

RAPPORT DE STAGE 2014

**« ELABORATION D'UNE PROPOSITION
GLOBALE SUR L'AMENAGEMENT DU
CENTRE VILLE DE BOURGES ET DE SA
PERIPHERIE »**

CCI du Cher - Bourges

Tuteur : Éric MARCHAND

Virgile LEGRAND

Remerciements

Avant tout je souhaite remercier mon maître de stage Éric MARCHAND, responsable animation territorial au sein de la chambre de commerce et d'industrie du Cher, pour m'avoir accueilli pour la durée de mon stage de fin d'étude. Je le remercie pour ses conseils, sa disponibilité et son suivi tout au long de mon travail.

Je souhaite aussi remercier Dominique DE MASSOL, responsable infrastructure au sein de la chambre de commerce et d'industrie du Cher pour ses nombreux conseils et son soutien dans ma mission.

Je tiens à remercier Martine PARISSE, directrice du département développement territorial pour son intérêt porté à mon travail et son suivi régulier.

Je remercie également tout le département développement territorial et plus largement l'ensemble de la CCI du Cher pour leur accueil, et leur convivialité.

De plus je tiens à remercier les différents commerçants m'ayant accordé plus ou moins de temps pour mes interviews, en particulier Paul-André AUBRUN, Thierry BOYER, Stéphane JACQUET, et Philippe PECARD.

Je remercie les services de la mairie de Bourges et de l'agglomération et en particulier Hervé BLOT du service aménagement et développement, pôle études et aménagement urbain de la ville de Bourges ainsi que Pierre Yves DARTIGUES, directeur du service développement territorial de Bourges Plus pour leurs disponibilité, leurs réponses à mes questions et les différents documents qu'ils m'ont mis à disposition.

Je remercie aussi mes camarades de promotion avec qui j'ai pu échanger tout au long de ma formation mais aussi et surtout pendant la période du stage où nous avons pu nous entraider et échanger différents conseils.

Enfin je remercie l'ensemble des enseignants et intervenants au sein du département aménagement du territoire qui m'ont permis d'acquérir un certain nombre de compétences et de savoirs que j'ai pu mettre en œuvre lors de mes différentes périodes de stage.

Sommaire

Remerciements	3
Sommaire	4
Introduction.....	9
Présentation du contexte	9
Une prospective commerce pour Bourges.....	11
Objectif	11
Composition du collectif.....	11
Chronologie	11
Organisation du rapport	13
Documents d’urbanisme concernant la ville de Bourges.....	14
Plan local d’urbanisme	14
Plan de déplacement urbain	15
Schéma de Cohérence Territorial.....	17
Agenda 21 et contrat environnemental	18
Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.....	18
Politique d’aménagement des espaces publics dans le centre-ville de Bourges	20
Espaces piétons	22
Etats des lieux.....	22
Largeurs et qualités des trottoirs	22
Les obstacles au cheminement	22
La qualité des traversées.....	23
Les aires piétonnes	23
Les mesures de modération de la vitesse	24
La prise en compte des personnes à mobilité réduite	25
Offre de stationnement.....	26
Documents d’urbanisme, volontés et actions proposées	29
Elaborer des plans directeurs piétons	29
Assurer la continuité des cheminements	30
Libérer les trottoirs du stationnement sauvage.....	32
Supprimer les autres obstacles sur trottoir.....	32
Sécuriser les traversées	33
Mieux partager l’espace	33
Prise en compte des personnes à mobilité réduite.....	34

Eviter les détours inutiles	36
Communiquer et informer	37
Piétonisation de la place Gordaine	39
Définition de la politique d'aménagement des espaces publics du centre-ville de bourges.....	39
Propositions de la part du collectif.....	41
Lieux nécessitant un accès permanent par voie routière	41
Proposition d'un nouveau plan de déplacement	42
Parkings relais.....	46
Utilisation des boulevards et mise en valeur des portes	47
Benchmarking.....	49
En France	49
Le modèle italien	51
Transports en commun	53
Etats des lieux.....	53
Réseau ferroviaire	53
Réseau lignes 18	53
Réseau urbain	55
Navette	57
Transports en commun et prise en compte des PMR	58
Doc d'urbanisme, volontés et actions proposées	59
Evolution de l'offre pour Bourges Plus.....	59
Vers une modification du quartier de la gare	60
Propositions.....	61
Benchmarking.....	61
Aménagements cyclables	64
Etats des lieux.....	64
Aménagements cyclables	64
Offre de stationnement.....	67
Location et prêt de vélo	68
Doc d'urbanisme, volontés et actions proposées	69
Elaboration d'un plan intercommunal	69
Stationnement.....	71
Carrefours.....	72
Jalonnement des itinéraires cyclables.....	73

Assurer une relation avec les associations	73
Propositions du collectif	74
Benchmarking.....	74
Créer une continuité entre les espaces	78
Etats des lieux.....	78
Liaison rue d'Auron-rue Moyenne	79
Liaison Rue Mirebeau-place Cujas.....	79
Liaison Prado-Centre-Ville	79
Liaison Cathédrale-Centre-ville commercial	80
Doc d'urbanisme, volontés et actions proposées	82
Liaison Rue d'Auron-Rue Moyenne.....	82
Liaison Rue Mirebeau-place Cujas.....	83
Liaison Prado-Centre-Ville	84
Liaison Cathédrale Centre-ville	85
Propositions.....	85
Liaison Rue Mirebeau-place Cujas.....	86
Liaison Cathédrale-Centre-ville	86
Benchmarking.....	86
Charte des enseignes et des terrasses	88
Etats des lieux.....	88
Charte d'aménagement des façades et enseignes artisanales et commerciales.....	88
Devantures et façades commerciales	90
Documents d'urbanisme, volontés et actions proposées	90
Enseignes et préenseignes	91
Les enseignes perpendiculaires.....	91
Les enseignes plaquées	91
Terrasses.....	92
Propositions de la part du collectif.....	92
Benchmarking.....	93
Valorisation du patrimoine, de la culture et du tourisme.....	94
Etats des lieux.....	94
Le printemps de Bourges.....	94
Le Tango Bourges Basket.....	96
Passé militaire	97

Les marais de Bourges	97
Patrimoine architectural	98
Documents d'urbanisme	99
Volontés des commerçants	100
Faire de Bourges une ville de sports	100
Passé Médiévale	100
Les marais	100
Ville militaire.....	100
La culture	101
Benchmarking.....	101
Traiter les entrées de villes	102
Etats des lieux.....	102
Doc d'urbanisme, volontés actions proposées	103
Propositions du collectif	104
Benchmarking.....	104
Gestions des grand équipements.....	107
Etats des lieux.....	107
Hôtel Dieu.....	107
Parc des expositions	107
Palais d'Auron.....	108
Halles Saint Bonnet	108
Maison de la culture	109
Documents d'urbanisme, volontés et actions proposées	111
Propositions de la part du collectif.....	111
Benchmarking.....	112
Collecte des déchets.....	114
Conclusion	115
Table des sigles.....	116
Table des illustrations.....	118
Bibliographie	120
Ouvrage imprimés	120
Rapport.....	120
Sites internet	121
ANNEXES.....	122

Annexe 1 : Interview J.L. DARTIGUES	122
Annexe 2 : Interview H.BLOT.....	123
Annexe 3 : Interview T.BOYER.....	125
Annexe 4 : Interview S.JACQUET	127
Annexe 5: Interview P.A. AUBRUN	129
Annexe 6 : Interview P.PECARD.....	131

Introduction

Présentation du contexte

Bourges est une ville moyenne située en région Centre dans le département du Cher, sa population est de 66 381 habitants, l'agglomération de Bourges Plus compte 96 500 habitants pour 19 communes. Elle est la 3^{ème} plus grande ville de la région Centre et présente un patrimoine important.



Figure 1 : Localisation de la ville de Bourges

Le commerce de centre-ville est la première image de la ville, une ville sans commerce de CV est une ville peu attractive. La notoriété de la ville passe par la dynamisation de son centre.

Le développement des m² de surface commerciale en périphérie crée une concurrence à ne pas négliger, mais les documents d'urbanisme dans l'objectif de la lutte contre l'étalement tendent à vouloir réduire ces pratiques et poussent à reconstruire la ville sur elle-même.

L'importance d'aider les commerces de centre-ville s'inscrit donc dans une thématique de redynamisation de la ville de Bourges, en lien avec les volontés des documents d'urbanisme.

De plus la périphérie par définition ne peut se développer sans son centre, sans un centre dynamique la périphérie ne peut exister car les zones d'habitat périphériques sont alimentées par des personnes travaillant dans et autour des villes.

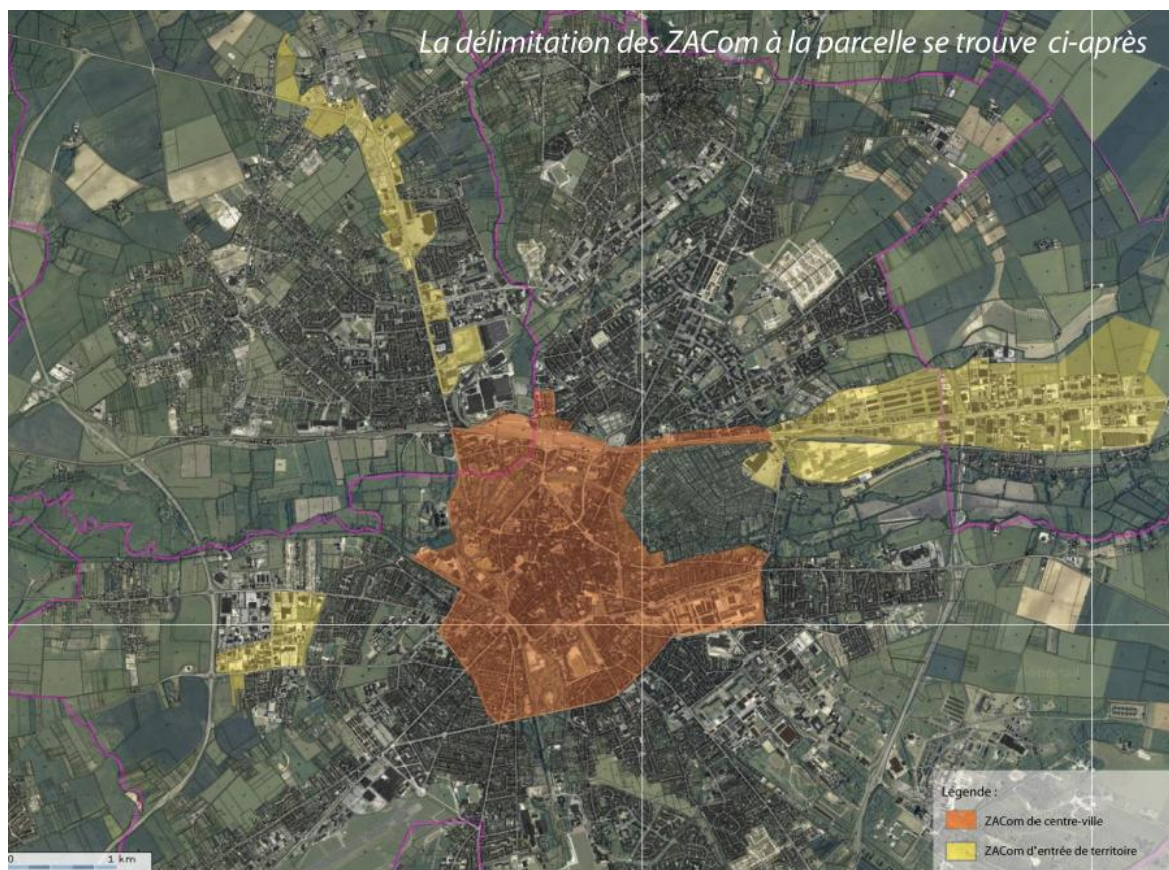


Figure 2: Zones d'Aménagement Commerciales importantes à Bourges

On retrouve sur le site de Bourges 4 espaces commerciaux majeurs, ceux-ci sont localisables sur la carte ci-dessus et définis par des ZACom, (Zones d'aménagement commerciale).

Elles se répartissent ainsi : le centre historique de la ville de Bourges ; au Nord-Ouest en entrée de ville, la zone commerciale de Saint-Doulchard situé route d'Orléans ; à l'Est en entrée de ville également, la zone commerciale de la route de la Charité, située en majorité dans la ville de Saint Germain du Puy et enfin à l'Ouest, la zone commerciale de la route de la Chapelle.

La zone de chalandise pour le centre-ville de Bourges est d'environ 305 000 personnes, qui se répartissent dans une zone inférieure à 45 min du centre-ville de Bourges en voiture.

Plus important encore, l'offre commerciale de Bourges est située à 75% en périphérie, et seulement 25% dans le centre-ville. Les deux zones majeures étant celles de Saint Germain du Puy d'une part et celle située à Saint-Doulchard.

La construction d'un hypermarché Carrefour Market en novembre 2008 route de la Charité est un exemple des difficultés du commerce de centre-ville. Celui a ouvert ses portes en 2013. Avec l'acception en CDAC du 02 juillet 2014 de la création d'un Leclerc de 5999 m² à Saint-Doulchard, le commerce du centre-ville de Bourges se retrouve donc menacé.

Ces différents équipements semble mener la ville de Bourges vers un retour à l'urbanisme commercial «à la française» qui, historiquement, s'est développé à la fin des années 1960 en périphérie des plus grandes villes, en délaissant leurs centres urbain.

Une prospective commerce pour Bourges

La chambre de commerce et d'industrie a travaillé pour la mobilisation des commerçants représentatifs du commerce du centre-ville de Bourges sous forme d'un collectif. L'objectif de ce collectif est de redynamiser le centre-ville par le commerce, en effet un centre-ville ne peut pas survivre sans son commerce et réciproquement. La problématique de la dynamisation des centres villes des villes moyennes est un enjeu crucial pour les territoires c'est pourquoi une étude prospective axée sur le commerce est nécessaire pour donner un nouvel élan à la ville de Bourges.

Objectif

Représenter au mieux les commerces du CV en étant le plus représentatif possible de la situation de Bourges. Créer un ensemble rassemblant union commerciale et commerçants possédants plusieurs boutiques. En effet le commerce dans sa globalité est assujéti à de nombreux changements avec le développement de e-commerce, l'abondance des grandes surfaces installées en périphérie à cause du prix du m² de plus en plus élevé en centre-ville. Dans le cas de Bourges l'arrivée du centre commercial Avaricum peut justifier l'intérêt d'un groupement des commerçants pour faire face à la concurrence mais également pour profiter de l'attraction que va générer le centre commercial pour développer les commerces de proximité et créer un ensemble cohérent et dynamique en cœur de ville.

A terme la volonté est de donner des éléments de réflexion mais également d'écouter, retranscrire et classer les attentes et idées pour travailler avec la ville de Bourges sur des scénarios prospectifs.

Composition du collectif

Le collectif est composé du vice-président de la CCI du Cher, de membres de la Commission Commerce de la CCI du Cher¹, du président de la Fédération Départementale des Commerçants et Artisans du Cher, du président des commerçants non sédentaires du Cher, du président du Syndicat des Architectes du Cher, du président de l'union commerciale de Bourges Boutiques en Ville², du président de l'union commerciale de la rue d'Auron³, d'artisans, de commerçants, d'hôteliers et restaurateurs.

