourges, « Les Tango ». En effet, c'est au Palais des Sports, complexe sportif implanté dans le quartier depuis le milieu des années 70, que les joueuses professionnelles du CJMBB (Cercle Jean-Macé Bourges Basket) s'entraînent et jouent leurs matchs de niveau national et international. De plus, le quartier possède également une gare routière. Elle est principalement utilisée par le Conseil Général pour les transports scolaires (réseau Lignes 18) ainsi que les transports interurbains. Elle est également empruntée par le réseau urbain de l'agglomération. Les flux de ces transports seront développés ultérieurement.

La partie Sud du quartier s'est, quant à elle, implantée dans les années 80. Elle accueille notamment une surface commerciale « Leclerc » (1500 mètres carrés de surface de vente). Un hôtel ibis deux étoiles comprenant 86 chambres se trouve juste en face un immeuble de bureaux, accolé au supermarché. Ces bureaux accueillent quelques médecins et l'U.R.S.S.A.F.

Enfin, derrière le « Leclerc » se trouvent des immeubles accueillant quelques 200 logements sociaux. Deux sociétés HLM se partagent ces logements, il s'agit de Jacques-Cœur Habitat et Bourges Habitat.

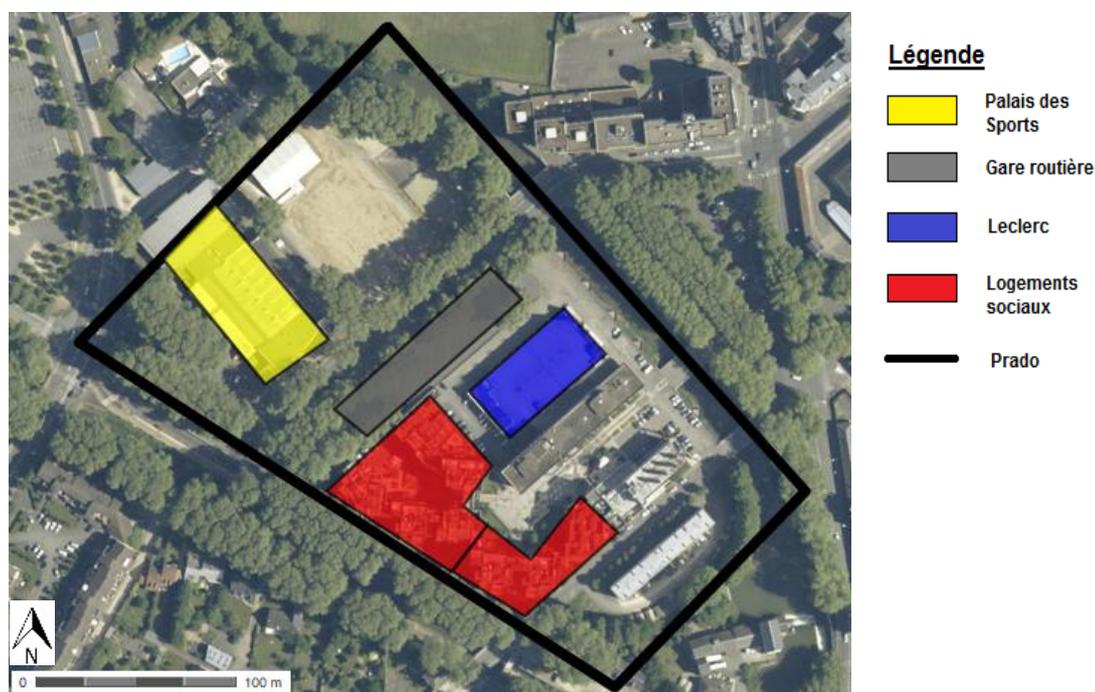


Figure 13 : Vue aérienne du quartier du Prado et de ses équipements
Source : géoportail (réalisation: J.ARCHES)

II- Un quartier sensible...

1) Un Nouveau Quartier Prioritaire

Certaines communes possèdent des quartiers prioritaires de la politique de la ville. En région Centre par exemple, plus de 200 000 personnes vivent dans ces quartiers. Il s'agit d'une population qui vit dans une situation défavorisée avec généralement un chômage élevé, de faibles revenus, une forte pauvreté ou encore une surpopulation des logements.

Les Zones Urbaines Sensibles (ZUS) ont été définies en 1996, elles correspondent aux quartiers qui demeurent en difficulté malgré l'action publique. Plus récemment, depuis 2006 plus précisément, ont été créés les Nouveaux Quartiers Prioritaires (NQP). La situation de ces quartiers est plus hétérogène que dans les ZUS mais demeure difficile tout de même.

Le quartier du Prado fait partie de ces NQP, et la ville de Bourges, bien que donnant la priorité aux Zones Urbaines Sensibles, tente d'y améliorer les conditions de vie et d'y réduire les inégalités sociales. La priorité est donnée à l'intégration, la lutte contre les discriminations et l'égalité des chances des habitants.

Le Contrat Urbain de Cohésion Sociale, à l'origine de ce dispositif de la politique de la ville, travaille notamment avec des partenaires tels que le Conseil Général, la Caisse d'Allocations Familiales et les bailleurs sociaux. Ce projet a fixé ses objectifs pour la fin de l'année 2014, dans l'attente d'une réforme de la politique de la ville (allier la dimension urbaine et sociale) qui devrait prendre effet courant 2015.

2) Une population difficile

Le commissariat de police de Bourges refusant de fournir les statistiques quant à la violence et la délinquance présente dans le quartier du Prado, je me suis appuyée sur plusieurs articles témoignant de l'insécurité régnant sur le site.

Premièrement, un article issu du périodique « Le Berry Républicain » daté de mai 2012 relate les incivilités et les dégradations dont sont victimes les commerçants et les professionnels du quartier. L'esplanade du Prado est un espace public où se trouvent notamment quelques magasins et un cabinet médical où travaillent deux médecins. Les commerçants se plaignent du squat par des bandes de jeunes juste devant leurs établissements, parfois vandalisés. L'un d'entre eux témoigne : « A cause des jeunes qui squattent, les personnes âgées ne veulent pas venir durant l'après midi ». Le malaise provoqué par ces jeunes peut donc avoir des conséquences sur la vie commerçante.

De plus, les deux médecins installés eux aussi sur l'esplanade du Prado envisagent de déménager, ne supportant plus les incivilités dont les jeunes du quartier peuvent faire preuve. Ils ont d'ailleurs décidé d'adresser un courrier au Maire de Bourges, au procureur de la République, au commissaire de police et au directeur de la police municipale dans laquelle ils réclament « une présence plus évidente de l'autorité publique ». L'un des médecins dénonce : « C'est l'horreur partout. Nous avons été cambriolés en janvier et en mars dernier. Il y a tous les jours des flaques d'urine devant nos locaux, du trafic de stupéfiants en plein jour et les habitants du quartier ont la trouille ! Ca devient une zone de non-droit ! Les policiers font bien des tours, mais en voiture et aux moments où les bandes ne sont pas là. ».

On assiste donc à un « ras-le-bol » général de la part des professionnels qui déplorent l'impact sur leur clientèle.

De plus, le docteur Francois Molimard a été la cible d'une agression violente en 2009. Attaqué à la sortie de son cabinet, il a été victime d'un traumatisme crânien, d'une fracture du rocher et de plusieurs plaies au visage. Il s'est d'ailleurs retrouvé dans le coma plusieurs jours. Cette agression a marqué la population, bien décidée à ce que cette insécurité cesse.

Mais les incivilités ne sont pas le seul problème de ce quartier. En effet, le Prado connaît également le fléau du trafic de drogue. En juin 2012, une dizaine de personnes ont été interpellées aux alentours de l'esplanade du Prado. Un homme a alors été déféré devant le substitut du procureur, dix grammes de résine de cannabis avaient été retrouvés sur lui et une plaquette de cent grammes à son domicile lors d'une perquisition. Cette opération qualifiée « d'opération coup de poing » par les policiers du Prado ne suffit cependant pas à arrêter le trafic de drogue.

De plus, selon un ouvrage écrit par Anne WYVEKENS, « Espace public et sécurité », on a pu constater qu'il existe une forte relation entre la qualité d'un espace public et le niveau de sécurité qui y règne. De nombreux exemples de lieux liés à l'insécurité sont cités tels que la délinquance et l'errance dans les gares, les jeunes dans les entrées d'immeubles mais aussi le squat de caves et de parkings des cités HLM. Ces exemples pourraient être qualifiés de clichés mais ils sont pour la plupart vérifiés, faisant l'objet de nombreuses enquêtes. Cette délinquance définie ci-dessus est celle présente dans le quartier du Prado à Bourges.

Selon ces témoignages, on peut donc remarquer que le quartier du Prado n'a pas une très bonne réputation et que, malgré l'intervention des forces de police, il est difficile d'en changer son image.

3) Des logements sociaux vieillissants

De plus, photos à l'appui, on s'aperçoit que l'environnement n'est pas forcément propice à l'épanouissement de la population. En effet, les bâtiments accueillant les logements HLM ont été construits il y a une trentaine d'années mais ont très mal vieilli.

On peut remarquer sur la photo ci-dessous que les poutres supportées par le muret, qui permet de délimiter l'espace résidentiel, sont couvertes de moisissures. Cette photo (à gauche) a été prise derrière les bâtiments, du côté du canal du Berry.

On remarque également que l'escalier représenté sur la photo de droite comporte lui aussi de l'herbe et des moisissures. De plus, la présence de débris en haut des escaliers ne rend pas l'accession aux résidences agréable.

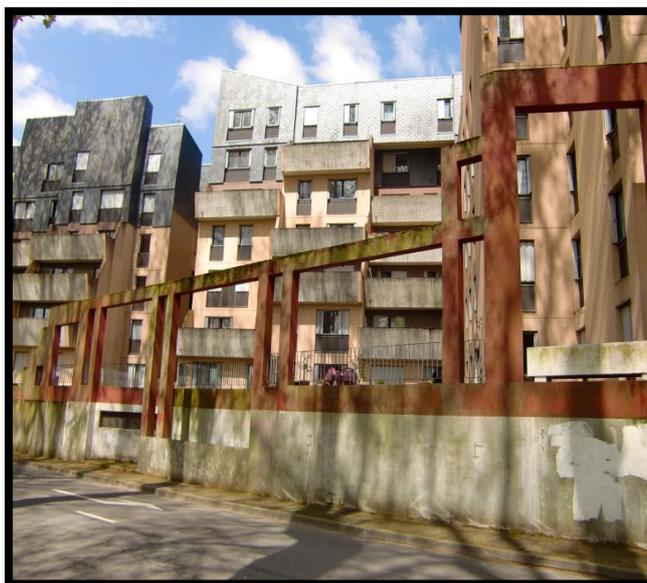


Figure 14 : Logements sociaux du Prado
Auteur : J.ARCHES



Figure 15 : Escaliers permettant de rejoindre les résidences
Auteur : J.ARCHES

Du côté de la gare routière, on observe un imposant mur de béton, non uniforme délimitant lui aussi l'espace dédié aux habitations de celui réservé au bus. Les balcons des logements, eux aussi en béton, donnent l'impression de s'affaisser. Les murs sont noircis et les grilles rouillées, ce qui témoigne d'un manque d'entretien comme on peut le voir ci-dessous.



Figure 16 : Logements sociaux du Prado (2)
Auteur : J.ARCHES

On se rend alors compte que le cadre de vie de ce quartier est loin d'être favorable au bien-être de ses habitants et des gens qui le traversent.

III- Accessibilité au centre-ville par différents modes de déplacement

1) La place de l'automobile

Les routes délimitant le quartier du Prado sont pratiquement toutes en sens unique. La rue du Prado, quant à elle, permet d'accéder au Leclerc et aux différents commerces, des places de stationnement en bataille empiètent sur la moitié de la chaussée tout au long de la rue. Le quartier est situé entre deux grands boulevards contournant le centre ville (le boulevard Juranville à l'Est représenté en orange sur la carte et le boulevard de l'Avenir à l'Ouest représenté en rouge), ce qui rend son accessibilité aisée depuis l'ensemble de l'agglomération.

L'allure des voitures dans ce quartier est plutôt moyenne, on ne remarque pas d'excès de vitesse majeur, la limitation étant à 50km/h. De plus, le Prado ne connaît pas d'embouteillage particulier, et ce même aux heures de pointe. Ceci est notamment dû à l'utilisation raisonnable de feux tricolores et de « stop » ou « cédez le passage ».