Ce collectif a donc pour crédit de représenter 200 commerces, hôtels ou restaurateurs. De plus les intérêts de divers secteurs sont représentés que ce soit le tourisme, l'hôtellerie, la restauration mais aussi des questions plus larges concernant le logement ou l'architecture et le patrimoine bâti. Parmi ceux-ci huit représentants sont clairement identifiés, ils représentent les différents intérêts du collectif tout en étant le plus représentatif possible. Ceux-ci ont notamment participé à la visite de la ville de Chartres afin d'observer un cas similaire à Bourges et de définir des propositions dans le cadre de la prospective commerce.

Chronologie

13 juin 2013 : Déplacement à Chartres avec 14 commerçants du collectif

- ➔ Points positifs et négatifs de la ville de Chartres
- ➔ Idées notées en vue de la proposition d'un plan de développement de l'attractivité de la ville de Bourges

¹ Commission commerce composée de 16 personnes

² Bourges boutiques en villes : 100 commerces du centre-ville présidée par M.BOYER

³ Union commerciale de la rue d'Auron : 40 commerces du centre-ville présidée par M.JACQUET

2 juillet 2013 : Bilan du déplacement à Chartres et construction de la prospective, validation d'axes directeurs pour Bourges et sa périphérie et modalités de mise en œuvre des propositions : forme et contenu

- ➔ Point sur la Journée
- ➔ Intervention CCI Eure et Loir
- ➔ Intervention à L'Office du Tourisme
- ➔ Comparaison entre Chartres et Bourges
- ➔ Axes de la prospective:
 - Urbanisme et Aménagements
 - Organisation du Commerce

5 novembre 2013 :

- ➔ Première présentation devant les élus communautaires futurs candidats aux prochaines élections municipales: Président de Bourges Plus, 4 adjoints au maire de Bourges, vice-président du CG 18. Présence de la commission commerce et des commerçants.
 - ➔ Les trois points clés de la construction de cette proposition
 - Constituer un collectif
 - Donner des éléments de réflexion
 - Écouter, retranscrire et classer les attentes et idées
 - ➔ 4 Pistes d'actions en aménagement et urbanisme
 - Gérer les déplacements urbains
 - Valoriser l'image de la ville / du patrimoine
 - Traiter les entrées de ville
 - La gestion des grandes infrastructures
 - ➔ Organisation du commerce
 - Créer un office du commerce
 - Mise en place d'un système de fidélisation (fédébon)
 - Faire rester les touristes et les clients locaux

25 novembre 2013 : Présentation de la prospective commerce à l'Assemblée Générale de la CCI

25 mars 2014 : Réunion de travail pour approfondir la prospective

8 avril 2014 : Compte rendu de la réunion perspectives commerce Synergie Tourisme Commerce

- ➔ 1) Axer la démarche prospective sur la valorisation du patrimoine, de la culture et du tourisme
- ➔ 2) Avoir un projet global de valorisation
- ➔ 3) Assurer une bonne information aux commerçants
- ➔ 4) Rapprochement Commerce/Tourisme : mettre en place une structure commune dédiée à la promotion et à l'animation

15 avril 2014 : Compte rendu Réunion Prospectives commerce Groupe de travail urbanisme

- ➔ I) Urbanisme et aménagements
- ➔ II) Organisation du Commerce
- ➔ Envisager une piétonisation du Centre-ville : Cartes de propositions

29 avril 2014 : Présentation des synthèses des 2 sous-groupes de travail pour le collectif

23 juin 2014 : Présentation pour la première fois devant un élu de la nouvelle équipe municipal en place, M. Mercier adjoint au maire.

09 septembre 2014 : Echange avec la mairie de Bourges, présence de 5 élus responsable du tourisme, du patrimoine, de l'urbanisme, de l'accessibilité, des travaux et du commerce et du Maire (et président de l'agglomération Bourges Plus) Pascal Blanc.

Organisation du rapport

Dans un premier temps les documents d'urbanisme étudiés sont énumérés, par la suite chaque proposition a été étudié indépendamment suivant un plan en quatre parties : dans un premier temps un état des lieux a été réalisé, ensuite les propositions des documents d'urbanismes ont été mis en avant, puis les propositions des commerçants sont exposés et enfin une phase de benchmarking renforce les propositions à partir d'autres exemples.

Documents d'urbanisme concernant la ville de Bourges

Avant d'étudier la pertinence des différentes propositions et ne pas travailler en autarcie vis-à-vis des volontés des décideurs publics, les documents suivant ont été étudiés avec attention. Ceux-ci ont permis d'extraire certains points pouvant s'opposer ou aller dans le même sens que les propositions des commerçants et de relever certaines orientations envisagées par les collectivités. Le but étant d'amener les commerçants à avoir une connaissance des actions entreprises par les collectivités et ainsi d'amener les deux parties à réfléchir ensemble et atteindre les mêmes objectifs.

Plan local d'urbanisme

Le Plan local d'urbanisme ou PLU est généralement propre à chaque commune. Il est régi par les dispositions du code de l'urbanisme. Il est le principal document traitant de la planification territoriale et de l'occupation des sols. Il se compose d'un diagnostic du territoire, d'un règlement, d'une carte de zonage et du Plan d'Aménagements et de Développement Durable. Un droit de préemption renforcé est en place en zone AU (à urbaniser) et U (urbaine) de ce document, le centre-ville de Bourges étant majoritairement situé en zone U.

Celui-ci est complété par un secteur sauvegardé concernant la zone défini par la carte ci-dessous, il a été instauré en 1965 et couvre 64 ha de la ville de Bourges. Un règlement spécifique est également disponible concernant ce secteur. Celui-ci se substitue au PLU pour la zone concernée.

Bourges plan de sauvegarde et de mise en valeur

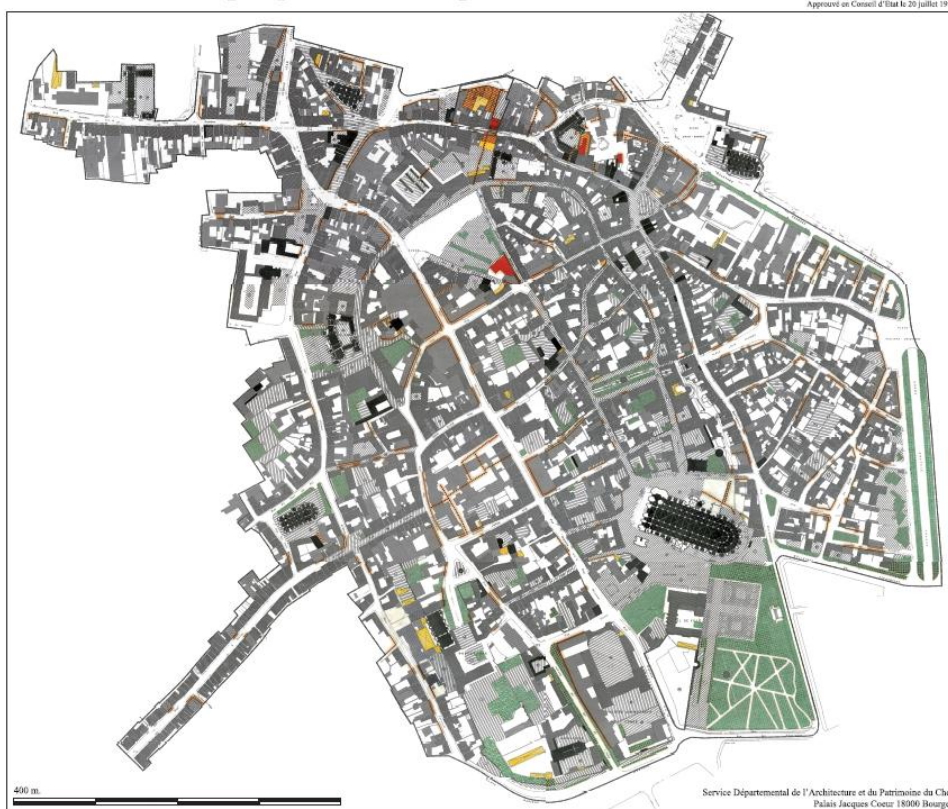


Figure 3 : Localisation du secteur sauvegardé

Le secteur sauvegardé pourrait néanmoins être qualifié d'obsolète car il n'a pas reçu de modification depuis de longues années, par conséquent certains immeubles classés ne méritent plus actuellement ce titre alors que d'autre à l'inverse pourrait entrer dans ce classement. En effet on retrouve des immeubles classés au titre de monuments historiques, ces derniers sont protégés dans un rayon de

500m .Cependant il n'a été ré approuvé qu'en 1994. Ce document impose l'avis de l'ABF pour toute autorisation de construire, démolir ou de rénovation et restauration.

D'autre part, la quasi-totalité de la ville de Bourges fait l'objet d'un classement en zone A au titre d'un zonage archéologique, ce qui signifie qu'il est nécessaire pour toutes demande de permis de construire, de démolir ou d'installation de prévenir le préfet dans le but d'instructions ou prescriptions archéologiques éventuelles. La liste des immeubles classés au titre des monuments historiques de Bourges est disponible en ligne sur le site du ministère de la culture. Dans le cas de Bourges, le nouvel ABF va être amené à travailler sur la mise à jour du secteur sauvegardé.

Plan de déplacement urbain

Le plan de déplacement urbain ou PDU s'applique au territoire couvert par l'Autorité Organisatrice des Transports, AggloBus, il a été établi de manière volontaire par celle-ci. En effet les agglomérations à partir de 100 000 habitants sont dans l'obligation de fournir un PDU. Son territoire concerne la quasi-totalité de l'agglomération berruyère à laquelle s'ajoute Saint-Florent-sur-Cher, Fussy et Pigny.

Ses objectifs principaux sont :

- Assurer la cohérence des politiques d'aménagement du territoire avec les enjeux de déplacements
- Favoriser un cadre de vie agréable et attractif, en développant l'usage des modes de déplacement alternatifs (transports collectifs, covoiturage, vélo, marche à pied...),
- Répondre aux besoins et aux attentes de toutes les catégories de population, notamment les personnes à mobilité réduite
- Communiquer et sensibiliser, afin de permettre à la population de s'approprier la démarche et de l'encourager à utiliser davantage les modes alternatifs

Il est composé d'un diagnostic, d'un rapport environnemental, d'un document d'orientation, d'un document de proposition et d'une prise en compte de l'accessibilité.

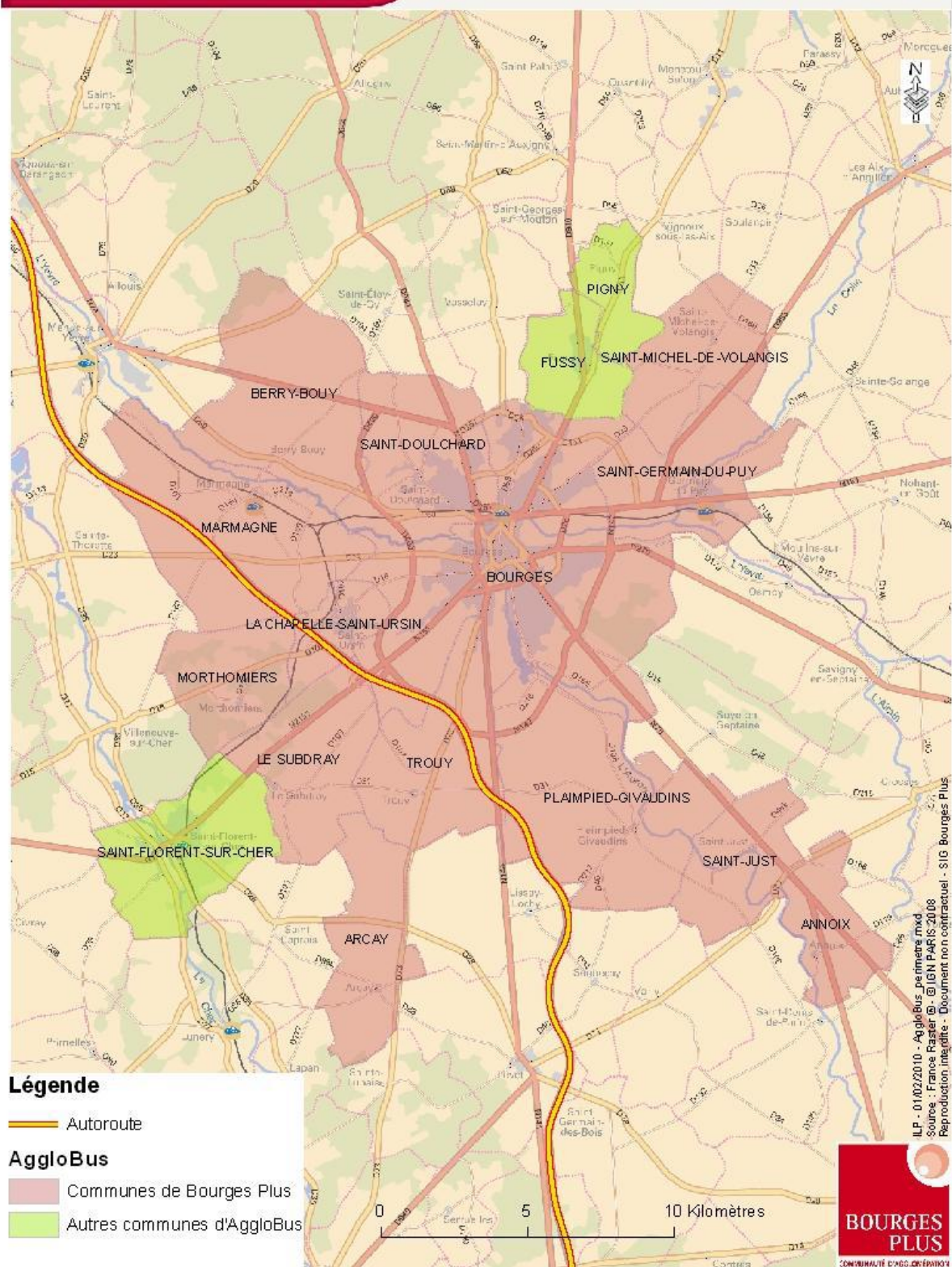


Schéma de Cohérence Territorial

Le Schéma de cohérence Territorial ou SCoT, créé par la loi SRU (loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000, est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. Il est réalisé dans le cas de Bourges par le SIRDAB, (Syndicat Intercommunal pour la Révision et le suivi du schéma Directeur de l'Agglomération Berruyère).

Il établit le diagnostic d'un territoire et en définit son évolution souhaitable dans une perspective de développement durable et dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement, fixe les orientations générales en termes d'organisation de l'espace et détermine les grands équilibres entre espaces urbains et espaces naturels et agricoles.

Le rapport de présentation du SCoT de l'Agglomération Berruyère s'articule autour de 3 documents :

- Diagnostic territorial
- Etat Initial de l'Environnement
- Explications des choix retenus et Evaluation Environnementale

En complément de ces documents, un Documents d'Orientation et d'Objectifs est fourni.