Plusieurs parkings sont à proximité du quartier du Prado. Le parking du cinéma, avec une capacité de 603 places, est gratuit et se trouve à l'entrée du quartier. Le supermarché « Leclerc » possède un parking privé au dessus du magasin (parking-terrasse) et quelques places de stationnement sont disponibles tout au long de la rue du Prado. Cependant, beaucoup d'automobilistes utilisent ces places sans être client de la surface commerciale.

La place de Juranville, quant à elle, peut accueillir 320 places, gratuites tout au long de la journée, mais ce parking est la plupart du temps complet et notamment utilisé par la population qui travaille à proximité. Enfin, la place de la Nation possède un parking payant de 55 places, doté d'un horodateur. On peut dire que Nation constitue le début du centre-ville.

La figure ci-après représente la circulation des automobiles au sein du quartier du Prado ainsi que l'emplacement des parkings existants.

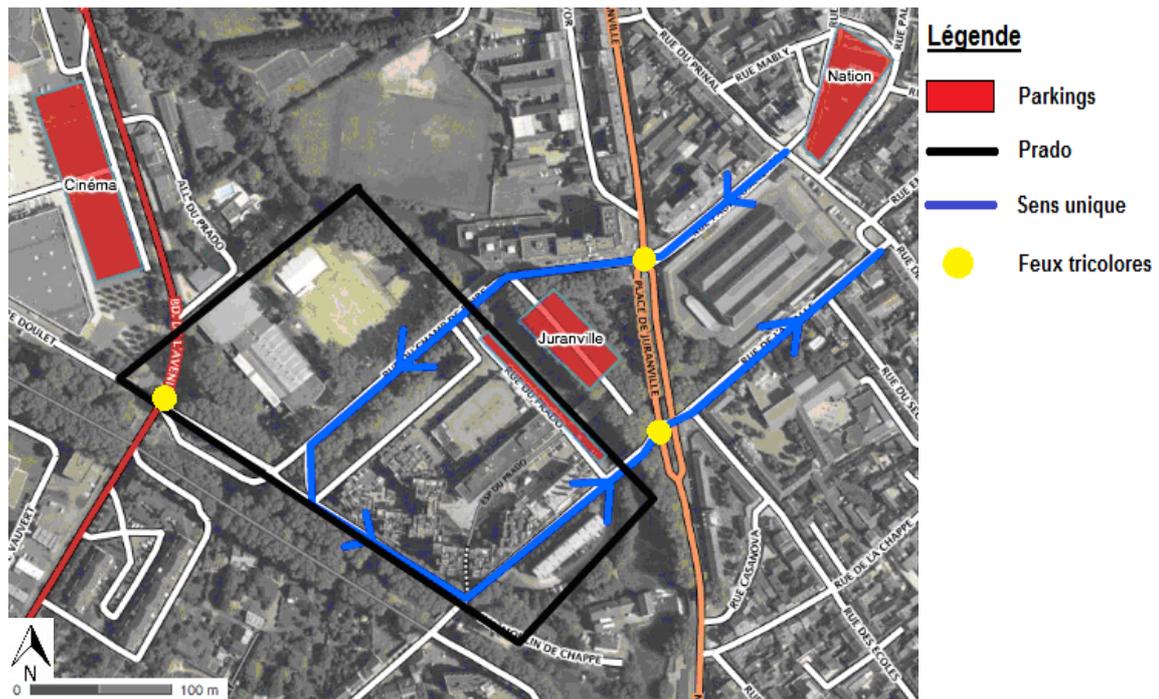


Figure 17 : Représentation de la circulation des voitures au sein du Prado
 Source : géoportail (réalisation : J.ARCHES)

2) La place des transports en commun

La présence de la gare routière au sein du quartier engendre un flux non-négligeable de transports en commun. En plus des 3 lignes de bus du réseau urbain de l'agglomération qui effectuent un arrêt rue du champ de foire, la gare routière assure également une fonction de transbordement des usagers scolaires, pendant une vingtaine de minutes, matin et soir, mais elle sert également de gare interurbaine.

Il existe 3 pôles de transports collectifs distincts : la gare SNCF, le Pôle Nation (nœud central du réseau urbain Agglobus) et la gare routière, située à 400m du pôle Nation. La gare routière est donc desservie par 3 lignes Agglobus, 14 lignes interurbaines régulières Lignes 18 et 15 lignes scolaires. La clientèle est essentiellement scolaire (environ 1800 élèves inscrits) et est alors transbordée des lignes interurbaines scolaires aux navettes desservant 13 établissements situés à Bourges ou à proximité.

Cependant, l'aménagement actuel de la gare routière génère un certain nombre de problèmes fonctionnels de sécurité. En effet, le stationnement des cars se fait en épi, ce qui nécessite de réaliser des manœuvres en marche arrière pour repartir, et ce dans de mauvaises conditions de visibilité. Mais le problème majeur reste le manque de quais, ce qui impose à certains cars d'embarquer les élèves directement depuis les voies adjacentes (rues du Pré Doulet et du Champ de Foire), dans des conditions de sécurité non-optimales.

La gare routière souffre d'un manque d'espace et surtout d'organisation claire. Les quais ne sont pas dédiés, les abris bus peu nombreux et non-intégrés réellement à l'équipement. Elle fonctionne sur le principe que les utilisateurs sont des habitués connaissant les lieux et son fonctionnement, elle ne possède aucune information ni aucune lecture d'utilisation, aucune intégration urbaine et fonctionnelle dans son environnement.

La gare routière du Prado a d'ailleurs fait l'objet d'une étude de faisabilité portant sur sa relocalisation, en juin 2011. Il s'agissait d'une approche comparative entre deux sites de relocalisation envisageables. Cette étude montre que malgré les contraintes actuelles, la gare routière bénéficie cependant d'un emplacement intéressant en terme d'accessibilité et de multimodalité. Les points positifs du site qui apparaissent sont donc le potentiel d'intermodalité mais aussi la situation urbaine centrale et l'accessibilité piétonne facile à 3 établissements scolaires. Mais sa configuration contraignante et limitée nécessite réellement, malgré ses points positifs, une relocalisation certaine. Cette étude est restée à l'état de projet pour le moment.

Enfin, la gare routière réalise une boucle que les transports en commun utilisent (exceptés ceux du réseau urbain). La circulation des bus au sein du quartier est représentée sur la figure ci-dessous. La photo jointe, quant à elle, illustre la gare routière, les voies réservées aux bus, et l'étroitesse des quais.

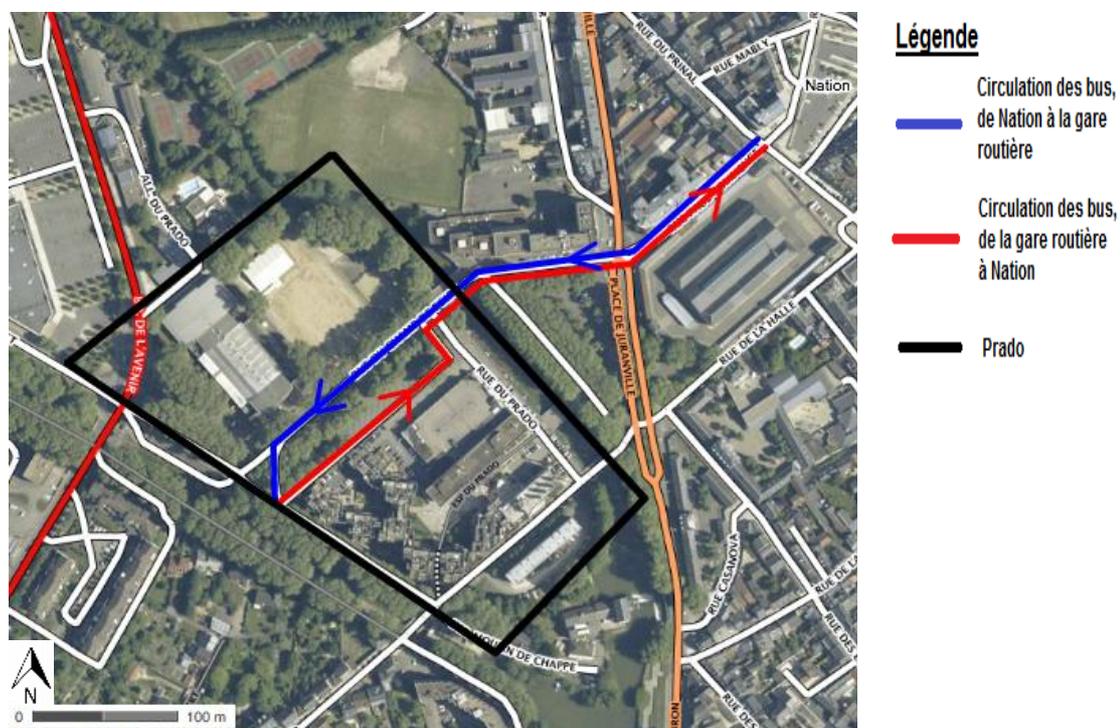


Figure 18 : Représentation de la circulation des transports en commun au sein du Prado
 Source : géoportail (réalisation : J.ARCHES)



Figure 19 : La gare routière de Bourges
Auteur : J.ARCHES

3) La place du piéton

Le piéton n'a pas une place privilégiée au sein de ce quartier. Malgré la présence de trottoirs le long de la voirie, certains d'entre eux sont très étroits, ce qui ne facilite pas la circulation des usagers.

Tout d'abord, un grand nombre d'étudiants empruntent le quartier du Prado pour se rendre au lycée Marguerite de Navarre. En effet, ce lycée se trouve à proximité de la gare routière et de la place de la Nation, d'où arrivent et partent de nombreux bus scolaires. Le soir notamment (aux alentours de 18h après la fin des cours), on peut remarquer un grand nombre de jeunes sur le trottoir de la gare routière, attendant leurs bus. Cependant, leur sécurité n'est pas optimale, comme nous l'avons vu dans l'analyse précédente.

De plus, la présence d'une barrière métallique (voir photo ci-dessus) longeant la gare routière empêche les piétons d'accéder directement au point de ralliement. Ils doivent alors parcourir plusieurs dizaines de mètres le long du Palais des Sports pour accéder enfin à un passage piéton permettant de se rendre sur les quais.

La figure ci-après permet de se représenter le trajet que parcourent les étudiants du lycée Marguerite de Navarre à la place de la Nation en traversant le quartier du Prado.

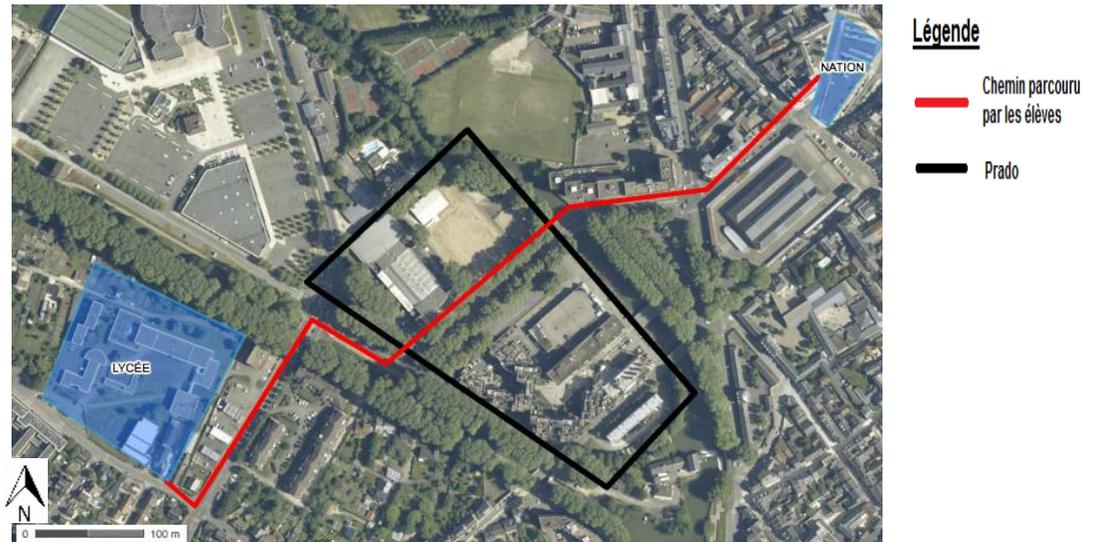


Figure 20 : Trajet du lycée à la place de la Nation
 Source : géoportail (réalisation : J.ARCHES)

Il existe également un carrefour considéré comme dangereux pour les piétons, il se trouve à l'intersection du Leclerc, de la gare routière et de la voirie. La photo ci-contre représente bien la situation.

On remarque qu'il n'y a pas d'entrée dédiée aux piétons pour accéder au supermarché, les usagers doivent alors partager la voirie avec les automobilistes.

Cette situation est dangereuse et le piéton se doit d'être prudent et attentif.

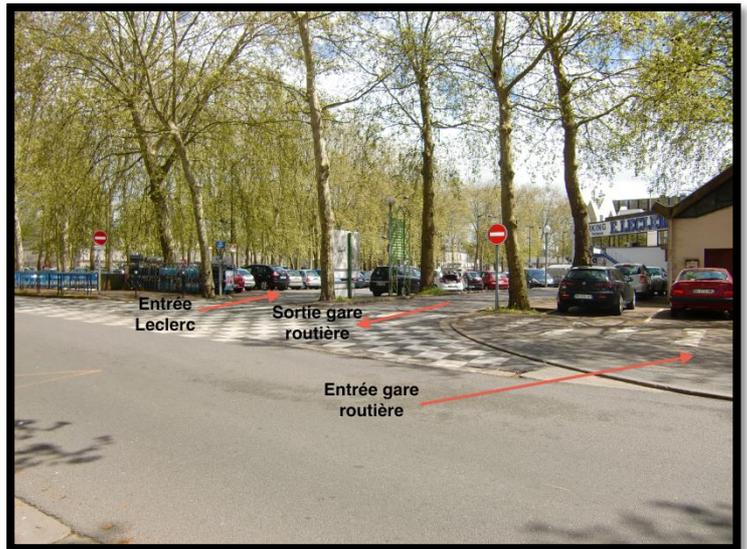


Figure 21 : Accès difficile à l'entrée du Leclerc
 Auteur : J.ARCHES

En plus du parking terrasse dont bénéficie le Leclerc, on peut constater que la rue du Prado est essentiellement dédiée aux places de stationnement initialement réservées aux clients. La encore, le piéton se doit de marcher le long des voitures garées, sa sécurité pourrait alors être remise en cause.

Bien qu'un trottoir ait été aménagé entre les places de stationnement et la rivière d'Auron, celui-ci est trop étroit pour la circulation aisée des usagers, et par conséquent, très peu utilisé.

La photo ci-après représente les places de stationnement du parking du Leclerc, situé sur la rue du Prado.



Figure 22 : Places de stationnement sur la rue du Prado
Auteur : J.ARCHES

La ville de Bourges a cependant réalisé un aménagement intéressant dont peuvent bénéficier les piétons. Il s'agit de la mise en place d'une passerelle permettant de traverser la rivière d'Auron. Elle commence au milieu de la rue du Prado, en face de l'esplanade et permet d'arriver sur le parking de la place de Juranville. L'arrivée de la passerelle n'est donc pas très agréable puisqu'il faut slalomer entre les voitures du parking pour accéder au carrefour du boulevard Juranville.

Il est également important de noter l'étroitesse des trottoirs le long de la Halle au Blé. Comme en témoigne la photo ci-après, on peut voir que les piétons sont obligés d'emprunter un escalier, ce qui apparaît difficile pour les personnes âgées et impossible pour les personnes à mobilité réduite.

Il est impossible de traverser la route pour accéder au trottoir d'en face pour éviter cet escalier, une barrière métallique l'en empêche. Un réaménagement dédié aux piétons apparaît encore une fois, réellement nécessaire.



Figure 23 : Escalier rue Paul Commenge
Auteur : J.ARCHES

Enfin, en ce qui concerne les modes doux, le Maire de Bourges a décidé de mettre en place un réseau de liaisons pour piétons et cyclistes tout autour de la ville. Ce projet a débuté fin 2003 et on compte aujourd'hui 22 km de ce que l'on appelle « la rocade verte » (cf Annexe 2). Les quais du Prado sont concernés par cette rocade verte, puisqu'elle longe le canal du Berry.

Cependant, seule une dizaine de kilomètres en centre-ville est dédiée aux cyclistes. Il s'agit de double-sens cyclables, uniquement réservés dans les zones limitées à 30km/h.

Ce dispositif ne présente apparemment aucun danger particulier, mais il est important de remarquer qu'aucune voie spécialement dédiée aux modes doux n'existe dans le centre-ville de Bourges (hormis les 4 rues piétonnes).

IV- Un quartier peu mis en valeur

1) Le parking du cinéma peu utilisé

La plupart des parkings gratuits à Bourges se trouvent à la périphérie du centre-ville. C'est le cas du parking du cinéma (603 places), situé à l'Ouest du quartier du Prado. Une dizaine de minutes à pied depuis ce parking permet d'accéder au centre-ville. Pourtant, on remarque que peu de gens l'utilisent. Le chemin le plus court pour se rendre au cœur de la ville nécessite de passer par le Prado pour rejoindre ensuite la place de la Nation. Mais le lieu peu attrayant du quartier et le sentiment de malaise et d'insécurité qui y règne dissuadent les usagers d'emprunter cet itinéraire, qui préfèrent se garer ailleurs.

Cependant, on peut voir ce parking se remplir à l'occasion des matchs de basket ayant lieu généralement le mercredi soir et parfois le week-end au Palais des Sports du Prado. Mais l'affluence de la population est source de difficulté pour traverser le boulevard de l'Avenir. La circulation devient parfois dangereuse et les piétons se doivent d'être très vigilants et respecter la signalisation.

De plus, un autre événement oblige la population à utiliser le parking du cinéma, il s'agit du festival de musique ayant lieu tous les ans, sur une durée de 5 jours au mois d'avril, « Le printemps de Bourges ». En 2011, on a pu compter quelques 240 000 festivaliers dont plus de 60 000 personnes assistant à des concerts proposés en salle. L'afflux de professionnels et de journalistes permet en plus d'atteindre un taux de remplissage de 100% des hôtels et restaurants, et ce même aux alentours de la commune.

La structure principale, avec la mise en place de la plupart des scènes extérieures, se trouve sur le parking de Seraucourt. Il s'agit du plus grand parking gratuit, avec une capacité d'un millier de places. Ce parking n'étant alors plus disponible pour les touristes, les festivaliers mais aussi pour la population locale, les autres parkings se remplissent, comme c'est le cas du parking du cinéma.

De plus, « Le printemps de Bourges » se déplace également dans le centre-ville puisqu'une centaine de groupes joue toute la semaine dans une vingtaine de bars transformant ainsi les rues commerçantes en un festival convivial, on parle alors du « Printemps dans la ville ».

A cette époque, le Prado devient alors un lieu de passage important, les gens garés au cinéma traversent ce quartier pour se rendre dans le centre. Il est dommage que seuls quelques événements tels que les matchs de basket ou le Printemps de Bourges obligent les gens à se garer au parking du cinéma. La liaison de ce parking gratuit au centre-ville n'est pas agréable et il serait intéressant de la rendre plus plaisante et de la mettre en valeur de manière à ce que la traversée du quartier se fasse avec envie.

De plus, le parking Seraucourt présenté ci-dessus apparaît également inutilisable lors de diverses manifestations. C'est le cas, durant le mois de juin où se déroule la Foire Exposition de Bourges. Située en contre-bas, les exposants et les visiteurs utilisent ce parking qui devient alors complet pour le reste de la population. Il en est de même pour la fête foraine qui a lieu en juillet, sur cette même place.

Enfin, il faut savoir que le parking Seraucourt est essentiellement utilisé par la population qui travaille dans le centre-ville. En effet, le centre comprend de nombreux commerces (banques, magasins de prêt-à-porter, restaurants...), des cabinets médicaux, d'avocats, de notaires..., mais aussi la Mairie et la préfecture.

Ce personnel se voit alors handicapé plusieurs semaines par an lorsque le parking est inutilisable pour les occasions citées précédemment.

C'est pour cela qu'il serait intéressant de mettre en valeur le parking gratuit du cinéma et sa proximité avec le centre.

2) La Halle au Blé, ouverte seulement les jours de marché

Comme il a été dit dans la présentation du quartier du Prado, le site a la chance de posséder un monument historique, la Halle au Blé. Cette structure accueille un marché hebdomadaire, le samedi matin de 8h à 13h. Il rassemble alors 130 commerçants dont 83 sont destinés uniquement à l'alimentation.

Les étales se trouvent à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment. En effet, à l'intérieur de l'enceinte se trouve la structure de la Halle au blé, mais aussi une allée piétonne encerclant le bâtiment, comme on peut le voir sur la photo ci-dessous.



Figure 24 : La Halle au Blé
Auteur : J.ARCHES

Cependant, on peut dire qu'il est dommage et regrettable que la Halle au Blé ne soit ouverte que les jours de marché, c'est à dire une fois par semaine pendant 5h (elle l'est aussi rarement pour quelques expositions).

En effet, les touristes ne peuvent pas profiter de ce monument historique du XIXème siècle.

De plus, la fermeture de cette structure la semaine empêche les habitants de la traverser. Ils sont alors obligés de la contourner, en passant par les rues qui longent le bâtiment. Comme on l'a vu dans la partie dédiée aux piétons, ces rues possèdent des trottoirs très étroits pouvant mettre les usagers en certaine difficulté.

V- Problématique

Le diagnostic territorial a pour but de dégager les aspects caractéristiques d'un territoire qui lui sont propres afin d'en identifier les points à améliorer lors d'un éventuel projet d'aménagement.

Les observations sur le terrain ont participé à la conception du diagnostic établi précédemment, voir les points forts et les points faibles du quartier, identifier les freins au développement du territoire, leurs causes et leurs conséquences, permettant ainsi de dégager plusieurs hypothèses en vue d'améliorer la vie du quartier.

Le Prado est un quartier qui fait l'objet de la politique de la ville de Bourges, plus particulièrement depuis qu'il est classé Nouveau Quartier Prioritaire. Il nécessite donc plus d'attention et ne peut se développer seul. C'est pour cela qu'il peut bénéficier d'actions ou de services supplémentaires mis en place par des associations locales.

C'est un quartier sensible accueillant une population difficile et où les forces de police interviennent fréquemment. Le sentiment réel d'insécurité au sein de ce quartier est partagé par de nombreux habitants, commerçants mais aussi par les passants qui ont l'habitude de traverser le quartier.

De plus, après avoir déterminé la place des différents modes de déplacement dans le quartier, on peut dénoncer un aménagement non-adapté aux piétons, qui sont parfois même en insécurité (gare routière, obligation d'emprunter des escaliers).

La proximité du site avec le centre-ville, quant à elle, n'est pas mise en valeur, ce qui revient à me poser la question suivante :

Comment valoriser l'espace public du Prado tout en créant une liaison piétonne permettant de rejoindre le centre ville ?

Troisième partie : Orientations d'aménagement

I- Réhabilitation du quartier du Prado

1) Motivations

Le Prado est un quartier que j'ai fréquenté durant toute ma scolarité au lycée Marguerite de Navarre. Comme la plupart des élèves utilisant les transports en commun, je rejoignais la Place de la Nation (pôle d'échanges des bus) en passant par ce quartier.

J'en garde une image négative et peu avantageuse, souvenir partagé par les étudiants ayant également côtoyés ce lycée et empruntés ce passage. Il y régnait un sentiment de malaise et d'insécurité, sentiment que j'aimerais changer aujourd'hui.

En effet, après avoir interrogé plusieurs anciens élèves, deux d'entre eux m'ont avoué s'être fait agresser. Le premier a été victime d'un vol de portable, le second d'une agression physique par quelques jeunes résidant dans les logements sociaux. Ces altercations sont fréquentes et difficiles à gérer, les forces de police n'étant pas toujours disponibles.

Grâce à la réhabilitation de ce quartier, je souhaiterais voir diminuer l'insécurité partagée par les passants. Il est important que les élèves du lycée ne se sentent pas en danger chaque fois qu'ils traversent le quartier pour rejoindre leurs bus, comme c'est le cas actuellement et depuis quelques années déjà.

Cependant, il est impossible de changer la population actuelle vivant dans ces logements sociaux. Mais un nouvel aménagement de l'espace délimitant clairement l'espace public de l'espace privé pourrait changer l'ambiance du quartier. Les propositions d'aménagement concernant ces logements seront établies ultérieurement.

2) Intérêt de réaliser ce projet

La réhabilitation du quartier s'oriente autour du projet de construction d'une liaison piétonne reliant le parking du cinéma à la place de la Nation, considérée comme le début du centre-ville. A ce projet de liaison piétonne s'ajoute la volonté d'améliorer l'aspect extérieur des logements sociaux, afin de rendre le quartier plus agréable à traverser. En effet, la construction de la liaison n'a aucun intérêt si l'image et l'ambiance du quartier ne sont pas améliorées.