Ces documents concernent le territoire suivant :



Figure 5 : Territoire du SCoT de l'agglomération Berruyère

Agenda 21 et contrat environnemental

La Ville de Bourges s'est engagée depuis de nombreuses années dans une démarche de développement durable. Elle a mis en place en 2000 son "Contrat environnemental avec les Berruyers". En 2005, elle créait son Agenda 21 qui se concentre sur 5 thèmes :

- Lutte contre le changement climatique
- Préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources
- Cohésion sociale et solidarité entre les territoires et les générations
- Epanouissement de tous les êtres humains
- Dynamique de développement suivant des modes de production et de consommation responsable

Dans le cadre de l'amélioration de la qualité de vie des berruyers, un objectif principal est mis en avant, celui de limiter la place de la voiture pour favoriser les déplacements non polluants, cela passant pas des actions diverses.

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

Il est imposé à toutes les villes de créer son PAVE, par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Celui de Bourges est approuvé depuis 2013 et préconise des actions pour une durée de 10 ans les premières réflexions à propos de la réalisation du PAVE datent de 2007.

L'objectif de ce document est de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes, le stationnement, les feux de signalisation et les emplacements d'arrêts des véhicules de transport en collectif situés sur le territoire de la commune.

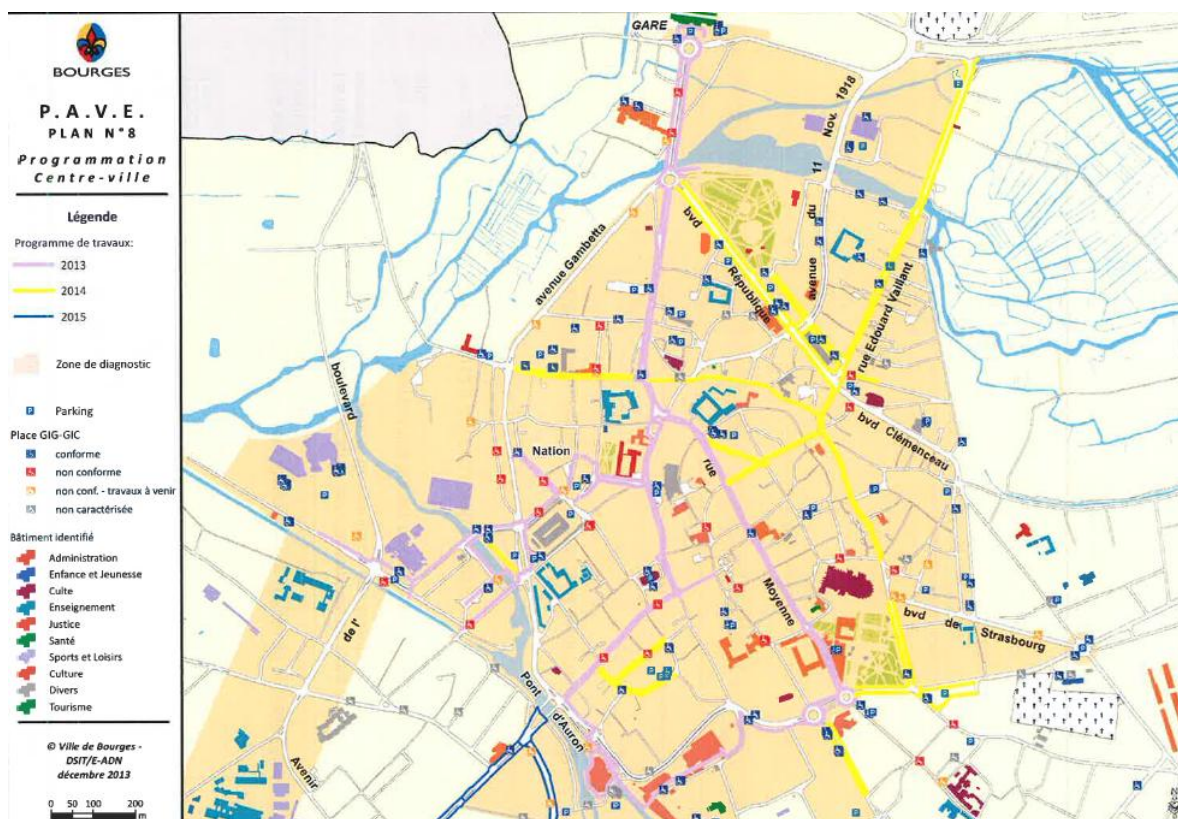
Les zones prioritaires sont le centre-ville intramuros, la liaison entre la gare et le centre-ville.

Il est établi un état des lieux rues par rues de l'accessibilité, des propositions pour l'améliorer, un chiffrage et une programmation.

Au total 107 fiches sont établies, parmi elles 37 sont complètement conformes d'un point de vue accessibilité, 24 sont conformes mais sur un seul trottoir, les rues restantes soit 46 sont pas conformes d'un point de vue accessibilité d'un côté comme de l'autre de la rue.

Les quais-bus sont étudiés par niveau de priorité, selon plusieurs critères : la fréquence, la proximité d'un lieu public et la densité de l'habitat. 5 lignes ont été identifiées comme prioritaires sur ces lignes 69 quais ont été mis en conformité, 56 ne sont pas accessibles.

Un budget de 100 000 euros est prévu concernant les circulations piétonnes, 80 000 euros pour les arrêts de bus, 40 000 euros pour le stationnement et 20 000 euros pour les feux de signalisation.



Politique d'aménagement des espaces publics dans le centre-ville de Bourges

Cette étude a été réalisée entre les mois de Septembre 2011 et Juillet 2012, elle consistait à élaborer un programme d'actions destiné à la recomposition des espaces publics du cœur de ville et échelonné dans le temps. L'un des principaux objectifs de la ville consistant à accroître l'attractivité commerciale, touristique et résidentielle du centre-ville. L'étude s'inscrit dans le prolongement du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération.

A ce titre, l'exercice de programmation comprenait la définition d'une politique transversale de déplacements et d'aménagement du centre-ville, qui a abordé notamment les aspects circulation, stationnement, transports collectifs et accessibilité.

Le cahier des charges de l'étude exprimait le souci de la collectivité de mener à bien la réflexion dans le cadre d'un dialogue avec les acteurs de la ville, habitants, commerçants, avec les administrations et les services et souhaitait une coproduction de la programmation avec les parties prenantes.

Ce document établi par la mairie de Bourges se décompose en quatre parties, le rappel des orientations validées (un scénario en 4 phases), les éléments de stratégie de mise en œuvre, les éléments de programme sous forme de fiches actions et enfin les propositions concernant le passage à l'opérationnel.

La première partie se décompose elle-même en 4 phases reprenant les volontés souhaitées par la municipalité, les phases étant établies par ordre de priorité des actions définissant ainsi la chronologie du phasage.

La phase de transition s'étale de 2012 à 2014, celle de lancement de 2015 à 2017, la phase active de 2018 à 2020 enfin celle de consolidation de 2021 à 2023, cependant ces dates ne sont pas fixées elles ne sont indiquées qu'à titre indicatives et peuvent évoluer selon la définition du budget de la mairie.

La seconde partie reprends point par point les stratégies à mettre en œuvre pour valider les orientations définies en 1^{ère} partie.

La troisième partie reprends chaque action mais d'un point de vue local, un focus rue par rue ou par carrefours est établi, une estimation du budget pour chaque aménagement envisagé est établi.

Enfin la quatrième partie s'intéresse à l'opérationnel et donc au phasage des différents travaux.

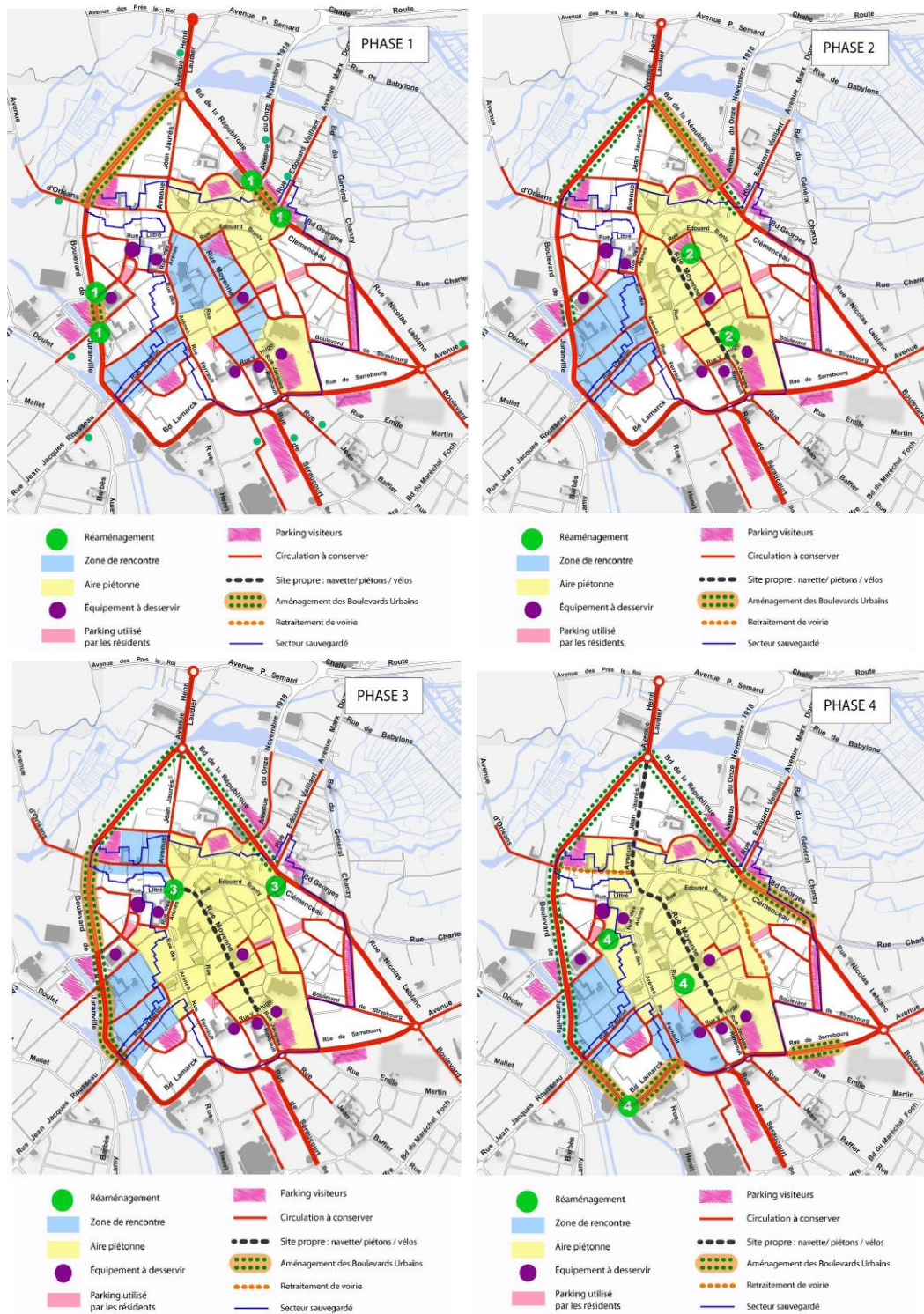


Figure 8 : Récapitulatif des différents aménagements

Espaces piétons

L'organisation des villes s'est faite en fonction des déplacements urbains, dominé depuis la moitié du XXème siècle par l'utilisation massive de la voiture, celle-ci s'est donc adaptée au modèle tout automobile. Aujourd'hui, et de plus en plus depuis les prises en comptes massives du réchauffement climatique, les villes tentent de réduire leurs impacts carbone en particulier dans le secteur des transports et cela passe par la recherche de modes alternatifs comme les transports en commun ou les modes de déplacements doux comme la marche à pieds ou le vélo. De plus cette volonté de favoriser les modes de transport alternatifs peut allier à la fois bien être et confort pour les habitant aux volontés environnementales.

La mise en place de secteurs piétons au sein des villes joue un rôle également important tant dans l'animation des villes que dans leurs attractivité. En outre la marche à pied favorise la fréquentation des commerces de proximité, l'étude des déplacements doux est nécessaire pour renforcer et revitaliser les activités du centre-ville de Bourges.

Etats des lieux

Dans un premier temps il est nécessaire d'avoir un premier aperçu des conditions du territoire dans le but d'en avoir une bonne connaissance et de pouvoir soumettre des propositions pertinentes.

Afin de bien percevoir les conditions de déplacement des piétons, il est indispensable de parcourir l'ensemble du territoire à pied. L'analyse effectuée par le PDU a porté notamment sur :

- La largeur et la qualité des trottoirs
- Les obstacles au cheminement (stationnement sauvage, mobilier urbain, etc.)
- La qualité des traversées
- Les voies piétonnes
- Les mesures de modération de la vitesse
- La prise en compte des personnes à mobilité réduite

Largeurs et qualités des trottoirs

La largeur des trottoirs va en s'améliorant dans le cas de Bourges mais cependant quelques problèmes persistent, en effet on retrouve très souvent un partage de la voirie avec les pistes cyclables, un encombrement de par le mobilier urbain non aligné et/ou mal positionné et un envahissement de l'espace par les terrasses. De plus, certains trottoirs comme ceux situés rue Edouard Branly ne permettent pas une circulation agréable pour un piéton rien qu'en terme de dimension, en effet la largeur ne permet pas à deux piétons de se croiser, ou à une personne à mobilité réduite de circuler en toute sécurité. Par ailleurs, la prise en compte de la voiture (chaussée et stationnement) prime souvent sur l'espace réservé aux autres modes, ceux-ci se voyant alors attribuer l'espace restant, les trottoirs se trouvant parfois même réduit pour permettre le stationnement des véhicules.

Les obstacles au cheminement

Comme énoncé précédemment, l'espace réservé aux piétons est bien trop souvent encombré, que ce soit d'une part par la présence d'un mobilier urbain mal organisé (place Gordaine) ou également d'autre part dans certains cas par une voie mal partagé entre cyclistes et piétons (Avenue Marcel Haegelen). En effet la volonté de séparer automobilistes et modes de transport doux va à l'encontre des piétons.

La voirie est conservée pour les véhicules mais les trottoirs deviennent parfois trop chaotiques et pas assez large pour satisfaire le partage de la voirie pour deux modes de transports ne circulant pas dans les mêmes conditions (vitesses, arrêts plus ou moins fréquents...).

En outre le stationnement sauvage est un frein à l'utilisation des modes doux en raison de l'insécurité qu'il crée. D'après des comptages et des calculs effectués par ADETEC (bureau d'étude ayant réalisé le PDU), l'agglomération berruyère compte, à un instant donné, 4000 à 5 000 véhicules garés sur trottoir, soit un tous les 50 à 100 mètres. Cette infraction est encore trop peu punie et manque de prévention, par exemple, un véhicule stationnant en permanence sur un trottoir a en moyenne un PV tous les 15 mois à Bourges.