L'intérêt principal de mettre en place cette liaison piétonne est de rendre le trajet du parking du cinéma au centre-ville agréable et sécurisé pour les piétons et les cyclistes. En effet, je voudrais également privilégier les modes doux et c'est pour cela que j'ai dans l'idée de réaliser une voie partagée entre les piétons et les cyclistes.

Cette liaison devrait alors apparaître comme une promenade plaisante, autant pour les passants qui traversent régulièrement ce quartier que pour les touristes qui veulent rejoindre le centre-ville.

En effet, ces derniers ne connaissant pas la ville pourraient trouver intéressant d'utiliser le parking gratuit, de jouir des activités que la ZAC propose (mégaCGR, patinoire, restaurants...) puis entamer par la suite la promenade jusqu'au cœur de la ville par exemple.

De plus, je souhaiterais que cette liaison piétonne soit une liaison utilitaire. En effet, le côté esthétique n'est pas le seul élément à prendre en compte puisqu'il faut savoir que la rapidité d'un trajet prime généralement sur sa beauté. C'est pour cela qu'il est important d'éviter de faire des détours et de réaliser une liaison la plus directe et la plus simple possible.

Enfin, la création de cette liaison est nécessaire car la circulation actuelle des piétons n'est pas optimale. Un réaménagement de la voirie est à envisager afin de donner la priorité aux passants.

Deux itinéraires permettant de relier le Prado au centre-ville seront définis ultérieurement.

II- Améliorer l'aspect extérieur des logements sociaux

Lancé en 2004, le Plan de Renouvellement Urbain (PRU) de Bourges est aujourd'hui vraiment visible dans les quartiers. Les quartiers de l'aéroport, de la chancellerie, du Moulon et des Gibjoncs (Zones Urbaines Sensibles de Bourges) se transforment en profondeur.

Une nouvelle offre de logements sociaux plus moderne et pleinement adaptée aux besoins des familles a été mise en place en construisant plutôt des pavillons et des petits collectifs.

Veronique FENOLL, maire adjoint chargé de l'urbanisme témoigne: « Aujourd'hui, entre les programmes de démolitions, de constructions et la requalification des espaces publics, le quartier offre une nouvelle image à ses habitants et aux Berruyers. ».

En effet, selon l'ouvrage « Espace public et sécurité », il existe différentes solutions afin de diminuer le taux d'insécurité des villes, et notamment la résidentialisation des quartiers d'habitat social. Il s'agit de mettre en place une meilleure délimitation entre l'espace public et l'espace privé, ce qui permet de les assimiler à la majorité des quartiers résidentiels.

Cependant, la requalification d'un quartier ne peut pas promettre une vie tranquille et paisible par la suite, l'auteur témoigne : « Est-ce vraiment en transformant les ensembles de logements sociaux en pseudorésidences qu'on peut espérer « réparer les erreurs du passé » et redonner droit de cité à un monde architecturalement et socialement dévalorisé ? ». Cette question est fortement ancrée dans l'esprit des habitants.

Pourtant, le renouvellement urbain des quartiers Nord de la ville apparaît comme une véritable réussite et prouve tout de même que l'image d'un quartier sensible, pourtant bien ancrée dans les mentalités des habitants, peut changer et évoluer de manière positive.

Je vais alors m'appuyer sur ces réalisations et m'en inspirer afin d'adapter cette réhabilitation au quartier étudié, le Prado. L'ambiance, la population et les conditions de vie sont sensiblement identiques dans les quartiers Nord et le Prado, bien que ce dernier ne soit pas classé Zone Urbaine Sensible mais Nouveau Quartier Prioritaire.

Cependant, ces projets de renouvellement urbain ont nécessité de nombreuses démolitions de logements et donc de reconstructions par la suite. Il a alors fallu déplacer la population en masse et la reloger ailleurs pendant les travaux et de manière définitive. De nouveaux quartiers ont ainsi été créés dans des communes avoisinant Bourges (exemple : Saint-Doulchard), la mixité sociale a été l'une des priorités de ces reconstructions.

En ce qui concerne le Prado, je privilégierais une réhabilitation plutôt qu'une reconstruction des logements sociaux.

On peut voir ci-dessous l'état actuel et l'état projeté des bâtiments accueillant les logements sociaux. L'idée est de restaurer l'aspect extérieur des façades. Pour cela, il s'agit de repeindre la totalité de la surface afin de rafraîchir l'ensemble de la zone. L'ensemble du bâtiment est alors peint dans les tons beige, plutôt clair, et quelques façades apparaîtront bleutées par endroit. Ce contraste bleu/beige apporte une touche d'originalité et de fraîcheur au bâtiment.

De plus, les balcons bétonnés et imposants sont remplacés par des balcons vitrés, afin de donner une sensation de grandeur et légèreté.

Enfin, le mur bétonné permettant de séparer l'espace résidentiel de l'espace public sera détruit, et remplacé par une haie végétale. Les logements du rez de chaussée seront tout autant protégés du vis-à-vis et la verdure apportera une touche naturelle à l'environnement du quartier.



Figure 25 : Logements sociaux actuels
Auteur : J.ARCHES



Figure 26 : Logements sociaux après transformation
Auteur : J.ARCHES

Bien sur, cette rénovation se fera sur l'ensemble des bâtiments du quartier résidentiel.

A cette transformation extérieure s'ajoute la rénovation des parties communes des résidences HLM (Hall d'entrée, cages d'escalier, couloirs, digicode...) de manière à ce que les habitants aient un cadre de vie plus agréable. Enfin, une remise aux normes des logements sera nécessaire (isolation, installations électriques, utilisation des énergies renouvelables...) pour de meilleures conditions de vie.

En parallèle, la photo ci-dessous représente l'esplanade du Prado, espace public dédié aux habitants des logements HLM. Cette place pavée et bétonnée est dépourvue de végétation comme on peut le voir sur cette photo. Il serait alors intéressant de réaménager cet espace.

Dans un premier temps, il est important de savoir qu'un grand nombre d'enfants vivent dans ces logements et se rendent régulièrement sur cette place pour y jouer. Or, l'environnement n'est pas adapté à leurs activités. C'est pourquoi j'envisage de créer une aire de jeux dédiée à ces enfants sur cette esplanade (balançoire, toboggans...) pour qu'ils puissent se défouler et jouer en toute tranquillité.

Cet équipement culturel sera également un point de rencontre notamment pour les familles et les personnes âgées, et cette réalisation se fera dans un cadre de verdure.

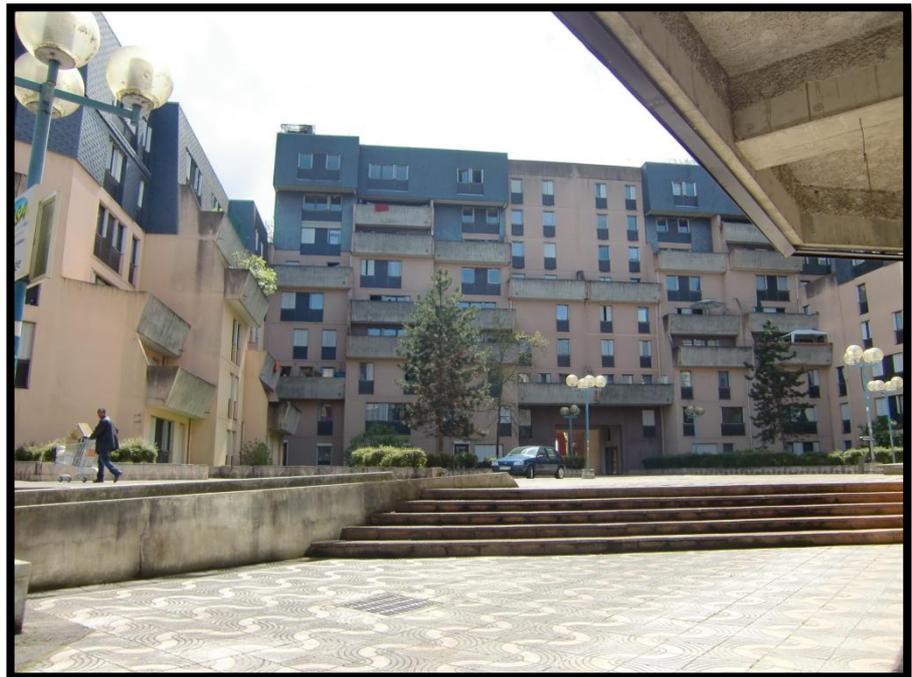


Figure 27 : Esplanade du Prado

Auteur : J.ARCHES

L'amélioration de l'aspect extérieur des logements sociaux est réalisée dans le but de rendre le côté esthétique des bâtiments conforme à l'espace, adapté à la nouvelle image du quartier du Prado. Quant à la rénovation de l'intérieur des bâtiments, elle est réalisée dans le but de favoriser l'épanouissement des familles.

III- Rendre le quartier attractif et agréable : création d'une liaison piétonne

Comme il a été établi lors du diagnostic, le piéton n'a pas une place privilégiée au sein du quartier du Prado. Je voudrais alors inverser la tendance grâce à la construction d'une voie piétonne, voie partagée avec les cyclistes tout de même. La limitation de la voiture au profit des modes doux rend en effet l'espace plus agréable.

Pour cela, le parking du cinéma sera le point de départ de l'itinéraire, et la Place de la Nation l'arrivée, correspondant au début du centre-ville.

Grâce à la mise en place de cette liaison dont les détails seront développés dans la partie suivante, la traversée du Prado devrait être beaucoup plus plaisante, agréable et sécurisée.

Chacune des étapes de la réalisation de cette liaison piétonne va être détaillée par la suite, dans un ordre chronologique, en partant du parking du cinéma jusqu'à la place de la Nation.

Plusieurs itinéraires reliant le cinéma à Nation sont possibles, je développerai les deux trajets qui me semblent les plus adaptés.

Chaque explication des propositions d'aménagement de la liaison piétonne sera suivie d'une photo de l'espace actuel et d'un croquis de la situation envisagée.

Ci-dessous, un plan du quartier du Prado déterminant le nom des rues, de manière à ce qu'il soit plus facile au lecteur de se représenter l'itinéraire.

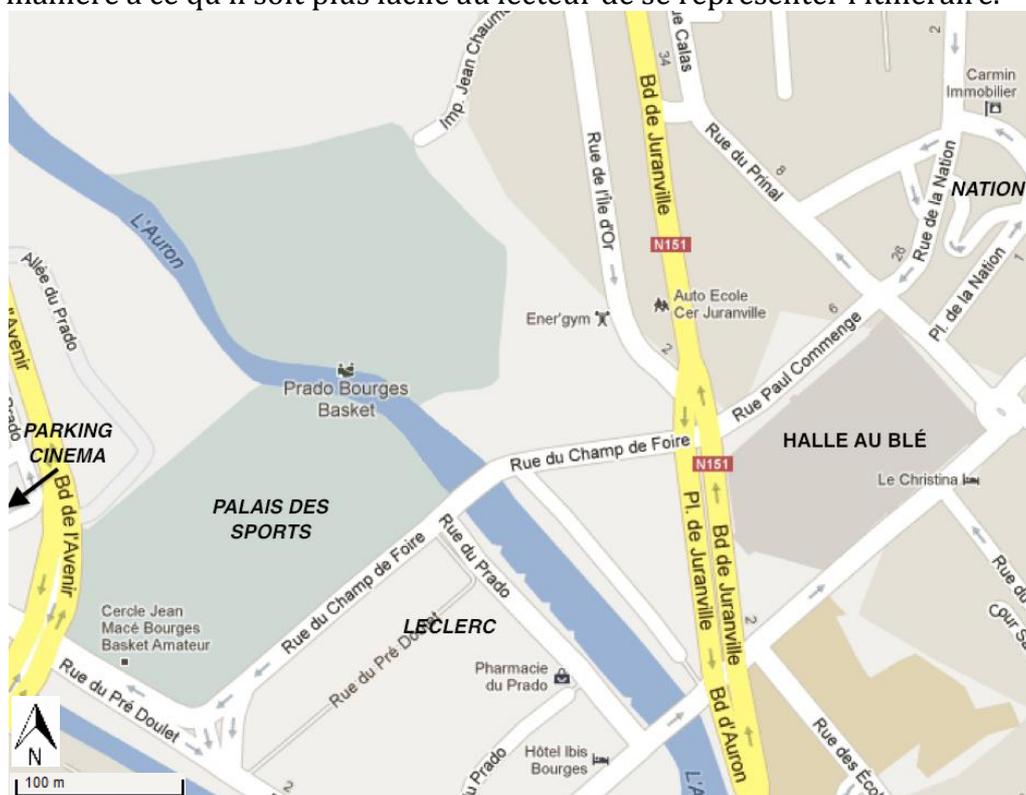


Figure 27 : Plan du quartier du Prado

Source : Google map (réalisation : J.ARCHES)

1) Début de la liaison

Le point de départ de la liaison piétonne se trouve donc être le parking du cinéma. Parking gratuit et doté d'une grande capacité d'accueil, il devrait apparaître plus attractif grâce à la mise en place de cette liaison. Il est bordé par le boulevard de l'Avenir, chaussée à traverser pour se rendre dans le quartier du Prado.

Dans un premier temps, la voie piétonne débute avec la construction d'une passerelle au niveau du carrefour du boulevard de l'Avenir. En effet, ce boulevard connaît un trafic assez important, et lors des matchs de basket au Palais des Sports par exemple, la traversée de ce carrefour devient difficile, les piétons et les automobilistes ne respectant pas toujours les feux d'attente et la signalisation.

Cette passerelle permettra donc de traverser ce boulevard en continu et en toute sécurité. De plus, le plateau de la passerelle sera accessible, non pas par des escaliers, mais par une pente douce, afin de faciliter la montée et la descente des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.

La base de la passerelle est constituée de bois, la rambarde quant à elle est en fer. Ces deux matériaux constituent la base de la liaison piétonne, ils seront réutilisés tout au long du trajet.

Enfin, le plateau de la passerelle est situé à une hauteur de 4m30, la hauteur maximale autorisée des véhicules étant de 4m.

La page suivante est constituée d'une photo actuelle du carrefour du boulevard de l'Avenir et le croquis représentant la passerelle.



Figure 28 : Situation actuelle du carrefour du boulevard de l'Avenir
Auteur : J.ARCHES



Figure 29 : Situation souhaitée du carrefour du boulevard de l'Avenir
Auteur : J.ARCHES

Comme il a été présenté dans les perspectives d'aménagement du quartier du Prado, le Palais des Sports va s'agrandir pour rajouter quelques 2000 places à l'intérieur du complexe sportif. A cette extension s'ajoutera un réaménagement du parking d'une vingtaine de places situé actuellement à l'entrée du Palais des Sports. Ce parking devrait devenir un parvis, une place piétonne.

Ce projet étant en accord avec le mien, la passerelle arrivera donc directement sur ce parvis et la liaison pourra continuer à cet endroit, jusqu'au début de la rue du Champ de Foire.

Afin d'assurer la continuité entre la passerelle et la voie piétonne, le bois va être réutilisé pour réaliser le cheminement piéton. En effet, il est plus facile pour les touristes de suivre un chemin déjà tracé lorsqu'ils ne connaissent pas l'endroit. Le fer, quant à lui, sera réutilisé pour les structures supportant les jardinières afin de séparer la voie réservée aux piétons et la piste cyclable.

De plus, l'allée est délimitée par une bordure verte réalisée en pelouse créant ainsi une démarcation.

Enfin, des équipements sont mis en place, notamment des lampadaires éclairant la voie piétonne et la voie dédiée aux cyclistes, ainsi que quelques bancs. Ces équipements sont eux aussi en fer forgé, afin de rappeler la rambarde de la passerelle et ainsi assurer la continuité de la liaison.

On peut voir sur la page suivante la photo du parking actuel de la place du Prado. Le dessin, quant à lui, représente l'arrivée de la passerelle sur cette même place et le début de la liaison piétonne.



Figure 30 : Situation actuelle du parking du Palais des Sports
Auteur : J.ARCHES



Figure 31 : Situation souhaitée du parking du Palais des Sports
Auteur : J.ARCHES

Cette allée se poursuit sur la gauche le long de la gare routière pour arriver rue du Champ de Foire.

A cet endroit là, le but est d'utiliser le trottoir mais aussi la chaussée dédiée aux voitures, afin de réaliser une voie assez large.

Les voitures emprunteront alors la voie initialement réservée aux bus. Le trafic étant relativement peu dense, le partage de la voirie entre les bus et les voitures ne devrait avoir aucune conséquence sur la circulation. De plus, seulement quelques dizaines de mètres sont concernées par cette modification.

La vitesse des automobiles sera réduite à 30km/h afin d'assurer la sécurité des passants.

Les deux croquis représentant la circulation actuelle des automobiles et celle souhaitée se trouvent sur la page suivante.

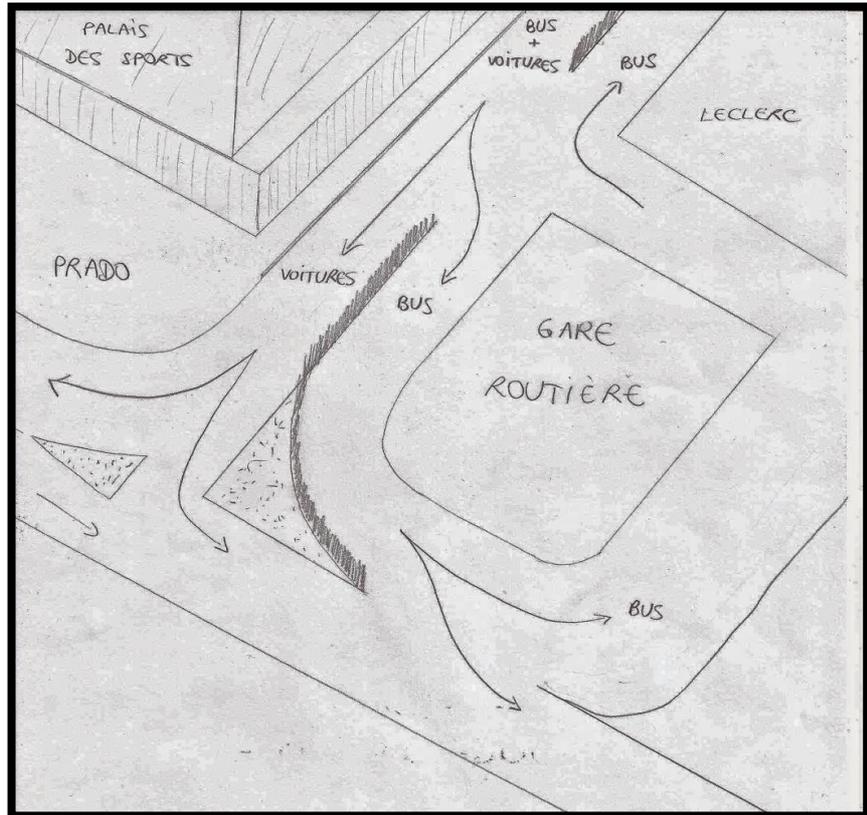


Figure 32 : Situation actuelle de la circulation des automobiles
Auteur : J.ARCHES

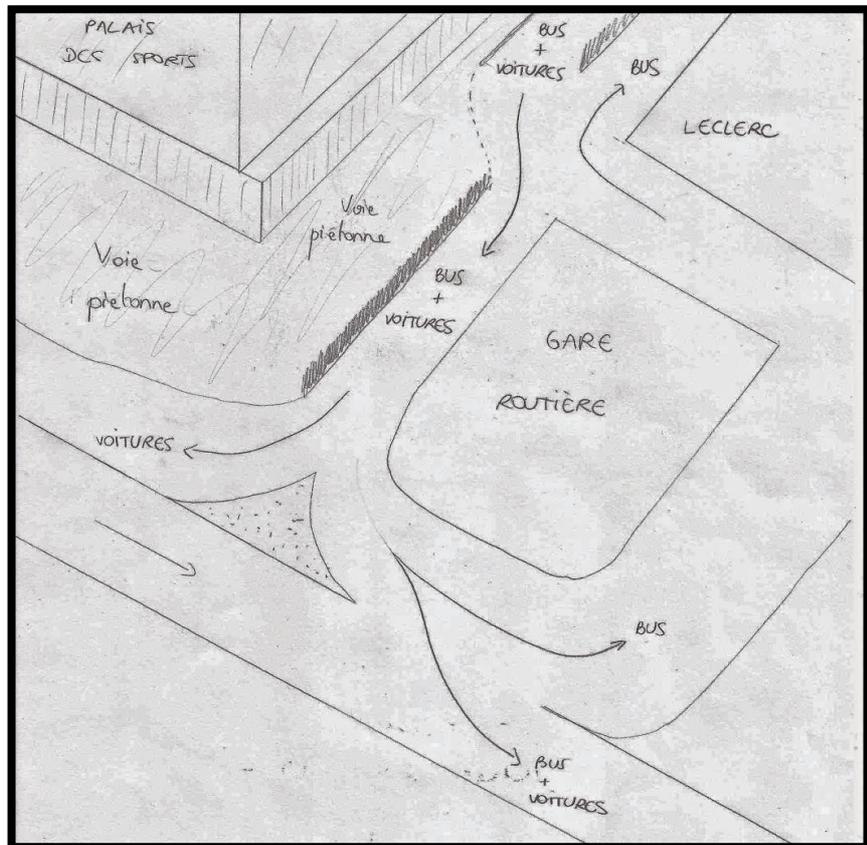


Figure 33 : Situation souhaitée de la circulation des automobiles
Auteur : J.ARCHES

La liaison piétonne rue du Champ de Foire est alors représentée sur le croquis ci-dessous.



Figure 34 : Liaison piétonne rue du Champ de Foire
Auteur : J.ARCHES

Comme on peut le remarquer, le chemin piéton est séparé de la voirie dédiée aux automobiles et aux bus par une haie végétale, afin d'assurer la sécurité des usagers.

La piste cyclable, quant à elle, se prolonge également le long de la haie, les cyclistes sont alors, eux aussi, protégés de la circulation des voitures.

De plus, un passage piéton a été mis en place au début de la rue pour que les passants souhaitant rejoindre la gare routière puissent s'y rendre sans difficulté.

L'allée se poursuit alors jusqu'au carrefour du Leclerc. C'est à ce moment là que les piétons auront le choix du trajet menant à la place de la Nation. Ils peuvent suivre la liaison en passant par la rue du Prado où se trouve le supermarché ou ils peuvent continuer à suivre la rue du Champ de Foire, passer le carrefour du Boulevard Juranville et remonter enfin la rue Paul Commenge pour accéder à Nation.

Ci-après, le plan représentant les deux itinéraires possibles.

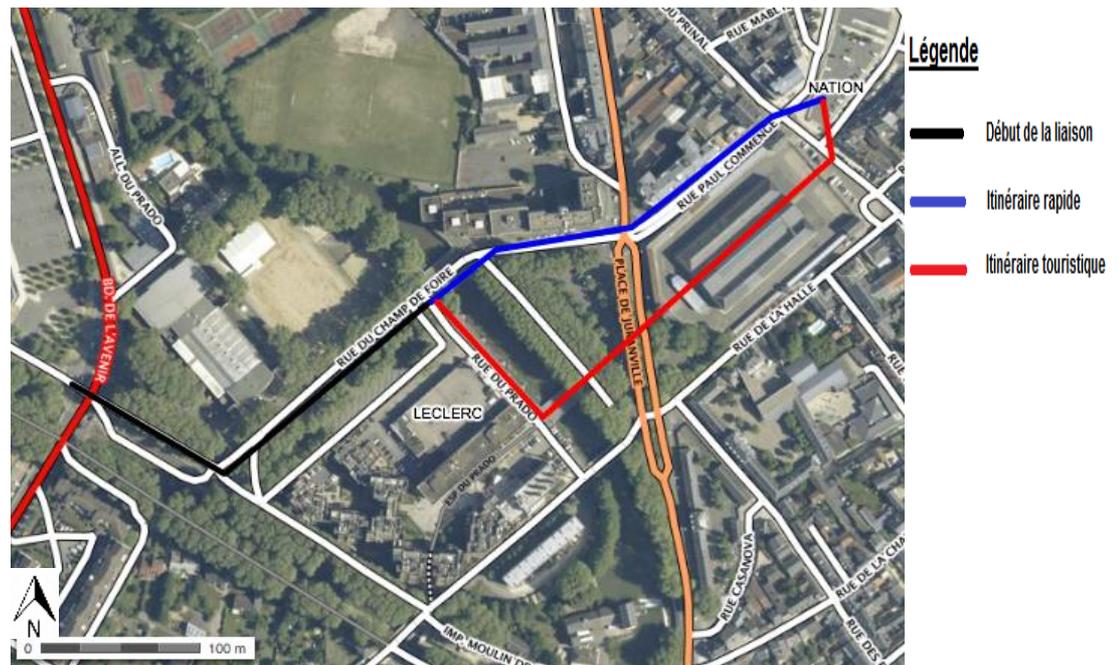


Figure 35 : Vue aérienne représentant les deux itinéraires possibles

Auteur : J.ARCHES

Le trajet qui se poursuit sur la rue du Champ de Foire apparaît plus direct et plus rapide, il sera développé dans la deuxième partie des propositions.