La qualité des traversées

La configuration trop routière de nombreuses voies de la ville de Bourges rend certaines traversées difficiles pour les piétons. Et crée une coupure entre centre-ville et périphérie. On retrouve notamment, des chaussées très larges, entre 13 et 20 mètres en 2 x 2 voies (ceintures des boulevards : Boulevard de Juranville, boulevard Foch, boulevard Joffre, avenue Henri Laudier...). On retrouve des voies de tourne-à-droite et de tourne-à-gauche, et des angles de carrefours très arrondis, qui favorisent une giration rapide des véhicules. La traversée des axes de types 2 x 2 voies est parfois facilitée grâce à la mise en place d'îlots pour traverser en deux temps et sécuriser la traversée mais est insuffisamment présente sur l'ensemble des boulevards.

La ville de Bourges compte un nombre significatif de carrefours à feux, qui sécurisent les traversées, notamment pour les piétons les plus âgés ou à mobilité réduite, qui bénéficient ainsi d'un temps leur permettant de traverser à l'abri de toute circulation. Toutefois les piétons sont souvent peu ou mal pris en compte dans les phases de feux et disposent d'un temps très bref pour traverser comme c'est le cas au niveau du pont d'Auron.

A l'inverse, plusieurs giratoires ont été bien configurés, avec un petit diamètre, un seul couloir de circulation voire des îlots pour traverser en deux temps. Les véhicules les franchissent donc à vitesse modérée et les piétons peuvent traverser en toute sécurité et sans détour significatif.

Un bon exemple de ce type d'aménagement est l'ensemble formé de la place Malraux et de la place du 8 mai 1945. De plus son traitement paysager qualitatif en fait un espace public ayant un rayonnement positif marquant l'entrée du centre-ville et favorisant l'interaction avec la périphérie.

Les aires piétonnes

Par l'arrêté n°647 - 11 M du 24 juillet 2013, la circulation est interdite dans l'ensemble de l'aire piétonne instaurée dans les voies ci-dessous :

- Rue Mirebeau
- Rue Coursarlon
- Rue des Beaux-Arts
- Place Bascoulard
- Cour des Augustins
- Rue de la Poissonnerie (entre l'impasse de la Poissonnerie et la rue Bourbonnoux)
- Rue du Doyen
- Rue du Guichet
- Rue Victor Hugo (entre la rue Moyenne et la place Etienne Dolet)
- Place Etienne Dolet (entre l'Hôtel de Ville et la cathédrale Saint-Etienne)
- Promenade des Remparts
- Enclos des Jacobins
- Rue du Secrétaire
- Rue d'Auron (de la rue des Arènes à la rue des Armuriers)
- Rue de l'Abbé Berthault
- Rue de la Poëlerie
- Cours Avaricum

Le stationnement y est également interdit. Seuls certains types de véhicules sont autorisés à y circuler comme les services de secours ou les véhicules des services municipaux ainsi que les riverains.

Les véhicules empruntant les voies piétonnes doivent observer les dispositions suivantes :
Ils devront circuler à une vitesse de 6 km/h environ en tenant compte du caractère prioritaire de la circulation des piétons. Ils seront tenus d'aborder et de quitter la zone en empruntant l'itinéraire le plus court. L'arrêt de ces véhicules devra se limiter au temps strictement nécessaire aux interventions ou opérations de chargement ou déchargement.

En complément, l'Arrêté n° 556 - 24 juillet 2013 stipule que la circulation est autorisée de 6h00 à 11h00 et de 19h00 à 20h00 du lundi au samedi, sauf ayants droit et services de secours, dans les rues suivantes gérées par des bornes automatiques :

- Rue Mirebeau
- Rue Coursarlon
- Cour des Augustins
- Rue de la Poissonnerie
- Cours Avaricum
- Rue d'Auron entre la rue des Arènes et la rue des Armuriers
- Rue de la Poëlerie
- Rue de l'Abbé Berthault

De plus, La circulation est autorisée de 22h00 à 11h00 du lundi au samedi ainsi que le dimanche toute la journée, dans les rues suivantes gérées par des bornes manuelles :

- Place Gordaine
- Rue des Beaux-Arts

Les mesures de modération de la vitesse

En plus de l'aire piétonne définie ci-dessus, Bourges est dotée d'une zone 30 englobant l'ensemble du périmètre inscrit dans la 1ère ceinture de boulevards (bd Gambetta, bd de Juranville...), ces derniers non inclus. Cela permettant d'après une étude du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) d'établir un équilibre parfait entre les fonctions de vie locale et zone de circulation.


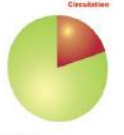








Part des fonctions vie locale et circulation					
Statut de la voie	 Aire piétonne	 Zone de rencontre	 Zone 30	 Agglomération	 Section 70
Vitesse maximale	Vitesse du pas (6 km/h)	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 Km/h

Figure 9: Impacts de la vitesse maximale par rapport aux fonctions

On retrouve une rue classé depuis 2010 en zone de rencontre : la rue Jacques Cœur, ces zones sont des secteurs limités à 20 km/h où les piétons sont prioritaires devant tous les autres modes de transport et où les vélos peuvent circuler dans les deux sens. Cependant l'utilisation de pavés médiévaux reste très inconfortable pour les cyclistes et les personnes à mobilité réduite.

Les statuts des voiries peuvent représenter des étapes intermédiaires avant la piétonisation complète. La zone de rencontre étant le parfait exemple d'une transition entre voie circulante et piétonne.



Figure 10: Rues piétonnes actuellement

On retrouve sur la carte ci-dessus, l'ensemble de la zone limitée à 30 km/h, étant délimitée par les boulevards, les rues piétonnes ainsi que la rue Jacques Cœur étant classée en zone de rencontre.

La prise en compte des personnes à mobilité réduite

« Tout individu, même un adulte jeune, svelte et en parfaite santé, peut être considéré temporairement à mobilité réduite, par exemple s'il a un enfant en poussette ou s'il porte des sacs. »

Les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent ainsi selon cette définition environ un tiers de la population, ce qui est considérable et montre bien tout l'enjeu de leur prise en compte. Elles appartiennent à des catégories aux handicaps et aux besoins très variés, que ce soit les personnes en fauteuils, les personnes aveugles ou malvoyantes, les personnes de petites tailles, les femmes enceintes...



Figure 11: Source: Consorci de Recursos i Documentació per a l'Autonomia Personal

L'exemple de la place du 08 mai 1945 est un bon exemple de la prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite avec la présence d'un abaissé de trottoir et d'une bande podotactile pouvant aider les personnes en fauteuils et les personnes malvoyantes.

En 2001, l'Office de Tourisme de Bourges avait édité un dépliant intitulé « Bourges pour tous Accès handicapés » permettant d'aider à identifier les voies difficilement accessibles.

En outre dans la ville de Bourges on retrouve l'action « les samedis piétons », celle-ci est en place depuis 1998 et a pour but de rendre piétonne une partie du centre-ville une fois tous les trimestres. Cependant son impact est plutôt négatif et cette opération est aujourd'hui perçue comme une barrière pour les véhicules qui sont confrontés à un manque d'information. Les samedis piétons devraient néanmoins disparaître après celui du 20 septembre, ou à minima subir des modifications que ce soit dans leurs communications ou dans leurs réalisations.

Offre de stationnement

Dans un souci de complémentarité avec les mesures en faveur des piétons, il a été étudié les offres actuelles en matière de stationnement afin d'évaluer la pertinence de la mise en place d'une piétonisation et quels aménagements doivent être envisagés pour compenser le déplacement du flux automobile à l'extérieur du centre-ville.

Dans le périmètre compris entre le carrefour de Verdun, la place Devoucoux, l'extrémité sud de la place Séraucourt (château d'eau) et l'Auron, l'offre publique de stationnement est de l'ordre de 8 000 places, réparties ainsi:

	Payant	Gratuit	Total
Parkings	1255 places	3500 places	4750 places
Voirie	1300 places	2000 places	3300 places
Total	2555 places	5500 places	8050 places

Tableau 1 : Répartition de l'offre de stationnement

Ainsi 30 % des places sont payantes et 60 % des places sont situées dans des parkings.

Le nombre de places de stationnement dans la ville de Bourges est estimé suffisant par le bureau d'étude ayant réalisé le PDU(ADETEC). Dans le périmètre précédemment défini, il y a environ 50 places par hectare. Cette densité se situe dans la fourchette recommandée par les spécialistes, qui est de 30 à 75 places par hectare.

Ce ratio peut être plus faible quand les transports collectifs sont attractifs. Il n'est donc pas nécessaire de créer de nouveaux parkings au regard seul de la population locale.

Cette non-nécessité de créer de nouvelles places de parking est également renforcée par les volontés au niveau municipal, en effet P. Blanc nouveau maire de Bourges affirme lui-même : « *Ce qui pêche aujourd'hui c'est le manque de signalisation de nos différents parkings. L'idée est que l'on puisse mettre des navettes gratuites pour desservir les parkings les plus éloignés* ».

Il faut également prendre en compte l'arrivée d'Avaricum, projet alliant à la fois des logements (80), un parking (342 places) et un centre commercial (13 000m²). La fin des travaux et l'ouverture est prévu pour février 2015.

Cependant on peut noter que 3300 places se trouvent sur la voirie, sachant que la piétonisation pousse à réduire la place de la voiture en ville et donc y limiter les offres de places en stationnement sur l'espace public, cette démarche devrait être compensée par des mesures proposant d'une part des offres de stationnement pour les riverains et d'autre part des places situées en périphérie des espaces piétons pour les personnes se rendant en centre-ville.

En outre le parking Séraucourt représente 1000 places sur 4750 places de parkings dans le centre-ville, et celui-ci est régulièrement occupé par les manifestations (Printemps de Bourges, Foire Jacques Cœur...), ce qui signifie que lorsqu'il y a un événement d'une importance particulière environ un quart du stationnement en parking est déjà condamné donc la non nécessité de créer des places de parkings peut être remise en cause pour prendre en compte ces périodes. Les emplacements réservés à ces manifestations pourraient être réétudiés également. De plus ces événements générant une attraction, la nécessité d'avoir une offre de parking subsidiaire est d'autant plus marquée.

L'offre en parking à Bourges se répartit comme ceci :

Nom	Mode de paiement	Capacité et particularité
Place st Catherine	Gratuit	300 places
Parking du Prado	Gratuit	500 places
Séraucourt	Gratuit	1000 places
Juranville	Gratuit	320 places
Plateau d'Auron	Gratuit	600 places
Cours Anatole France	Gratuit	300 places
E. Leclerc/Prado	Gratuit pour les clients	50 places en surface plus une partie en aérien de 50 places
Saint Fulgent/Rue Fulton	Payant	145 places souterrain/surface
Halle au blé	Payant	200 places
Place du Berry/ Rue des Arènes	Payant	34 places
Place Gustave Sarrien	Payant	16 places
Georges Sand	Payant	43 places
Nation	Payant	75 places
Cujas	Payant	220 places
Hôtel Dieu	Payant	345 places
Rue de Wittelsheim	Payant	20 places
Mairie/Cathédrale	Payant	Souterrain 300 places
Saint Bonnet	Payant	Souterrain 370 places
Place st Bonnet	Payant	30 places
Place Clamecy église St Pierre	Payant	50 places
Gare SNCF	Payant	170 places
Rue Jean Baffier	Payant	14 places
Rue Jacques Cœur	Payant	Souterrain 30 places

Tableau 2 : Caractéristique des différentes offres de parking

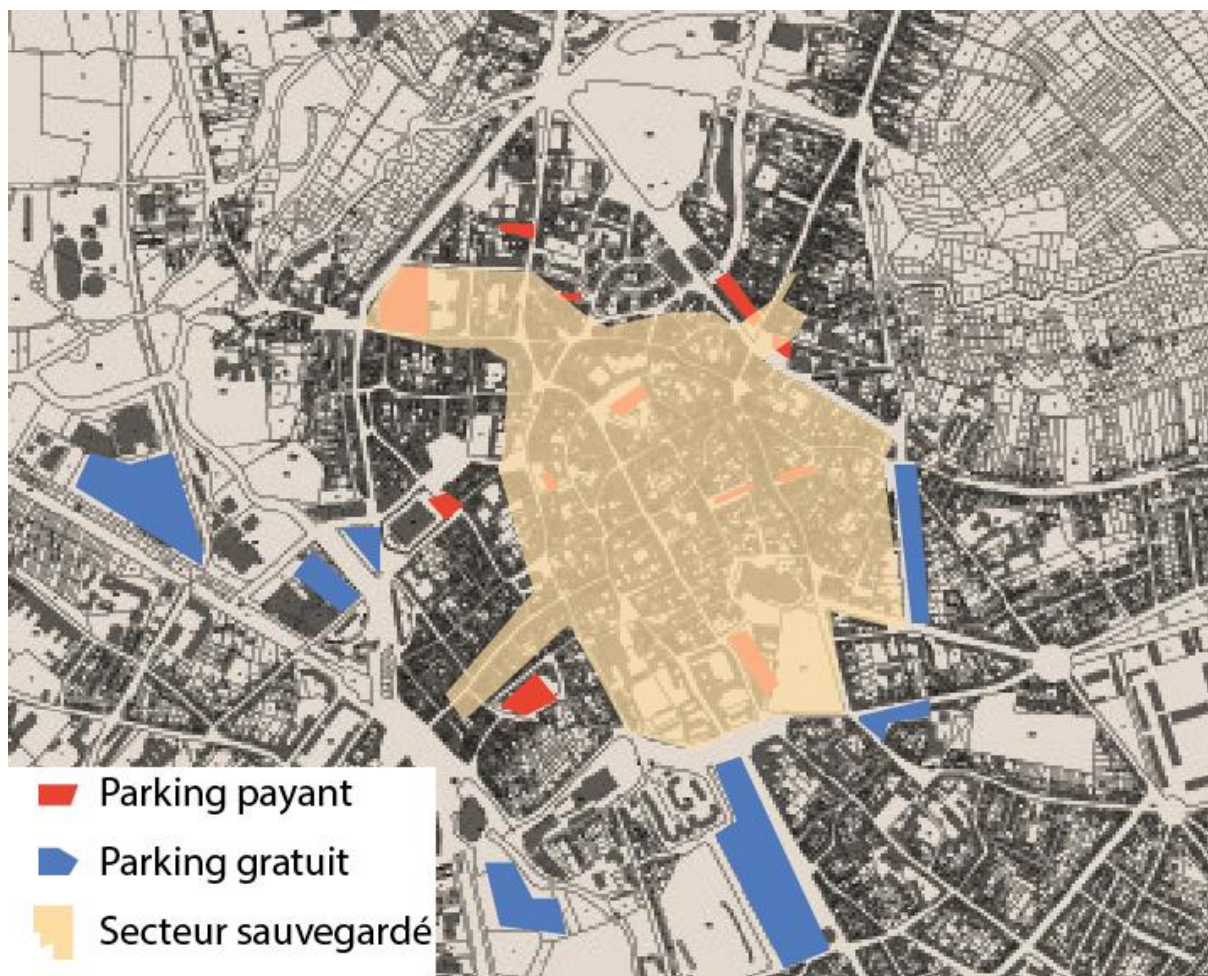


Figure 12 : Localisation des différents parkings

La carte ci-dessus nous permet de localiser les différents parkings gratuits et payants par rapport au centre-ville matérialisé par le secteur sauvegardé.