L'itinéraire qui longe la rue du Prado, quant à lui, a cependant l'opportunité de traverser la Halle au Blé, monument historique, qui sera désormais ouvert tous les jours de la semaine. Ce deuxième itinéraire est plutôt touristique et permet aux gens de rejoindre le centre-ville tout en traversant un site patrimonial.

2) Deux suites possibles

a) Un trajet plutôt touristique

La séparation se faisant au niveau du carrefour du Leclerc, les piétons traverseront la chaussée en direction du centre commercial. Toujours constituée d'une haie d'arbustes, il est plus facile pour les touristes de suivre cet itinéraire déjà tracé.

Le carrefour, considéré comme dangereux actuellement car dépourvu de passage piéton est alors réaménagé. Un passage protégé sera donc mis en place pour les usagers. Afin de les guider, les deux extrémités du passage piéton sont constituées d'une arche végétale.

La liaison arrivera ainsi sur la gauche de l'entrée du Leclerc, où se trouvent actuellement des bouteilles de gaz qui seront supprimées.

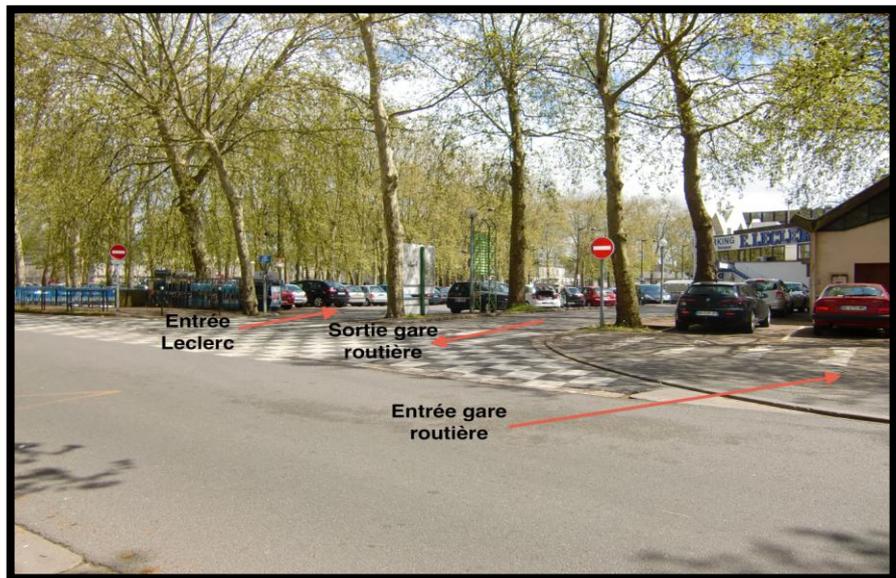


Figure 36 : Situation actuelle du carrefour du Leclerc

Auteur : J.ARCHES



Figure 37 : Situation souhaitée du carrefour du Leclerc

Auteur : J.ARCHES

Il s'agit ensuite d'utiliser le parking du Leclerc. Pour cela, l'entrée actuelle reste la même, cependant la voie ne sera plus à double-sens mais en sens unique (voir photo ci-dessous).

De plus, il est question de supprimer les places de parking réservées aux clients du supermarché, sur la gauche le long de l'Auron. Bien qu'un parking aérien soit disponible sur le toit du Leclerc, un parking privé souterrain pourrait être mis en place, afin de compenser les pertes de places, le parking aérien étant souvent complet le samedi matin par exemple, jour de marché à la Halle au Blé.



Figure 38 : Situation actuelle du parking du Leclerc
Auteur : J.ARCHES



Figure 39 : Situation souhaitée du parking du Leclerc
Auteur : J.ARCHES

On peut voir sur le croquis de la page précédente la passerelle déjà existante permettant de traverser la rivière d'Auron. La liaison piétonne va se poursuivre sur cette passerelle, sans modification de cette dernière, déjà constituée de bois.

De plus, les touristes pourront faire une pause s'ils le souhaitent sur l'esplanade réaménagée du Prado qui se trouve derrière le Leclerc.

Ensuite il est question de traverser le grand Boulevard Juranville, axe à double-sens, très fréquenté, doté d'un large terre-plein séparant les deux voiries où stationnent quelques voitures en épi, comme on peut le voir sur la photo ci-dessous.



Figure 40 : Boulevard Juranville

Source : google street view

La passerelle déjà existante est dotée d'une rampe d'accès, comme on peut le voir sur la photo de la page suivante. Elle va être élargie afin d'y ajouter la piste cyclable, représentée sur le croquis.



Figure 41 : Situation actuelle de la rampe d'accès
Auteur : J.ARCHES



Figure 42 : Situation souhaitée de la rampe d'accès
Auteur : J.ARCHES

A l'issue de la passerelle, il suffira aux piétons de faire quelques mètres afin d'accéder au passage clouté déjà existant représenté sur la photo du carrefour du boulevard Juranville (page 52). Ils traverseront alors le boulevard pour arriver sur le parvis de la Halle au Blé en suivant la dernière partie du chemin piéton. Quelques places de stationnement seront supprimées (une dizaine) au profit de ce chemin. Une fois arrivés sur le parvis de ce monument classé, les piétons pourront monter les escaliers déjà existants menant à l'intérieur de l'enceinte. En ce qui concerne les cyclistes et les personnes à mobilité réduite, un ascenseur aménagé sera construit. L'entrée se trouve, comme indiquée sur la figure 44, en dessous de l'entrée principale. Les usagers arriveront alors à l'intérieur de l'enceinte. Pour cela, il sera nécessaire de creuser quelques mètres en profondeur à l'intérieur des fondations afin de ne pas gêner l'arrivée des piétons en haut des escaliers.



Figure 43 : Traversée du boulevard Juranville
Auteur : J.ARCHES

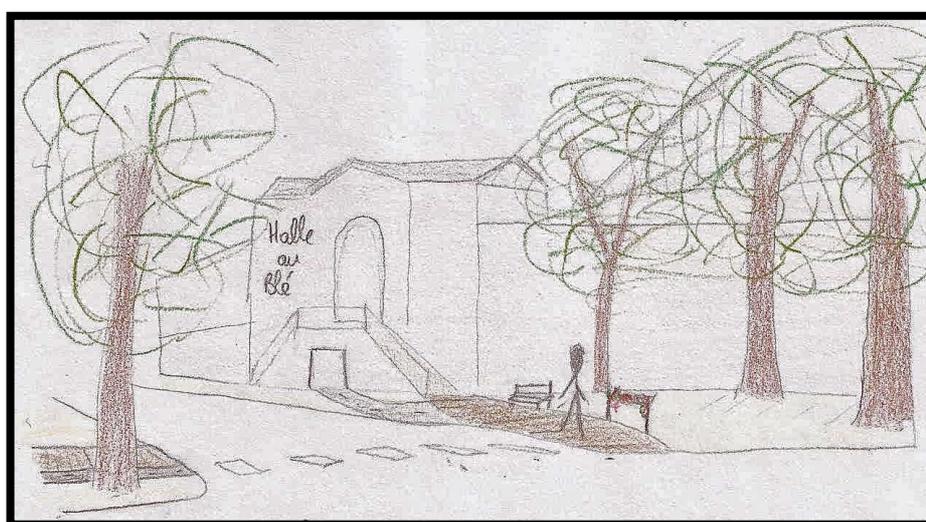


Figure 44 : Arrivée sur le parvis de la Halle au Blé
Auteur : J.ARCHES

Enfin, une fois parvenus dans l'enceinte de la Halle au Blé, les piétons pourront suivre les allées piétonnes déjà réalisées qui contournent de part et d'autre le bâtiment central (chemins représentés en rouge sur le dessin ci-dessous). Comme il a été décrit dans la présentation du quartier du Prado, la Halle au Blé fait l'objet d'une réhabilitation visant à revaloriser l'extérieur du bâtiment et améliorer les conditions d'accueil du marché. La traversée de ce monument historique n'en sera que plus agréable. C'est au bout de ces allées, après être sortis de l'enceinte que les piétons arriveront directement sur la place de la Nation.

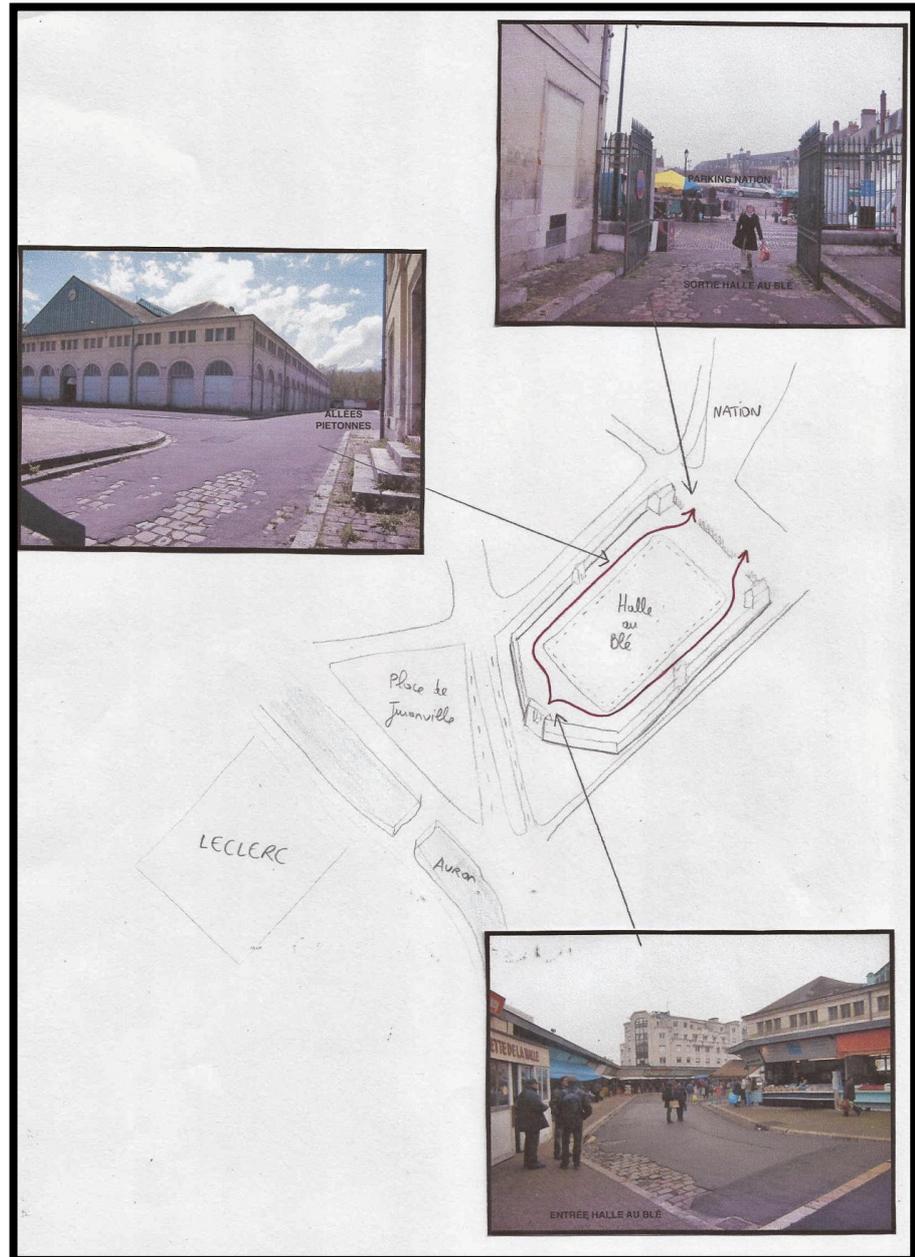


Figure 45 : Arrivée de la liaison piétonne dans la Halle au Blé
Auteur : J.ARCHES

Ainsi s'achève la liaison touristique, les piétons accèdent au centre-ville de manière agréable, en suivant un chemin déjà tracé et en ayant l'opportunité de découvrir et traverser des monuments historiques.

b) Un trajet plus direct

En ce qui concerne ce trajet, les usagers privilégieront la rapidité de l'itinéraire rejoignant le centre ville. Il s'agit essentiellement des usagers empruntant ce chemin plusieurs fois par jours, tels que les lycéens par exemple.

Le début du trajet étant le même, la séparation se fait au niveau du carrefour du Leclerc, comme il a été expliqué précédemment. Les piétons poursuivront alors l'allée piétonne le long de la rue du Champ de Foire.

A cet endroit là, il n'est plus possible de supprimer la voie dédiée aux voitures, la liaison piétonne emprunte alors le trottoir le long des immeubles. On peut remarquer une dizaine de places de stationnement le long du trottoir, elles seront supprimées permettant ainsi de libérer de l'espace pour la piste cyclable. Cette suppression de places est compensée par la disponibilité et la proximité du parking du cinéma, situé à quelques minutes à pied seulement.

La page suivante est constituée d'une photo représentant une passerelle traversant l'Auron, qui se situe tout de suite après le carrefour du Leclerc. C'est à la fin de cette rue que se trouve le boulevard Juranville que les piétons devront traverser par la suite.

Le croquis, quant à lui, représente la suite de la liaison piétonne le long de la rue du Champ de Foire.

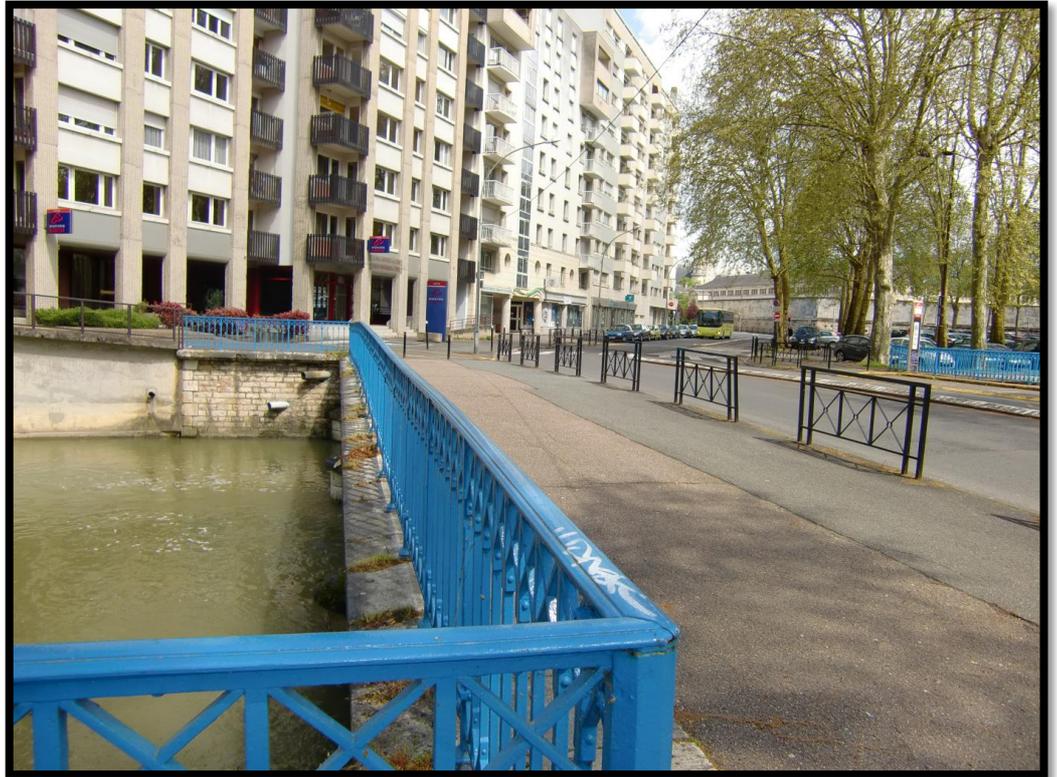


Figure 46 : Situation actuelle de la rue du Champ de Foire
Auteur : J.ARCHES



Figure 47 : Situation souhaitée de la rue du Champ de Foire
Auteur : J.ARCHES

Le carrefour du boulevard Juranville ne fera pas l'objet d'un réaménagement. Les piétons traverseront les passages cloutés pour arriver en bas de la rue Paul Commenge qui longe la Halle au Blé et permet de rejoindre la Place de la Nation.

La rue Paul Commenge est constituée d'une voie uniquement dédiée aux bus remontant vers la place de la Nation, et deux voies réservées aux voitures et aux bus dans le sens inverse. Les trottoirs étant trop étroits, la liaison piétonne s'étendra sur la chaussée, nécessitant de supprimer les quelques places de stationnement qui se trouvent au milieu de la voie et sur le trottoir.

La rue deviendra alors uniquement réservée aux piétons, cyclistes et bus. Les voitures feront un petit détour mais pourront utiliser la rue du Prinal, permettant de rejoindre le boulevard Juranville.

Les deux schémas de la page suivante représentent la situation actuelle et celle souhaitée en ce qui concerne la circulation des automobiles.

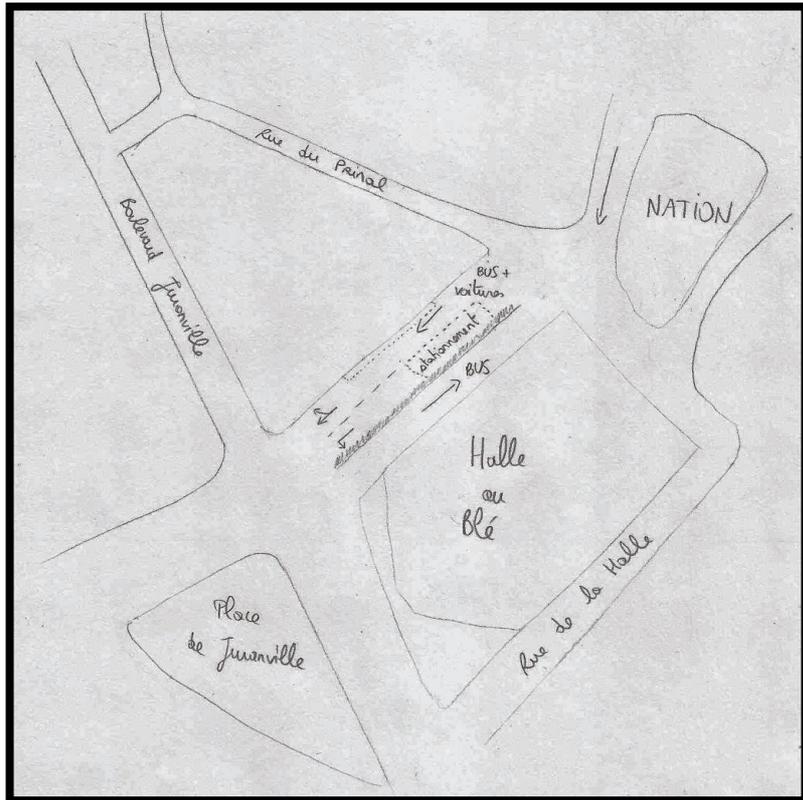


Figure 48 : Situation actuelle de la circulation rue Paul Commenge
Auteur : J.ARCHES

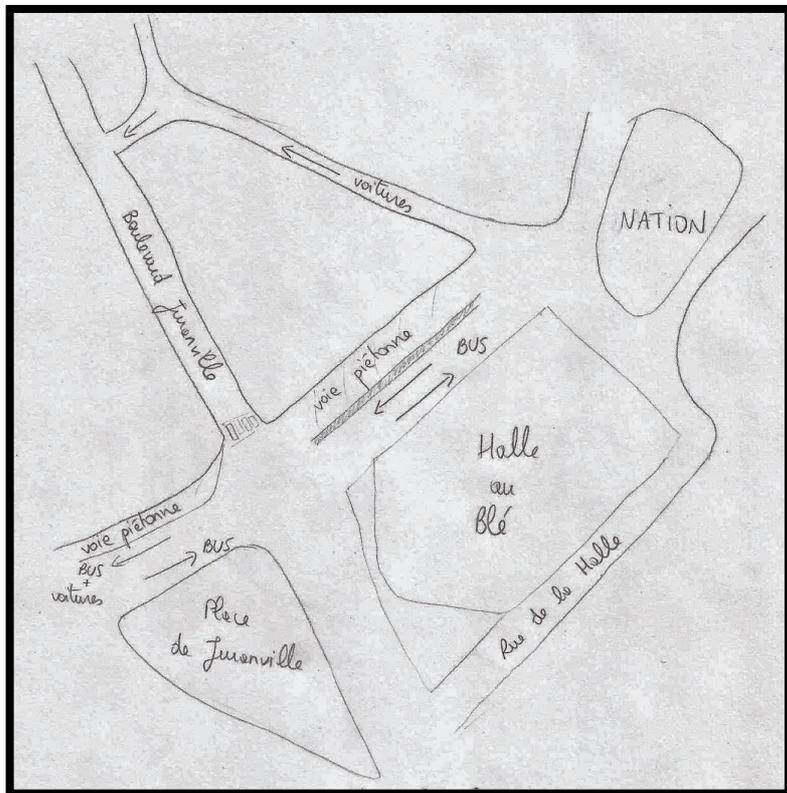


Figure 49 : Situation souhaitée de la circulation rue Paul Commenge
Auteur : J.ARCHES

Enfin, la photo et le croquis ci-dessous permettent de se représenter la rue Paul Commenge avant et après réaménagement.



Figure 50 : Situation actuelle de la rue Paul Commenge
Source : google street view



Figure 51 : Situation souhaitée de la rue Paul Commenge
Auteur : J.ARCHES

Comme on peut le voir sur le croquis précédent, la rue Paul Commenge débouche ainsi directement sur la place de la Nation, où s'achève la liaison piétonne.

Ce trajet qui apparaît plus rapide que la liaison touristique reste tout de même agréable et sécurisé. La haie végétale permet en effet aux cyclistes d'être protégés tout au long de la liaison.

Les piétons, quant à eux, retrouvent une place privilégiée au sein d'un quartier où la circulation automobile dominait. Une fois cet équilibre rétabli, ils se sentiront enfin en confiance en suivant cette allée qui leur est dédiée.

CONCLUSION

Bourges, de par sa position géographique stratégique, ses monuments historiques et les animations culturelles qu'elle propose chaque année se trouve être une ville attractive et bon nombre de touristes s'y arrêtent pour apprécier l'histoire encore présente de cette commune.

Cependant, seulement quatre rues piétonnes sont aménagées dans le centre-ville, l'automobile apparait alors comme prioritaire.

Cette étude m'a permis de comprendre l'importance de dégager les enjeux issus du diagnostic territorial afin de réaliser un aménagement adapté. Toutes les observations réalisées sur le terrain étudié sont essentielles pour définir les points faibles et les points forts du site. Un aménagement n'ayant pas fait l'objet d'un diagnostic approfondi ne sera pas adapté à partir du moment où les attentes et les besoins de la population et de la ville ne sont pas pris en compte. Ce défaut du diagnostic peut engendrer des conséquences sur l'image d'un quartier mal réaménagé.

Dans une ville où les piétons ont été quelque peu abandonnés, la création d'une liaison piétonne permet de rétablir un certain équilibre entre les modes de déplacement. La mise en place de zones de circulation apaisées, la réduction de la vitesse, la priorité aux modes doux sont des éléments à prendre en compte afin de rééquilibrer l'utilisation de l'espace public par les différents utilisateurs.

De plus, la tendance de la politique de la ville est à la réhabilitation comme on a pu le voir avec de nombreux quartiers concernés. Ces réaménagements ont été longuement attendus mais le résultat est là, et les habitants en sont pleinement satisfaits.

A une époque où l'on observe la raréfaction du pétrole, le réchauffement climatique et les restrictions d'émissions polluantes par les automobiles, ne serait-il pas le bon moment de redonner aux gens l'envie de marcher, en toute sécurité et dans un cadre agréable ? N'est-il pas plus plaisant de se promener sur une allée piétonne strictement dédiée à ses usagers plutôt que de slalomer entre les voitures ?

Il est peut être temps d'inverser la tendance et de redonner sa place au piéton.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

- BASSO, Claude. *Bourges et ses quartiers* : dossier insee centre. 76 pages.
- *Incivilités dans les espaces publics et commerciaux* : un dialogue entre chercheurs et gestionnaires. Revue trimestrielle de sciences sociales INHEQ. 335 pages.
- ROBERT, Philippe. *L'insécurité en France*. Editions la découverte. 120 pages.
- STIEVENARD-BILLIERE, Brigitte. *La mémoire d'une ville* : Bourges ville d'art et d'histoire. 26 pages.
- WYVEKENS, Anne. *Espace public et sécurité*. La Documentation française, 2006. 120 pages (Problèmes politiques et sociaux).

Périodiques en ligne :

- [Prado] « La rénovation est engagée pour 2012 ». Le Berry Républicain [en ligne], 14/05/2011. [consulté le 07/05/2013].
- « Les dégradations, incivilités et trafics de drogue rythmaient la vie du quartier, l'année dernière ». Le Berry Républicain [en ligne], 11/01/2013. [consulté le 07/05/2013].