On retrouve la majorité des parkings gratuits en périphérie du secteur sauvegardé, alors que l'on retrouve les parkings payants plus en centre-ville

Cependant, certains parkings sont peu mis en valeur. Le parking Fulton, n'est absolument pas indiqué en termes de panneaux signalétique pourtant il est doté d'un parking souterrain spacieux, il y a une nécessité de réaménager l'espace public en surface pour informer de la présence du parking. Son état actuel très dégradé donne peu envie de s'y rendre.

Ce parking offrant l'avantage d'être situé à proximité du centre-ville et à deux pas de la rue d'Auron il est nécessaire de le mettre en avant afin d'offrir une offre performante et d'optimiser l'utilisation des parkings dans le centre-ville.

De même pour le parking de la place Clamecy, situé autour d'une église remarquable, l'église Saint Pierre (figurant sur le circuit d'un itinéraire touristique), le stationnement y est chaotique et le fait que la circulation autour de l'église soit autorisée dans les deux sens rend cela encore plus flagrant. Il y a une nécessité de mettre en valeur ce parking.

Enfin ces deux espaces doivent être reliés de manière qualitative aux zones attractives du centre-ville, les cheminements piétons entre ces parkings et la rue d'Auron nécessite d'être embellit.

En résumé, malgré un potentiel important, la marche n'est que peu pris en compte dans l'organisation actuelle des déplacements. Seulement 23 % des déplacements sont effectués à pied sur l'agglomération, alors que 35 % de l'ensemble des déplacements font moins d'1 km. Ces chiffres pouvant s'expliquer par des contraintes liées à une mauvaise prise en compte des piétons dans les différents aménagements. Toutefois, la prise en compte des piétons se limite à l'hypercentre et il serait judicieux d'établir une réflexion sur les liaisons centre périphérie.

Documents d'urbanisme, volontés et actions proposées

Dans cette partie nous exposerons quelles sont les recommandations et les règles à suivre par rapport à la question de la piétonisation et nous étudierons les ambitions portés par les différents documents d'urbanisme (SCoT, PDU, PLU...) afin de justifier la faisabilité et la pertinence des propositions qui suivront et de voir si des actions similaires sont envisagées à l'échelle communale ou de l'agglomération.

L'objectif du PDU de l'agglomération de Bourges est d'augmenter l'usage des modes de déplacements et transports dits "alternatifs", en concentrant la voiture sur son domaine de pertinence, sa part dans les modes de déplacements devant passer de 66 % à 57 % d'ici 2020. La volonté de se tourner vers un centre-ville piéton suit donc cette volonté.

La marche à pied fait l'objet du chapitre 4 du plan d'action du PDU de l'agglomération de Bourges: « Redonner une place majeure au piéton ». Celui-ci comporte 9 actions :

- Elaborer des plans directeurs piétons
- Assurer la continuité des cheminements
- Libérer les trottoirs du stationnement sauvage
- Supprimer les autres obstacles sur trottoir
- Sécuriser les traversées
- Mieux partager l'espace
- Développer les aires piétonnes
- Eviter les détours inutiles
- Communiquer et informer

Le PDU vise à répondre aux principaux besoins des piétons qui sont, la liberté de déplacement, la présence de liaisons pratiques et directes, la sécurité le confort et la prise en compte de certains publics devant bénéficier d'une attention particulière (enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite).

Objectif du PDU à l'horizon 2020 : Concentrer l'usage de la voiture sur son usage de pertinence, réduction de la part de l'utilisation de la voiture dans les déplacements de 66% à 57%. La marche à pied concerne 9 actions du PDU.

Elaborer des plans directeurs piétons

Un plan directeur piéton sera élaboré à l'échelle de la Ville de Bourges. Son plan d'action comportera au minimum les volets suivants :

- Hiérarchiser la voirie et organiser la circulation
- Mieux partager l'espace
- Apaiser les vitesses
- Créer des cheminements continus
- Minimiser l'encombrement des trottoirs
- Sécuriser et simplifier les traversées
- Eviter les détours

- Développer les aires piétonnes
- Se doter des compétences nécessaires
- Multiplier les plans de déplacements d'école
- Communiquer et informer

Au moins 70 % de la voirie de l'agglomération a vocation à être classée en zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne. Afin de montrer concrètement les avantages des zones 30, il est recommandé de les développer progressivement, en commençant par des secteurs emblématiques tels que les abords des écoles ou le centre-ville.

De plus la rue Moyenne fait l'objet d'une étude pour la mise en place d'une zone de rencontre, ce qui signifie qu'à long terme une réflexion pour la transformer en voie piétonne est envisagée. En effet on retrouve cette volonté dans les actions du document sur la définition de la politique des aménagements du centre-ville de Bourges.

Enfin un guide technique piéton a été mis à disposition par Bourges Plus dans son PDU afin de fournir les principales recommandations techniques à suivre pour la mise en place d'actions en faveur des piétons.

Elaboration d'un plan directeur piéton pour la ville de Bourges. Objectif de passer à 70 % de la voirie en zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne.

La rue moyenne faisant à ce sujet l'étude d'une mise en place d'une zone de rencontre.

Assurer la continuité des cheminements

Aujourd'hui, la réglementation impose que les cheminements piétons fassent au minimum 1,40 m libre de mobilier et de tout autre obstacle. Cette largeur permet à un fauteuil roulant de manœuvrer ou à deux piétons de circuler côte à côte ou de se croiser. Pour aller plus loin, la circulaire du 23 juin 2000 (accessibilité aux personnes handicapées), qui est une référence pour les marchés publics, stipule une largeur minimale d' 1,80 m en effet une telle largeur permet le croisement de deux fauteuils.

Selon le PDU, par mesure d'économie ou pour des raisons architecturales ou techniques, on peut remplacer les trottoirs par des cheminements protégés par des potelets, permettant à la fois d'assurer des cheminements piétons sans dénivellation et de ralentir les véhicules. Ils sont intéressants en particulier dans les zones 30 et donc dans l'ensemble du centre de Bourges délimité par les boulevards.

De même, il doit être évité dans la mesure du possible de créer des aménagements cyclables sur les trottoirs, afin de ne pas les faire au détriment des piétons.

LARGEURS MINIMALES NÉCESSAIRES

Les largeurs indiquées ci-dessous sont des largeurs minimales et hors obstacles.

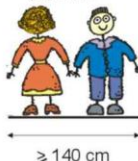
Un piéton svelte et valide :



Une personne à mobilité réduite :



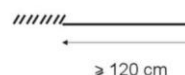
Deux piétons sveltes et valides :



Cas général

En l'absence de mur et d'obstacle de part et d'autre du cheminement

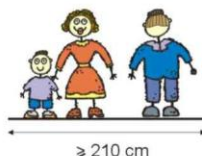
Largeur minimale réglementaire :



Deux piétons à mobilité réduite :



Trois piétons sveltes et valides :



Quatre piétons sveltes et valides :



Une attention particulière sera également portée au revêtement du sol, les cheminements piétons seront systématiquement réalisés en matériau durable. On évitera en particulier le sable stabilisé, instable dans le temps (érosion), préjudiciable pour les chaussures légères par temps de pluie et pour les personnes en fauteuil roulant (qui se salissent les mains à chaque tour de roues).

Le revêtement doit être lisse et non glissant. On évitera donc les pavés bombés (source d'instabilité et d'inconfort pour les personnes à mobilité réduite) et les dalles calcaires (très glissantes par temps de pluie).

En outre dans le but d'éviter les déformations des trottoirs il sera privilégié l'utilisation d'essence d'arbres ne développant pas de racines horizontales trop importantes.

Libérer les trottoirs du stationnement sauvage

D'après une étude réalisée en 2001 pour le compte du PREDIT (programme interministériel de recherche sur les transports). Les mobiliers anti-stationnements ne suffisent pas et la lutte contre le stationnement sauvage passe impérativement par la sanction des contrevenants, accompagnée d'une communication en amont et en aval.

Un marquage au sol des emplacements sur la chaussée réservés aux stationnements est plus favorisé que la mise en place d'un mobilier anti-stationnement. Surtout qu'il permet un ralentissement des véhicules sur la chaussée alors que le mobilier anti-stationnement réduit la largeur des trottoirs, peut être gênant pour certaines catégories de PMR et est plus coûteux.

Pour être cohérentes et montrer l'exemple, les communes doivent supprimer toutes les places marquées sur les trottoirs, dès lors qu'elles réduisent le cheminement piéton. Des places peuvent être marquées sur trottoir si et seulement si deux conditions sont remplies simultanément :

- Ne pas réduire le cheminement des piétons (par exemple en intercalant du stationnement dans un alignement d'arbres ou autre mobilier urbain)
- Etre limitées par des obstacles physiques empêchant d'aller au-delà du marquage (potelets ou barrières, par exemple)

Les bordures de trottoir basses ou chanfreinées sont proscrites, on adoptera donc des bordures de hauteur supérieure ou égale à 12 cm pour dissuader les automobilistes de stationner sur les trottoirs.

Par exemple pour lutter contre le stationnement sauvage un communiqué a été distribué sur la ville de Saint-Doulchard par la mairie.

La communication en amont peut prendre la forme d'articles dans la presse (notamment le bulletin municipal) et de tracts à glisser sous les essuie-glaces des contrevenants et à distribuer dans les commerces, les lieux publics, voire dans toutes les boîtes à lettres. Le message à faire passer est le suivant :

- Les trottoirs sont réservés aux piétons
- Le stationnement sur trottoir est interdit par le code de la route. Il est préjudiciable aux piétons (inconfort, insécurité...), notamment aux plus vulnérables d'entre eux (personnes à mobilité réduite)
- Les contrevenants vont être sanctionnés

Le PDU formule les recommandations suivantes. Un mois après le début de l'information, la police municipale commence à sanctionner les contrevenants. En cas de réclamation, on explique aux personnes verbalisées pourquoi elles ont été sanctionnées et on leur dit que la sanction est la même pour tous les contrevenants et qu'il n'y a pas de passe-droit.

Les bordures de trottoirs doivent être supérieures ou égales à 12 cm. Largeur minimale des cheminements piétons: 1.40 m ou 1.20 m s'il n'y a aucun murs et aucun obstacles de part et d'autre du cheminement.

Supprimer les autres obstacles sur trottoir

Le mobilier urbain doit être autant que possible implanté en limite de trottoir, soit directement dans la bordure (mobilier anti-stationnement), soit en limite des propriétés (lampadaires...).

L'alignement du mobilier urbain, des arbres et des chevalets permet de laisser un cheminement large, il est recommandé par le PDU de l'agglomération de Bourges de respecter un alignement en bordure de trottoir afin de laisser une libre circulation au piéton.

Lors de travaux sur la voirie il est imposé le maintien d'un cheminement piéton suffisant ou la création d'un cheminement protégé sur la chaussée, tel qu'une passerelle permettant l'accès à tous au commerce ou autre espace public.

Dans le but de réduire ces pratiques, il est également envisagé dans le SCoT, des réflexions à mener sur le stationnement et les parkings-relais.

Sécuriser les traversées

Ils doivent répondre aux critères suivants :

- Eviter des détours aux piétons
- Etre les plus courtes possibles
- Assurer une visibilité optimale entre les piétons et les conducteurs de véhicules
- Eviter les dénivellations aux piétons
- Sur les axes à fort trafic, laisser un temps de traversée sans passage de véhicules

Plusieurs aménagements répondent aux critères précédemment cités tels que les trottoirs traversant (les piétons restent au même niveau alors que les véhicules subissent une dénivellation. Le passage pour piéton surélevé, l'avancé du trottoir et enfin les mini giratoire comme celui du 8 Mai à Bourges.

Les feux tricolores permettent en particulier aux piétons de traverser sans être exposés au flux de véhicules. Pour bien jouer leur rôle, ils doivent répondre aux critères suivants :

- Eviter les attentes trop longues, qui dissuadent les piétons les moins à l'aise et encouragent les autres à traverser quand le feu est rouge. Aux intersections, le réglage des feux prévoira un temps de « vert » équivalent pour les piétons et pour les véhicules avec une attente de 30 secondes au maximum
- En dehors des intersections, les feux à boutons poussoirs peuvent apporter une réponse satisfaisante en stoppant le flux de véhicules uniquement quand un piéton se présente. Les boutons poussoirs doivent avoir un effet rapide (moins de 10 secondes et si possible moins de 5 secondes)
- L'organisation et la durée des phases des feux doivent permettre la traversée en un seul temps, même pour les piétons lents, pour lesquels il faut prévoir une durée de vert permettant de traverser à une vitesse de 0,5 m/s
- Proscrire les feux clignotants pour les tourne-à-droite des véhicules ; ces derniers doivent avoir le feu vert uniquement en même temps que les véhicules continuant tout droit,
- Eviter autant que possible les phases de tourne-à-gauche pour les véhicules

D'après le Code de la Route, le piéton a l'obligation d'emprunter un passage piéton s'il est à moins de 50 mètres. Cette obligation peut être contraignante et générer des détours conséquents. C'est pourquoi il est important d'implanter les passages piétons à bon escient.

En zone 30, les piétons doivent pouvoir traverser n'importe où. Il est donc recommandé de ne pas y marquer de passages piétons.

Mieux partager l'espace

Le partage de l'espace public doit mieux être équilibré, à ce titre les documents d'urbanisme préconisent de dédier une part de 50 % de la largeur totale entre bâtis à la voiture (circulation + stationnement) pour les voies urbaines nouvelles ou réaménagées. Les espaces dédiés à d'autres fonctions que les déplacements (aménagements paysagers, terrasses de cafés...) et le mobilier urbain

sont comptés à part et ne sont pas inclus dans le total alors qu'actuellement, la voiture se voit souvent attribuer 80 à 90 % de l'emprise disponible.

Certains aménagements récents s'approchent de cet objectif chiffré. Ainsi, avenue Marcel Haegelen, la nouvelle configuration attribuée à la voiture 50 à 60 % de la largeur utile, selon les tronçons.

Les configurations à 2 x 2 (et 2 x 1) voies seront remplacées par des 1 x 1 voies sur tous les axes urbains de l'agglomération berruyère se situant en deçà ou autour de 20 000 véhicules/jour, notamment l'ensemble des avenues et boulevards de Bourges. Parmi les axes à réaménager, figurent l'avenue Henri Laudier, le boulevard Gambetta, le boulevard de Juranville, le boulevard d'Auron, le boulevard Lamarck, le boulevard de l'Industrie, le boulevard Joffre et le boulevard Foch. Ces réaménagements sont d'autant plus justifiés que le trafic baisse dans Bourges, notamment du fait de la rocade en développement.

Outre un meilleur partage de l'espace, ces réaménagements permettront d'apaiser les vitesses et d'améliorer la sécurité routière.

La largeur de la voie peut être également réduite et donc adaptée à une allure modérée, selon le CERTU, une largeur maximale de 6 m permet le croisement de deux poids lourds en toute situation. Selon le flux de véhicule, sa typologie et la vitesse réglementaire maximale autorisée on pourra alors réduire la largeur de la voirie.

		Trafic poids lourds		
		Faible ou nul	Modéré	Elevé
Largeur recommandée	à 30 km/h	4,20 à 4,50 m	4,50 à 5,00 m	5,00 à 5,50 m
	à 50 km/h	4,50 à 5,00 m	5,00 à 5,50 m	5,50 à 6,00 m

Source : Rue de l'Avenir / CERTU

50 % de la largeur totale entre bâti maximum doit être accordée à la voiture. Reconfiguration des boulevards 2 x 2 voies en 1 x 1 voie.

Prise en compte des personnes à mobilité réduite

Les principaux textes de référence sont :

- La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- La loi pour la voirie et les espaces publics : les décrets n° 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007
- La loi pour les transports en commun : le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 et les arrêtés du 3 mai 2007 et du 18 janvier 2008
- La directive du 13 avril 2006, qui précise les modalités d'application de la loi du 11 février 2005

D'autre part les ERP (établissements recevant du public) sont également soumis à la loi du 11 février 2005 et doivent prendre un certain nombre de mesures afin de mettre aux normes leurs différents locaux avant le 1^{er} Janvier 2015.

Les principaux points à retenir sont les suivants :

- Largeur des cheminements

1,40 m minimum libre de tout obstacle ou 1,20 m minimum s'il n'y a aucun mur et aucun obstacle de part et d'autre du cheminement.

- Profil en long, pente et dévers

Ressaut maximal de 2 cm aux traversées (pouvant être porté à 4 cm maxi si chanfrein à 1/3)

Dévers maximal de 2 %.

Pente maximale de 5 %, lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 m en cheminement continu. Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0.40 m de hauteur.

En cas d'impossibilité technique la pente sera portée à 8 % sur une longueur 2 m et jusqu'à 12 % sur une longueur 50 cm.

- Paliers de repos

Ils sont horizontaux et doivent occuper un espace d'une surface de 1.20 m x 1.40 m

- Traversées

Largeur minimale de l'abaissé de trottoir : 1,20 m.

Bande d'éveil de vigilance (bande podotactile).

Contraste tactile sur la chaussée.

- Feux tricolores

Dispositifs sonores ou tactiles pour les aveugles et les malvoyants.

- Obstacles et mobilier urbain :

L'abaque ci-contre indique les minima réglementaires à respecter afin de permettre aux aveugles de détecter le mobilier avec leur canne et aux malvoyants de le voir à l'avance.

Ces minima sont contraignants et amènent à implanter du mobilier encombrant et peu esthétique (ex : au moins 80 cm x 80 cm x 40 cm pour le mobilier bas).

Stationnement

2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.

Répartition homogène sur la zone de stationnement.

Cheminement libre de tout obstacle.

Largeur $\geq 3,30$ m.

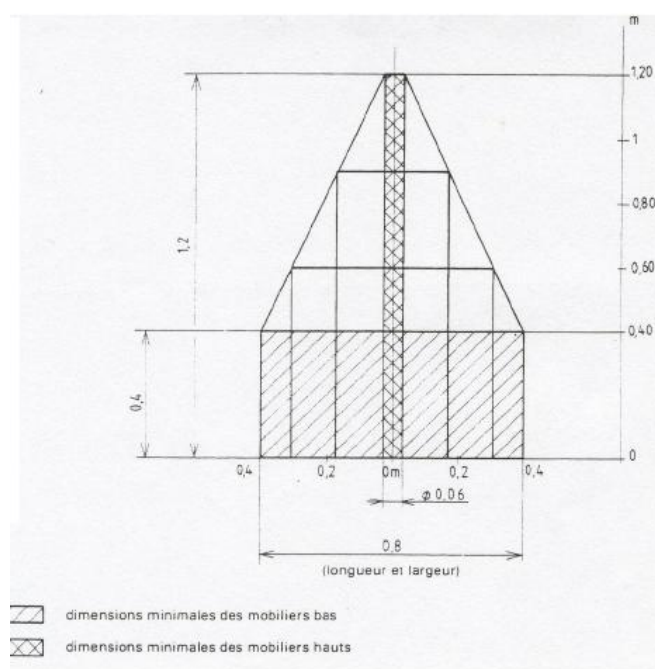


Figure 13 : Obstacles et mobilier urbain

Concrètement aujourd'hui, les villes de Bourges et Saint-Doulchard ont lancés leurs PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics), il est imposé par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Celui de Bourges a pour objet de préciser les conditions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus en faveur des personnes à mobilité réduite. Il se focalise sur la continuité de la chaîne de déplacement, qui englobe le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport en commun et leur inter modalité. Il tient compte des dispositions du plan de déplacements urbains.

Dans ce document on retrouve pour objectif de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes, le stationnement, les feux de signalisation et les emplacements d'arrêts des véhicules de transport en commun situé sur le territoire de la commune.

Le PAVE est constitué d'un état des lieux de l'accessibilité, de propositions de travaux pour l'améliorer, du chiffrage et de la programmation envisagés. Chaque rue fait l'objet de l'établissement d'une fiche diagnostic, comprenant l'état des difficultés rencontrées et l'estimation des travaux nécessaires.

A titre d'exemple, 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement doivent être réservés aux stationnements pour les personnes en situation de handicap, ces places doivent être répartis de façon homogène lorsqu'elles sont sur la voirie et également aux plus près des sorties de parking ou à proximité des services desservies.

La largeur réglementaire de ces places doit être de 3,30 mètres minimum, (sachant qu'une place de stationnement classique a pour largeur 2.50 mètres) afin de permettre un stationnement de la voiture ainsi qu'une bande d'aisance permettant de sortir du véhicule avec un fauteuil. Un logo doit être matérialisé au sol et un panneau de stationnement interdit sauf GIC GIG. S'il n'est pas de plein pied avec le trottoir, un passage d'une largeur de 0.80 m doit permettre de rejoindre le trottoir sans passer par la chaussée.

Les marches d'escaliers doivent suivre les recommandations suivantes :

Hauteur max : 16 cm

Largeur min du giron des marches : 28 cm

Le nez des premières et dernières marches doit être contrasté visuellement et avoir une largeur de 5 cm minimum.

Une main courante est obligatoire pour tout escalier de 3 marches ou plus, celle-ci doit se trouver de chaque côté ou être intermédiaire et utilisable de part et d'autre. Selon la taille de l'escalier les tailles et caractéristiques des gardes corps ont des dimensions imposées.

Les grilles et fentes au sol ne doivent pas avoir de trous dépassant un rayon de 2 cm.

Eviter les détours inutiles

L'objectif étant de limiter les effets de coupure, de détour et donc de créer des allées et chemins piétons rendant la circulation piétonne plus fluide.

Les documents d'urbanisme demandent de profiter de toutes les opportunités pour réhabiliter les allées existantes et pour en créer de nouvelles, notamment lors de l'urbanisation de nouveaux secteurs. Sauf exception, ces itinéraires seront ouverts aux vélos, avec une signalétique adaptée. Ceci afin d'éviter un cloisonnement des quartiers ou des lotissements par des opérations fermées sur elles-mêmes, afin d'assurer une perméabilité maximale aux déplacements piétons

Enfin les voies se terminant en impasse mais possédants une issue pour les piétons devront être signalées par le panneau suivant.



Figure 14 : Signalisation impasse avec issue piétonne

Communiquer et informer

Les itinéraires piétons doivent être jalonnés, en particulier quand ils diffèrent des itinéraires automobiles (sens uniques, voies piétonnes, etc.). Le jalonnement indiquera les principaux pôles (établissements scolaires, gare, centre-ville, équipements publics, quartiers...). Il comportera également des indications de distance (avec une précision à l'hectomètre) et/ou de durée (sur la base d'une vitesse moyenne de 4 km/h).

Il est souhaitable d'adopter une charte graphique unique à l'échelle de l'agglomération. En outre un plan des itinéraires piétons peut permettre de visualiser les cheminements possible d'un point de vue piéton au sein du centre-ville, à ce niveau l'office de tourisme de Bourges favorise les itinéraires piétons et encourage la découverte de la ville de cette manière.



L'exemple ci-dessous permet de savoir à combien de temps de la Place de Maréchal Leclerc se situe les piétons à Poitiers, cette exemple est pertinent s'il existe un espace central dans la ville, de plus les piétons sont sensible aux distances exprimées en minutes plutôt qu'aux distance métriques qui n'ont pas de réelle valeur indicatives permettant de se projeter.

Si l'on adapte ce type de carte au niveau de Bourges afin de montrer aux piétons que les temps de parcours à pieds sont abordables ou non, il serait envisageable de proposer une double centralité avec une carte vers la cathédrale et l'autre vers la place Gordaine par exemple, Avaricum pourrait également être une centralité cela dépendant des effets de celui-ci. La place Cujas si son rôle venait à évoluer pourrait être le lieu central pour la ville de Bourges en effet la centralité se situant logiquement entre le pôle commercial Mirebeau-Avaricum et la Cathédrale. La carte suivante représente les temps de parcours à pied depuis la place Cujas (carrefour entre la rue Moyenne, la rue du commerce, la rue Jacques Cœur et la rue Edouard Branly). Sachant que la vitesse moyenne d'un piéton ici est d'une valeur de 4.5 km/h, sachant qu'il faut pour la ville de Bourges prendre en compte le relief pour certaines zones.

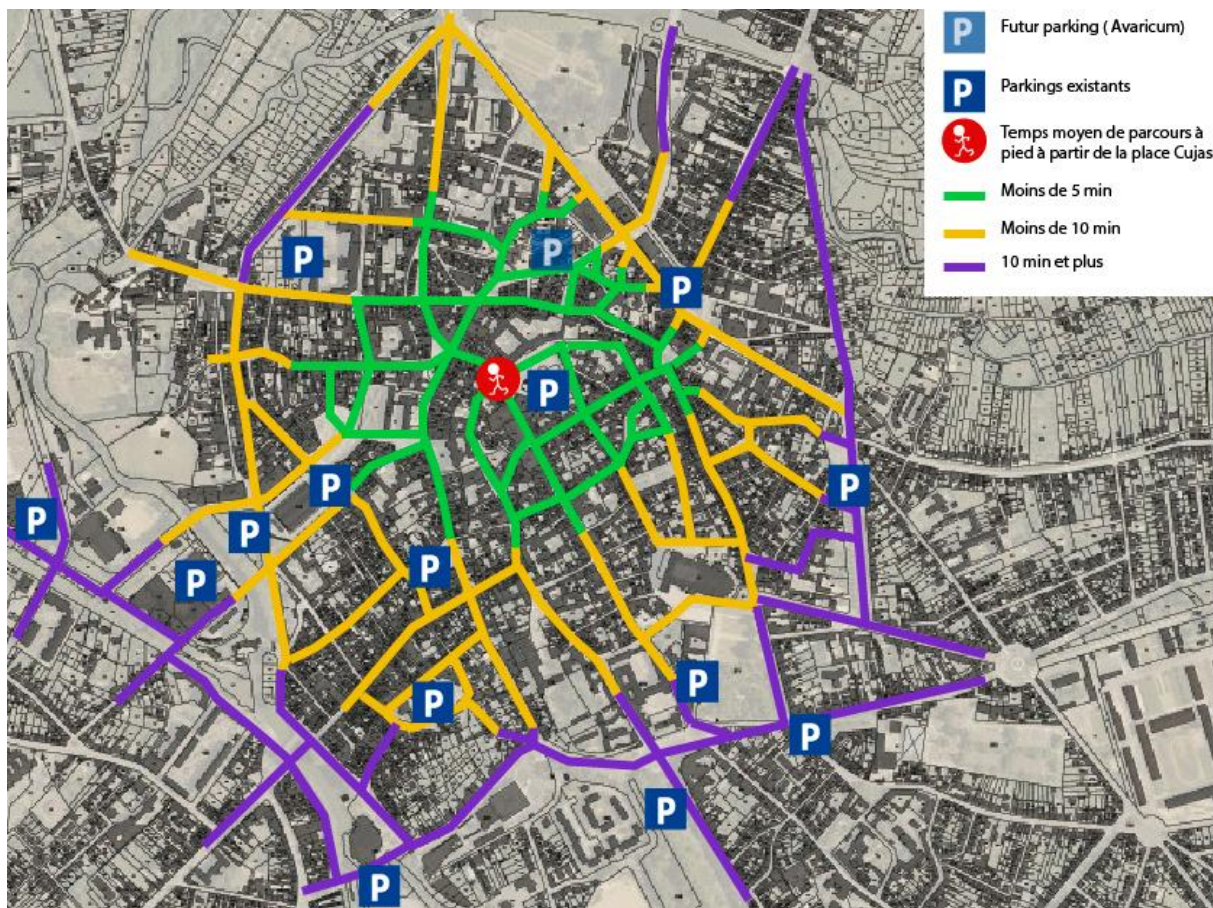


Figure 16 : Distance-temps à partir de la place Cujas

Les parkings ont été localisés afin de mettre en évidence les courtes distances séparant certains espaces dans le but de réduire l'utilisation de la voiture en centre-ville. On peut ainsi observer qu'il n'y a très peu de parking situés à moins de 5 min de la place Cujas actuellement (parking Cujas et Halle au blé), que l'intégralité des parkings du centre-ville est située à moins de 10 min de la place Cujas (Halle Saint Bonnet, Hôtel Dieu, Halles au blé, Juranville, Saint Fulgent, Eglise saint Pierre, Hôtel de ville, Cujas et Avaricum). Tandis que les parkings Séraucourt, Marronniers, Anatole France, Prado et du Plateau d'Auron sont situés entre 10 et 15 min de la place Cujas.

Cette carte n'a pas de réelle valeur si l'on change d'origine on aura alors une tout autre vision de la ville. Par exemple si l'on considère la Cathédrale comme élément central, on peut observer une carte similaire mais déplacer vers le Sud, les parkings de Séraucourt et Maronniers devenant les plus proches alors que l'hôtel Dieu s'éloignerait du centre en terme de distance temps.

En termes d'aménagements proprement dits, les priorités sont les suivantes :

- Création ou élargissement de trottoirs
- Sécurisation des traversées
- Mise aux normes des abaissés de trottoir

Les secteurs à aménager en priorité sont ceux qui répondent à l'un ou à l'autre des critères suivants :

- Secteurs concentrant un nombre important d'accidents de piétons. Un suivi de l'évolution des accidents permettra d'évaluer les aménagements réalisés et, le cas échéant, de prévoir un renforcement ou une évolution des aménagements ou des actions
- Secteurs à forte fréquentation piétonne : établissements scolaires, quartiers commerçants, services publics, gare, gare routière, arrêts de bus...

Il est envisagé par le PDU de consacrer un budget de 20 euros par habitant et par an aux aménagements en faveur des piétons cela ferait un budget théorique d'environ 1 400 000 euros pour Bourges par an.

Piétonisation de la place Gordaine

Enfin une expérimentation a lieu du 21 juin au 31 août 2014, en effet la place Gordaine est interdite à la circulation afin de renforcer son caractère de place animée. Selon Philippe Mercier, maire adjoint délégué à la sécurité, à la prévention, au commerce, à l'artisanat et au PME, ce choix répond à des exigences de sécurité environnementales.