Sites web consultés :

- La ville de Bourges (consultation : 25 avril 2013),
<http://www.ville-bourges.fr/>
- Insee Bourges, chiffres clés (consultation : 25 avril 2013),
http://www.statistiques-locales.insee.fr/FICHES/DL/DEP/18/COM/DL_COM18033.pdf
- Parkopédia (consultation : 07 mai 2013),
http://www.parkopedia.fr/parking/parc_de_stationnement/parking_du_prado_2/18000/bourges/
- Les nouvelles de Bourges, spécial renouvellement urbain (consultation : 07 mai 2013), http://www.ville-bourges.fr/_medias_/files/nouvelles_de_bourges/179/nouvelles-179.pdf
- Géoportail (consultation : avril/mai 2013), www.geoportail.fr
- Google maps (consultation : avril/mai 2013),
<https://maps.google.fr/>

INDEX DES SIGLES

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

CUCS : Contrat Urbain de Cohésion Sociale

ZUS : Zone Urbaine Sensible

NQP : Nouveau Quartier Prioritaire

PRU : Plan de Renouvellement Urbain

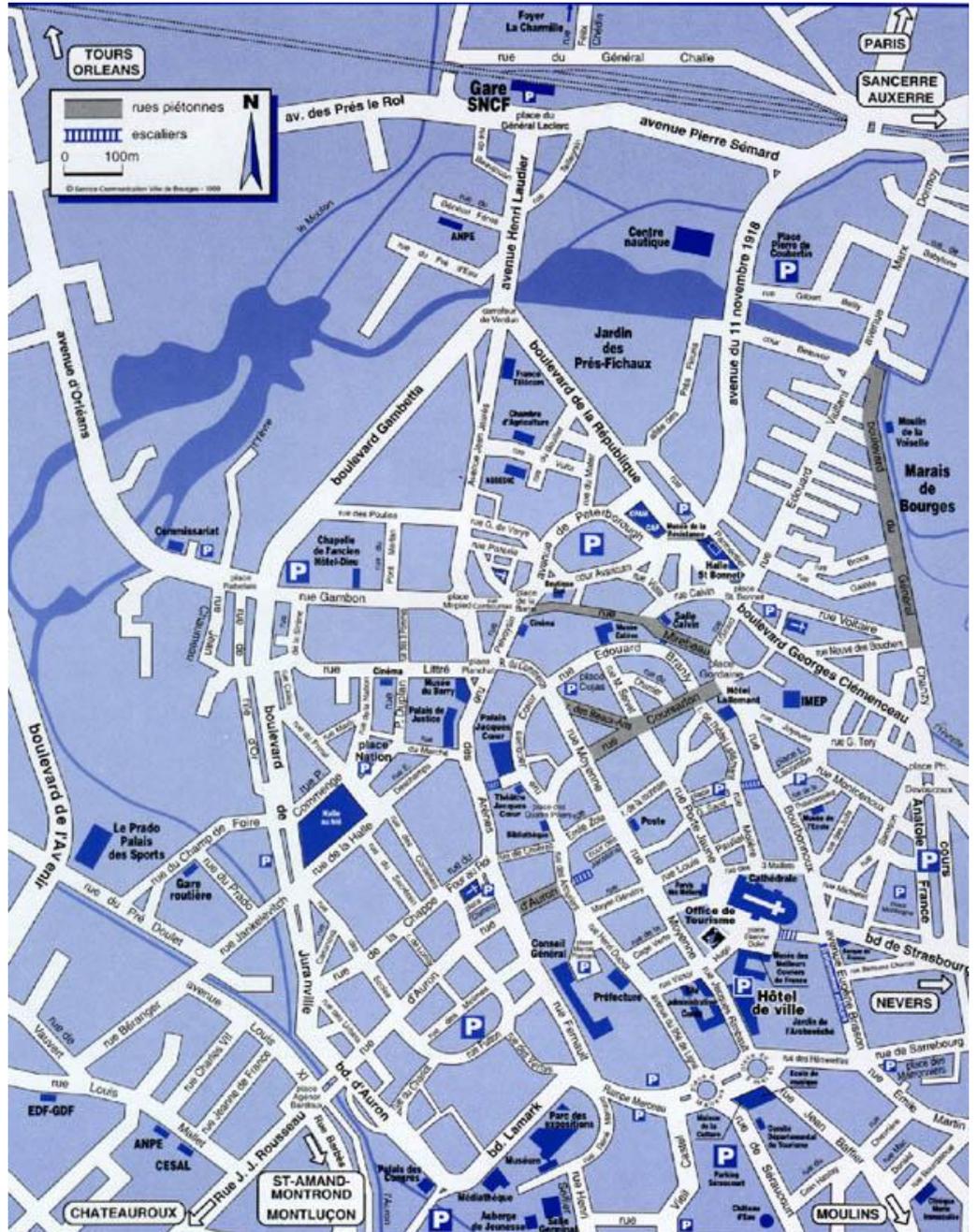
HLM : Habitation à Loyer Modéré

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

ANNEXES

Annexe 1 : Plan de Bourges, rues piétonnes

Source : www.pdb.rmavre.com



Annexe 2 : Plan de la Rocade Verte, Bourges

Source : www.ville-bourges.fr

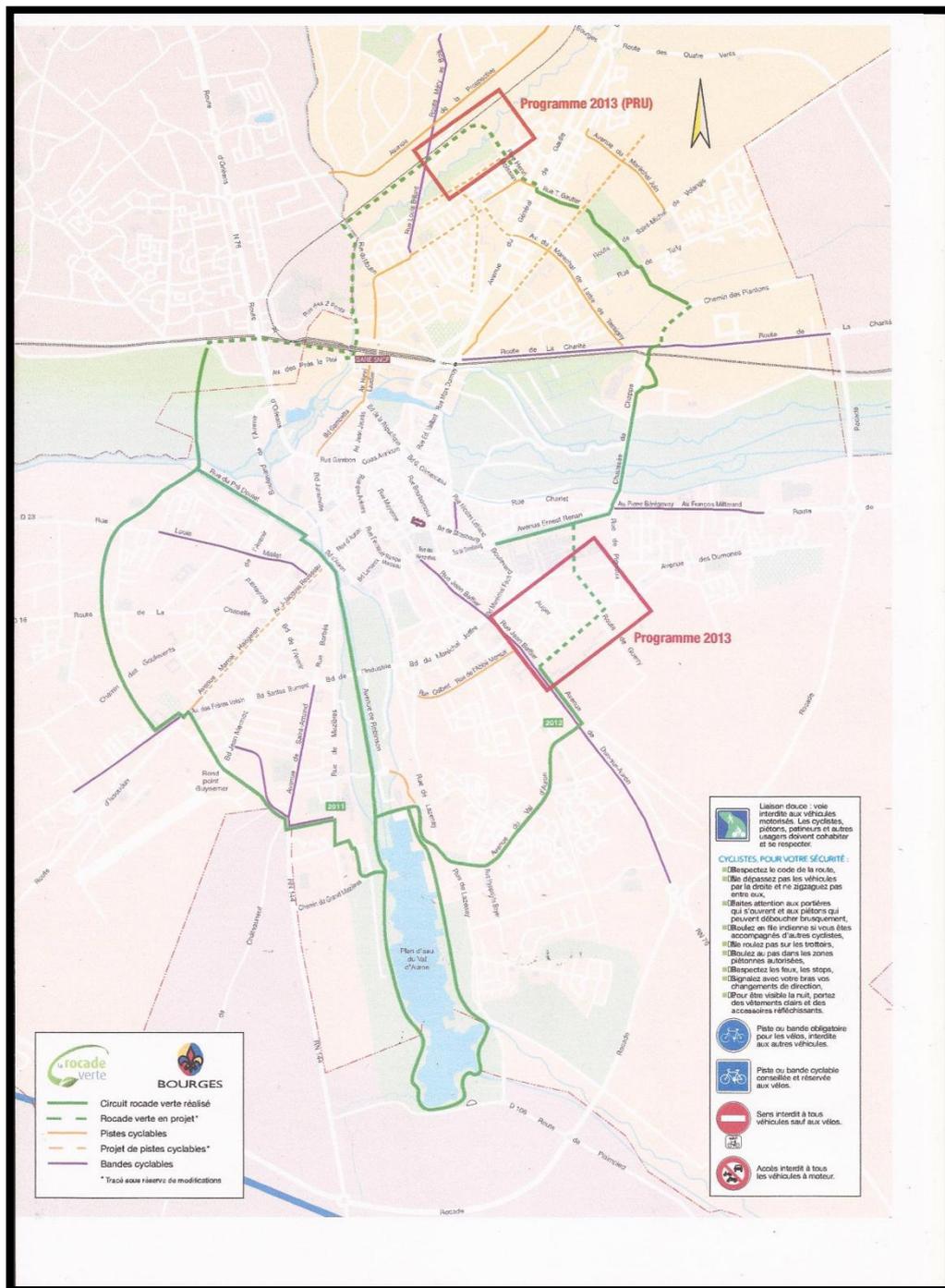


TABLE DES MATIERES

AVERTISSEMENTS.....	4
REMERCIEMENTS.....	5
SOMMAIRE	6
INTRODUCTION	8
Première partie : Présentation de la commune étudiée.....	9
I- La ville de Bourges.....	9
1) Position géographique.....	9
2) Historique.....	11
3) Données actuelles de la population	13
4) Perspectives d'aménagement	14
II- Le quartier étudié : le quartier du Prado.....	16
1) Historique du quartier.....	16
2) Données actuelles du quartier.....	17
3) Perspectives d'aménagement	19
Deuxième partie : Diagnostic territorial.....	20
I- Localisation du quartier du Prado	20
1) Position géographique.....	20
2) Composition du quartier	21
II- Un quartier sensible... ..	22
1) Un Nouveau Quartier Prioritaire.....	22
2) Une population difficile.....	22
3) Des logements sociaux vieillissants.....	24
III- Accessibilité au centre-ville par différents modes de déplacement... ..	26
1) La place de l'automobile	26
2) La place des transports en commun.....	27
3) La place du piéton	29
IV- Un quartier peu mis en valeur	33
1) Le parking du cinéma peu utilisé	33
2) La Halle au Blé, ouverte seulement les jours de marché.....	34
V- Problématique.....	35

Troisième partie : Orientations d'aménagement	36
I- Réhabilitation du quartier du Prado	36
1) Motivations.....	36
2) Intérêt de réaliser ce projet	36
II- Améliorer l'aspect extérieur des logements sociaux.....	38
III- Rendre le quartier attractif et agréable : création d'une liaison piétonne	41
1) Début de la liaison.....	42
2) Deux suites possibles	50
a) Un trajet plutôt touristique	50
b) Un trajet plus direct	56
CONCLUSION.....	62
BIBLIOGRAPHIE	63
INDEX DES SIGLES.....	65
ANNEXES.....	66
TABLE DES MATIERES	68

ARCHES Justine

Stage de découverte
DA3 – 2013

Réhabilitation et création d'une liaison piétonne du quartier du Prado au centre-ville de Bourges

Comment valoriser l'espace public du Prado tout en créant une liaison piétonne permettant de rejoindre le centre-ville de Bourges ?

L'agglomération de Bourges, forte de ses 100 000 habitants constitue le premier pôle urbain du département du Cher. Dotée d'un patrimoine de qualité qu'elle a su préserver et valoriser, Bourges est une ville attractive qui attire chaque année un peu plus de 700 000 touristes.

L'étude approfondie du quartier du Prado montre que ce site, classé Nouveau Quartier Prioritaire, possède quelques difficultés à se développer. La place éminente de la voiture et la réappropriation de l'espace public sont les enjeux qui se sont dégagés du diagnostic territorial établi.

Le but de ce dossier a été, dans un premier temps, d'analyser le territoire, ses caractéristiques qui lui sont propres afin d'en identifier les points à améliorer dans le but de réaliser un aménagement adapté.

Pour cela, les propositions se sont portées sur la réhabilitation des logements sociaux du Prado, dans le but de rendre le côté esthétique des bâtiments conforme à l'espace, adapté à la nouvelle image du quartier.

Dans un second temps, l'idée a été d'améliorer la cohabitation entre piétons et voitures. La création d'une liaison piétonne est apparue comme une solution adaptée, permettant de rendre l'accès au centre-ville agréable mais aussi sécurisée.

Ces propositions d'aménagement ont été suggérées de manière à redonner un certain dynamisme et une nouvelle image au quartier du Prado.

Mots clés : Réhabilitation, revalorisation, liaison piétonne, espaces publics
Commune de Bourges, département du Cher (18), région Centre