« Les voitures n'apportaient rien à l'environnement commercial, puisque pour beaucoup d'automobilistes, passage par la place Gordaine était une simple voie de circulation et un raccourci. »

Cette action a été décidée en concertation avec les commerçants du secteur et dans le but de rendre l'espace plus agréable aux promeneurs, aux touristes et aux familles avec enfants pour assurer leur sécurité. Cette piétonisation est appliquée à titre expérimentale, un bilan sera dressé à la fin de la période et il sera alors décidé de la poursuite de l'action et ceci sur un temps plus long ou un espace plus large.

Définition de la politique d'aménagement des espaces publics du centre-ville de bourges

Une étude a été réalisée par la ville de Bourges entre Septembre 2011 et Juillet 2012 dans le prolongement du PDU, elle consiste à l'élaboration d'un programme d'actions destiné à la recomposition des espaces publics du cœur de ville et échelonnées dans le temps.

L'espace public contribue à mettre en valeur la ville et son architecture, à améliorer la qualité de vie des résidents et à accueillir les visiteurs. C'est grâce à cette polyvalence et à cette capacité d'accueil que la ville est vivante, animée et attractive, sa gestion s'inscrit dans l'objectif de la ville qui est d'accroître l'attractivité commerciale, touristique et résidentielle de centre-ville.

Le cahier des charges de l'étude exprimait le souci de la collectivité de mener à bien la réflexion dans le cadre d'un dialogue avec les acteurs de la ville, habitants, commerçants, avec les administrations et les services et souhaitait une coproduction de la programmation avec les parties prenantes.

Cette étude ayant validée des orientations définies autour d'un scénario établi autour de quatre phases.

- Phase de transition (2012-2014)
- Phase de lancement (2015-2017)
- Phase active (2018-2020)
- Phase de consolidation (2021-2023)

La phase de transition s'appuie sur certaines actions à mettre en place :

- La signalisation de l'emplacement des parcs de stationnement périphériques et de leurs disponibilités
- Les liaisons avec la Halle Saint-Bonnet qui comprend une réserve de stationnement complémentaire et l'accès au Palais des Sports du Prado agrandi
- La mise en cohérence des statuts des voies par secteur

La phase de lancement correspond au premier ensemble de mesures significatives de la transformation du centre-ville : aménagement de la place Cujas, début de retraitement de la rue Moyenne, transformation du boulevard de la République en boulevard urbain, réaménagement de la place Victor Hugo.

Enfin dans la phase de consolidation, le schéma ne peut être qu'indicatif. Le dispositif, en effet, sera impacté par de nombreux facteurs, notamment, le type d'améliorations apportées aux transports collectifs, la relocalisation éventuelle des gares routières et les projets de LGV.



Suite à la définition des propositions, des fiches actions ont été réalisé concernant chaque secteur, un budget a été également défini.

40

Un diagnostic a été établi (à la date du 14 février 2012) pour étudier les remplissages des parkings du centre-ville et de sa proche périphérie (ceinture des boulevards), il en ressort que les parkings du plateau d'Auron, du Prado et de Lahitolle sont sous-utilisés avec respectivement des taux de remplissage de 26 %, 22.4 % et 56.5 %. Par conséquent lors des grandes manifestations, c'est-à-dire quand le parking Séraucourt arrive à saturation, il est envisagé de favoriser un report sur ces parkings.

Les actions pouvant être menées pour favoriser ce report sont les suivantes :

- Indiquer la fermeture du parc de stationnement en question aux approches de la ville
- Identifier et indiquer les itinéraires vers les parkings relais
- Indiquer le nombre de places disponibles sur ces parcs en temps réels à l'aide des afficheurs du jalonnement dynamique. Dans un premier temps, des équipes à vélo sur les parcs munies de talkie-walkie pourraient renseigner les usagers sur la disponibilité des places sur toutes les réserves de stationnement de la ville en attendant l'installation des afficheurs du jalonnement dynamique

Cependant lors du printemps de Bourges, et afin d'éviter de saturer la capacité de stationnement, il est nécessaire de mettre à disposition des parkings provisoires en périphérie avec liaison vers le centre-ville pour la durée de l'événement. Le nombre de places provisoires nécessaires est estimé à 1000. Ces places pourraient être provisoirement installées sur les terrains militaires, sur des terres privées ou sur des terrains en périphérie appartenant au département. Le fait d'aménager ces parkings provisoire, permet à la fois de faciliter l'organisation du festival mais il permet également de conserver une offre de stationnement adaptée aux usagers locaux.

Lors de la réunion du 09 septembre la Maire de Bourges a mis en avant le fait qu'une gestion particulière des tarifications des stationnements est en cours. Cela prenant en compte la mise en place d'une période de gratuité d'une heure pour le parking Cujas, de plus la rue d'Auron se verrait attribuer une tarification spéciale type « disque bleu » à titre expérimental qui serait plus adaptée aux commerces de bouche.

De même la signalisation des places de parkings disponibles en temps réel est actuellement en projet. Ces opérations devant intervenir à cours termes selon le Maire, un conseil municipal a porté sur ces actions le 19 septembre.

Propositions de la part du collectif

Voici quelles propositions ont été retenues par le collectif les commerçants dans le travail de la mission prospective commerce.

Lieux nécessitant un accès permanent par voie routière

Il a été analysé dans un premier temps avant de proposer la mise en place d'un secteur piéton, quels sont les lieux nécessitant un accès véhicules permanent. En effet ceux-ci en raison de leurs fonctions doivent avoir un accès permanent à une voie circulante pour permettre leur bon fonctionnement. On a donc retenu les lieux suivants :

- L'hôtel d'Angleterre (31 chambres en centre-ville) au niveau de la place Jacques Cœur
- La poste située rue Moyenne
- La préfecture du Cher et le conseil général du Cher situés place Marcel Plaisant
- Le centre administratif Condé (centre des finances publiques, Centre des impôts fonciers...)
- La mairie de Bourges (employant environ 1000 personnes)

La majorité de ces espaces ont donc des rôles administratifs et se situent pour la plupart dans le sud-est du centre-ville, entre la rue d'Auron et la cathédrale.

Ces espaces nécessitant donc un accès véhicule, il est nécessaire d'assurer une circulation véhicule jusqu'à ces différents lieux, par conséquent le schéma de circulation piéton du centre-ville prendra

en compte ces différents espaces en permettant une circulation. Cependant l'ouverture des voies piétonnes aux riverains et aux ayant droits peut permettre de desservir ces différents espaces. Suite à cela, les différents parkings ont été localisés et étudiés, en effet si l'on piétonnise le centre-ville de Bourges il faut également prévoir une offre de stationnement suffisante permettant un report modal de la voiture au piéton, dans cette optique il a été pensé de créer des parkings « relais » ou plutôt des parkings de proximité, permettant de délaissier la voiture au profit des transports en communs.

Proposition d'un nouveau plan de déplacement

Les volontés des commerçants sont de créer une liaison douce entre le secteur de la cathédrale et le centre ancien historique. Ceci permettant également d'exprimer une volonté de créer un espace central, animé et vivant, matérialisé par la place Gordaine.

Cette place est en effet en l'état actuelle que très faiblement animée, une piétonisation permanente de celle-ci permettrait d'une part pour les habitants et les touristes de trouver un lieu unique dans la ville de Bourges, vivant et animé et pour les commerçants cela leur permettrait d'étendre leurs surfaces de terrasses par exemple. Un réaménagement de la place serait à envisager afin d'aérer l'espace en dégagant les éléments inutiles comme les plots empêchant les stationnements.

Aujourd'hui la traversée de la place par des véhicules créer une atmosphère peu agréable, prendre un café en terrasse avec une traversée importante de véhicule à moins d'un mètre est peu confortable. La piétonisation de cette espace pourrait alors faire du parc actuel un espace central animé (fontaine et scène aménageable) entouré de terrasses.

La place Cujas actuellement majoritairement occupée par un parking pourrait également remplir ce rôle mais cela se ferait dans un second temps après une piétonisation efficace du centre-ville et un report des flux vers les parkings extérieurs. De plus le PSMV laisse apparaitre une possibilité de reconversion possible pour cet espace car il fait mention d'une zone classée en « emprise de construction imposée ». Cela signifiant que le parcellaire du parking peut être réduit et accueillir un lieu tel qu'un café, un restaurant ou un bar, renforçant le caractère central de cette place. L'implantation d'un bâtiment accueillant un commerce assurerait une fonction d'animation et contribuerait à l'attractivité du centre-ville de Bourges.

De plus c'est la seule place assez vaste dans la ville de Bourges qui pourrait remplir le rôle d'espace animé, dynamique et accueillant, tout en permettant une circulation des riverains autour. Cependant ce changement de rôle doit se faire une réflexion concernant le report des places de stationnement perdues, une place urbaine en lieu et place du parking Cujas ne peut que favoriser les déplacements piétons.

La volonté de rendre les rues suivantes piétonnes est exprimée par les commerçants:

- Rue Moyenne
- Rue de la Cage Verte
- Rue Emile Zola
- Rue du Docteur Témoïn
- Rue de la Monnaie
- Rue de la petite armée
- Rue de la grosse armée
- Rue Edouard Branly
- Rue de l'Hôtel Lallemant
- Rue Michel de Bourges
- Rue Jean Girard
- Rue Bourbonnoux (jusqu'à la place Louis Lacombe)

Ces rues ont été retenues car elles n'assurent aujourd'hui qu'une fonction de traversée du centre-ville, ainsi en les rendant ouverte aux piétons, seuls les riverains circuleraient dans ces rues. Par conséquent le flux de voiture traversant le centre-ville pourrait être réduit.

Les rues donnant un accès à une place de stationnement ont quant à elles été volontairement laissées ouvertes à la circulation.



Figure 18 : Rues entièrement piétonnes existantes et proposées

La carte ci-dessus présente la nouvelle zone piétonne définie d'après les propositions des commerçants (vertes) et d'après les rues piétonnes déjà existantes (bleues).

On observe donc que les propositions actuelles permettent de créer un lien entre le secteur de la cathédrale, la partie haute de la rue d'Auron et le cœur commerçant au niveau de la rue Mirebeau.

Ces rues peuvent dans un premier temps être fermées aux véhicules afin de tester la pertinence de la mesure piétonne, on peut ainsi comme dans le cas de la place Gordaine proposer une piétonisation pour une durée limitée, effectuer un bilan des différents impacts observés puis décider d'allonger l'air d'effet ou la durée.

L'avantage de cette proposition est qu'elle permet toujours de desservir les lieux qui nécessitent un accès véhicule permanent tout en créant un réel centre piéton étendu d'Avaricum à la Cathédrale.

De plus cet espace serait bordé par des parkings de proximité comme le parking de la mairie (souterrain), le parking Cujas et le parking de la Halle St Bonnet.



Figure 19: Sens des déplacements actuels

Lorsque qu'on observe l'organisation des déplacements dans le centre-ville de Bourges on remarque dans un premier temps qu'hormis la ceinture des boulevards formant un pseudo-périphérique la majorité des rues sont à sens unique.

Par conséquent il existe des lieux particuliers qui se situent à la croisée de plusieurs chemins et deviennent des points de passage obligatoire lors de la circulation dans le CV. Par conséquent la bonne gestion de ces lieux est primordiale.

En l'état actuel des choses, la place Mirpied et dans une moindre mesure mais dans la continuité, la place Planchat, sont des places tournantes de la ville. Pour réduire voir éviter la formation d'un goulot d'étranglement au niveau de l'entrée de la rue du commerce en direction du parking Cujas, il est indispensable de traiter au mieux les entrées depuis l'hôtel Dieu et depuis la gare ceci passant par la mise en place de panneaux dynamiques indiquant les nombre de places de disponibles.

Cette observation nous amène donc à la rue Moyenne, elle occupe un rôle particulier par rapport à son implantation centrale dans la ville, cependant cela est aussi son défaut car une majorité des véhicules empruntant celle-ci ne s'y arrête même pas mais ne l'utilise que pour traverser la ville plus rapidement et ne pas avoir à faire le tour par les boulevards.

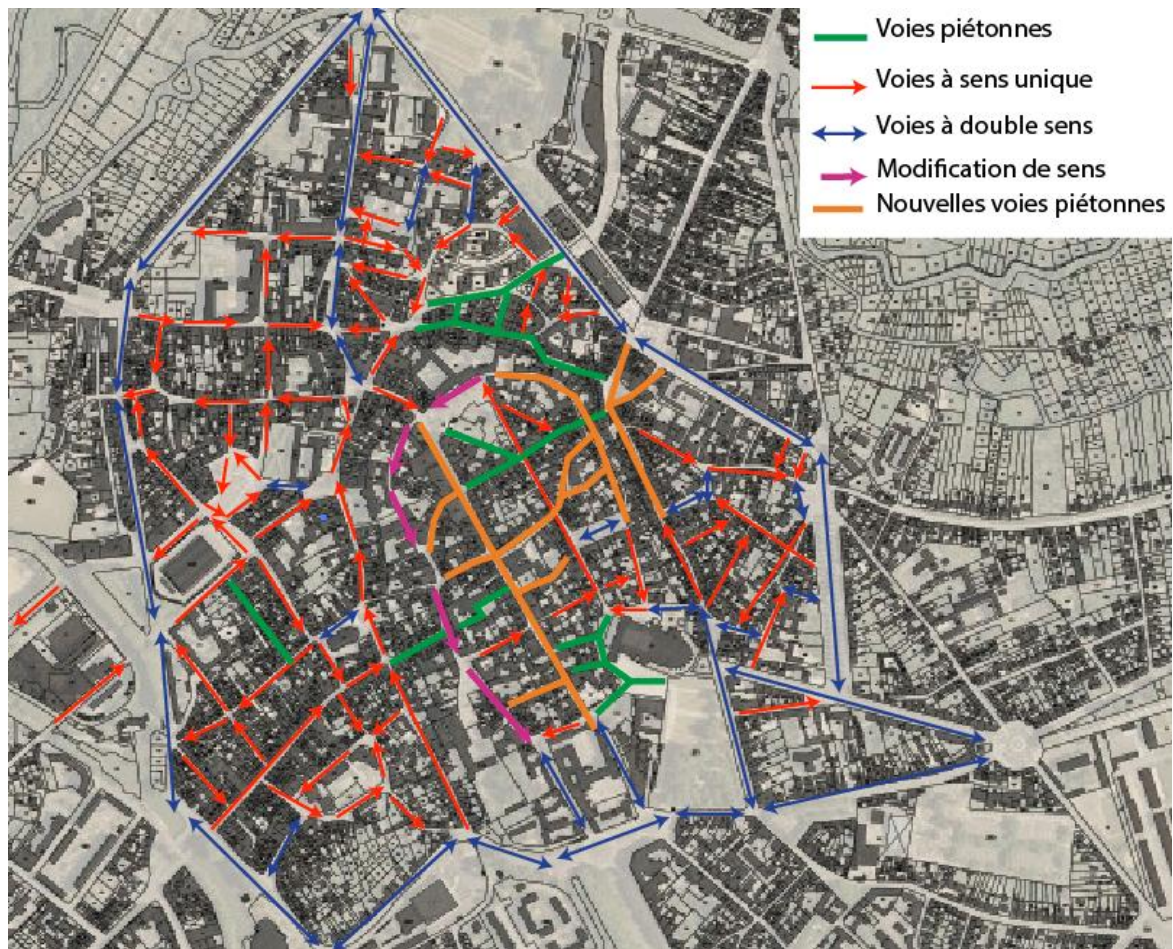


Figure 20: Sens des déplacements après modifications

Il est donc proposé par les commerçants de modifier les déplacements urbains dans le centre-ville, c'est la première fois que la volonté de rendre piéton la majorité du CV vient des commerçants et non plus seulement des habitants qui pouvaient trouver une opposition parmi ces derniers. Par conséquent une modification du schéma piéton entraîne également une modification de la circulation pour les voitures.

Le sens de circulation proposé n'amène que peu de changement seule une partie de la rue Edouard Branly, la rue J.Cœur, la rue des armuriers, la rue J.F.Denlau la rue Henri Ducrot et l'avenue du 95^{ème} de la Ligne changeant de sens par rapport à l'état actuel. Cependant ces rues étant toutes en continuité, cela crée un changement amoindri.

Ce plan de circulation propose un contournement de la rue Moyenne et donc établit un nouveau schéma de déplacement en centre-ville favorisant les modes de transports doux au sein de la rue principale du centre-ville, en effet son rôle étant commerciale il serait tout à fait justifiable d'y favoriser la marche à pied. Ce changement de typologie pour la rue Moyenne passant de voie traversant la ville de Bourges et souvent encombrée, à une voie piétonne aurait un impact à ne pas sous-estimer. Cependant un report du flux actuel devrait être observé à court termes sur les rues voisines (Cœur et Edouard Branly) et par suite sur les boulevards ceinturant le centre-ville.

En l'état actuel, les modifications apportées aux déplacements urbains seraient confrontées au problème de la rue J. Cœur qui est en zone de rencontre, les piétons y étant prioritaires, le report du flux de la rue Moyenne sur la rue J. Cœur pourrait être un problème à court terme car cette rue est moins adaptée à un trafic d'une telle importance (environ 5000 véhicules par jour) mais le fait que cette rue soit peu adaptée à l'accueil d'un trafic soutenu pourrait à long terme inciter les voitures à éviter de passer par le centre-ville.

Parkings relais

Plan centre ville de Bourges (source carte : Office de Tourisme de Bourges) : version 1

Légende :

- lieux nécessitant un accès véhicules permanent
- sens de circulation
- parkings dans l'hypercentre
- rues circulantes
- accès interdit sauf livraisons et riverains
- rues piétonnes sauf livraisons et riverains.
- propositions de parkings relais

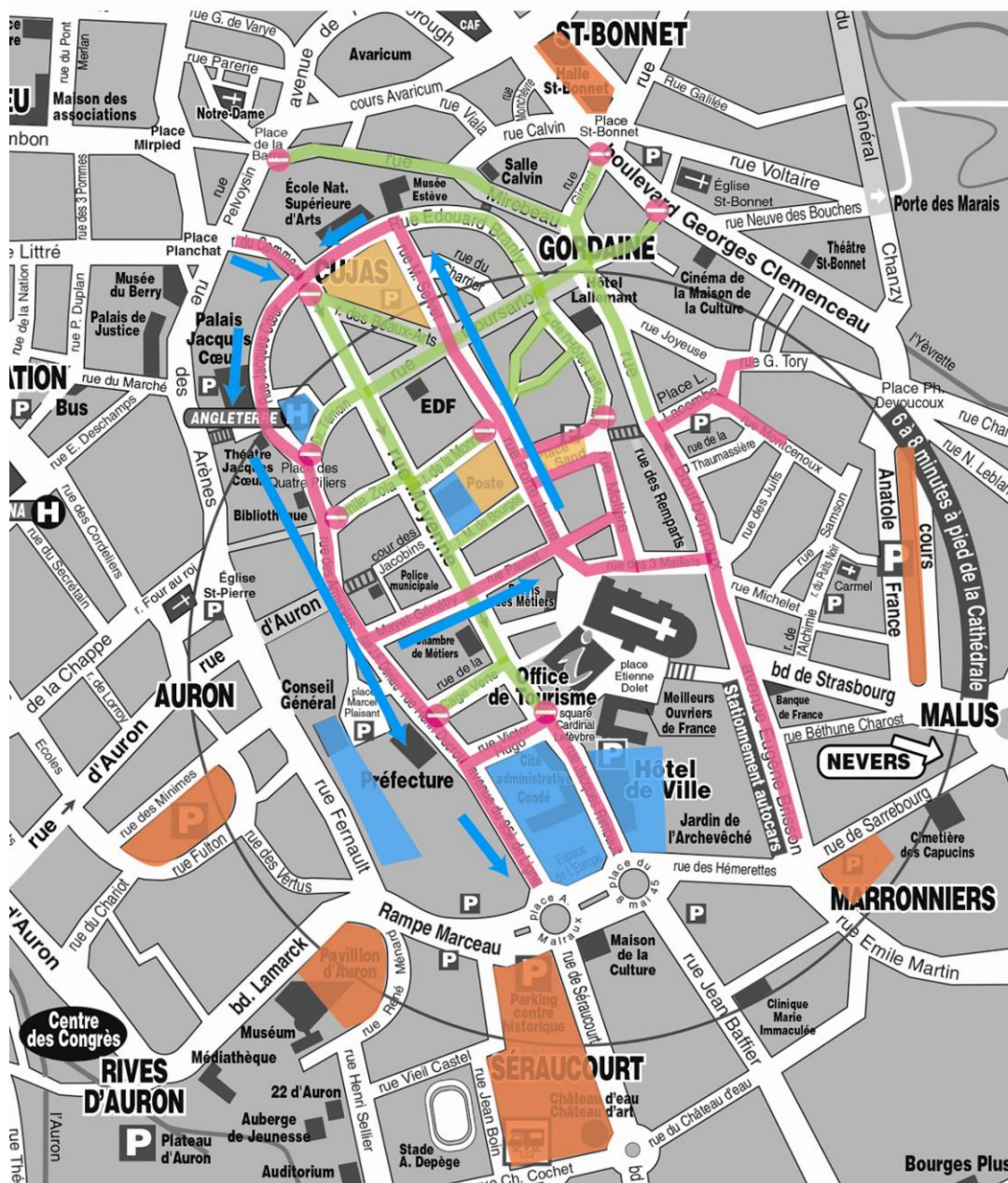


Figure 21: Propositions globales schématisées

Plusieurs espaces sont proposés comme pouvant être réaménagés en parkings relais ou plutôt comme parking de proximité: le parking Fulton/Saint Fulgent, le pavillon d'Auron, le parking Séraucourt, le parking des Marronniers, le parking Anatole France ainsi que le parking des Halles St Bonnet. Une bonne utilisation de ces parkings afin de réduire le nombre de stationnement dans le centre-ville passe par une augmentation de l'information et de la communication auprès des

véhicules circulants. Les commerçants proposent donc d'installer des panneaux digitaux informant sur le remplissage des parkings en temps réel afin de savoir le nombre de places disponibles mais également de créer un jalonnement permettant de rendre plus facilement l'accès à chacun d'entre eux. Ces panneaux pourraient être placés en entrée de ville pour aider les nouveaux arrivants à se diriger et à se garer mais aussi aux abords des différents parkings.

Ces panneaux de signalisation permettront d'éviter des engorgements à cause d'un manque de places de parking observé à un moment donné et cela pourra fluidifier la circulation dans le centre-ville.



Figure 22 : Exemple de panneaux digitaux à Pau

Ces aménagements ayant pour but à la fois de proposer un centre-ville plus agréable pour les habitants et les commerçants, mais aussi de limiter l'utilisation de la voiture et son impact en favorisant l'utilisation des boulevards périphérique symbolisé par l'ancien tracé des remparts.

Utilisation des boulevards et mise en valeur des portes

Un autre objectif complémentaire à la piétonisation serait également de prévoir des aménagements favorisant une circulation plus fluide et plus rapide sur ces boulevard afin d'éviter aux usagers d'entreprendre la traversée du centre-ville dans le but d'essayer de gagner du temps. Cela passant par une synchronisation des feux ou par une réduction de ceux-ci en installant une priorité aux usagers engagés sur les boulevards.

Il peut être envisagé d'imposer un sens unique sur l'ensemble de la ceinture des boulevards afin de réduire la durée pour effectuer un tour complet. Cependant cette solution a également ses limites car elle impose un sens de circulation et force certaine personne à devoir effectuer une rotation presque complète alors que leur trajet aurait été plus rapide si avait été dans le sens inverse.

De plus des « portes » peuvent être identifiées pour marquer l'entrée dans le centre-ville et favoriser les échanges avec la périphérie, on peut par exemple identifier les lieux suivants : Hôtel Dieu, Carrefour de Verdun, Halle Saint Bonnet, Place Philippe Devoucoux, Place Malus, Place du 8 mai 1945, pont d'Auron et Halle au blé.

Celles-ci favoriseraient les liaisons entre la périphérie et le centre et sécuriseraient les différentes traversées. Elles sont identifiées sur la carte ci-dessous sous forme de cercles mauves.

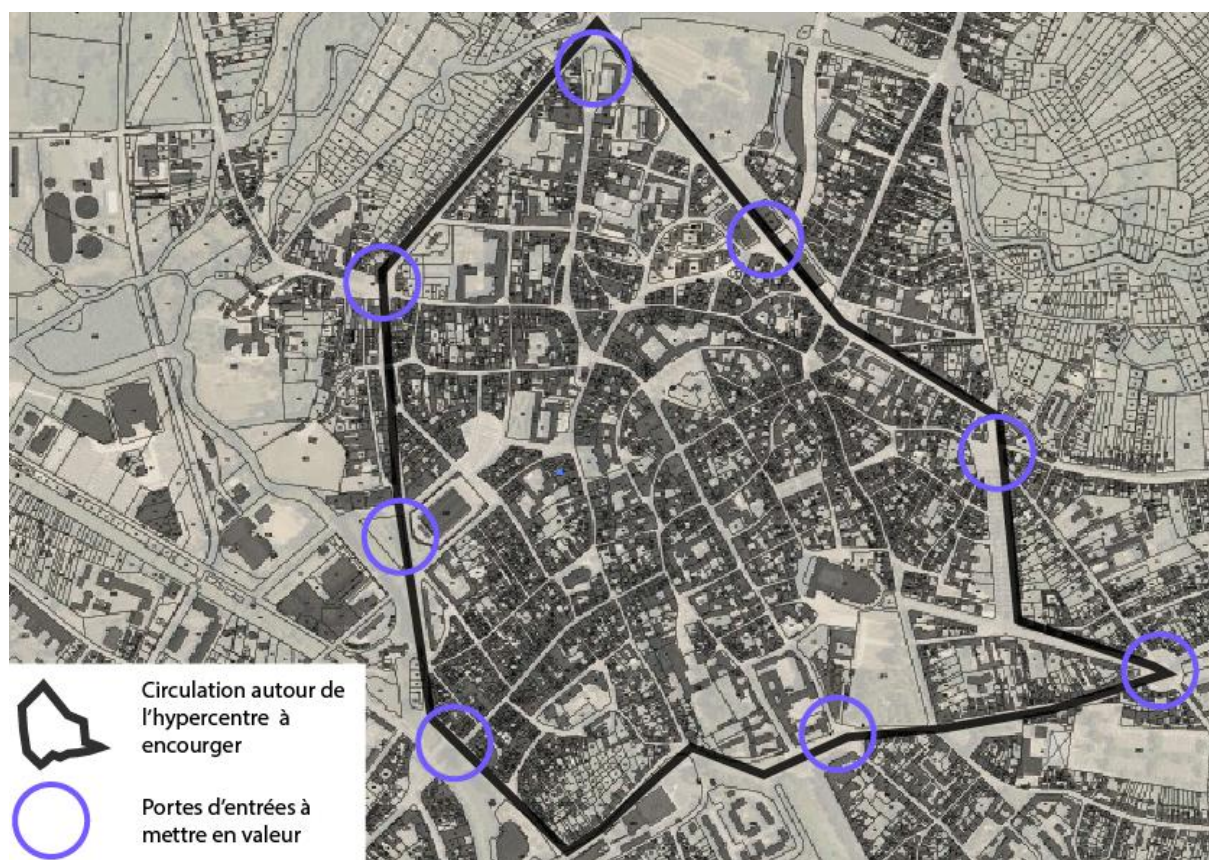


Figure 23: Boulevards périphériques et portes d'entrées à traiter

Certains parking ne sont pas ou peu indiqués et donc sont très peu remplis au profit par exemple du parking Cujas qui est toujours proche de la saturation, ce qui crée ainsi un flux supplémentaire rue Moyenne. Il est estimé que 10 à 15 % de la part de la circulation moyenne dans les centres urbains est due à la recherche de stationnement, afin d'enliser le trafic dans le centre-ville de Bourges, une action spécifique sur les parkings de centre-ville et de proximité est donc nécessaire pour réduire le trafic du centre-ville.

De même un réaménagement en surface afin de valoriser ces parkings doit être envisagé notamment pour le parking St Fulgent et le parking de L'église St Pierre. Leur indication seule ne peut suffire, les parkings ne doivent pas non seulement remplir leur fonction primaire de lieu permettant le dépôt du véhicule mais ils doivent aussi de part un aménagement paysager minimal et une bonne utilisation du mobilier urbain, répondre à certain critère pouvant qualifier le lieu d'agréable.

En outre, il est nécessaire de s'intéresser aux différentes liaisons entre ces parkings et le centre-ville, il est primordial de reconsidérer les abords de parkings et les chemins menant au centre-ville afin de pousser les usagers à se rendre à pied dans le centre-ville. De plus un intérêt particulier devra être accordé à la sécurité (traversée des boulevards).

Benchmarking

En France

Enfin à titre d'exemple voir de modèle à suivre, une comparaison a été établie dans le but d'étudier les impacts et les retours d'une urbanisation en faveur des piétons.

Exemple de ville de moins de 100 000 habitants ayant une majorité de rues piétonnes, on les appelle villes piétonnes ou piétonnières :

- Annecy
- Chartres
- Colmar
- Coulommiers
- La Rochelle
- Meaux

Le cas de la ville de Chartres a été retenu comme exemple à suivre car la ville est également située en région Centre et il existe certaines similarités notamment du point de vue commercial entre les deux villes. Un total de 6,1 kilomètres de linéaires sont piétons dans la ville, soit plus de 4 % de la voirie communale. De plus une visite avec les commerçants berruyers a été organisée par la CCI dans le cadre de la prospective commerce, celle-ci ayant donné fruit à la plupart des propositions. Cependant la ville de Chartres se trouvant à proximité de Paris peut présenter des différences par rapport à Bourges.

	Chartres	Bourges
population		
Ville	38 931	66 381
Agglo urbaine	85 253	80 408
Communauté d'agglomération	120 544	96 531
Département	428 933	314 600
Commerces		
Ville	709	1 014
Agglo urbaine	1 112	1 301
Communauté d'agglomération	1 460	1 406
Département	4 520	3 671

Figure 24 : Eléments de comparaison entre Chartres et Bourges

[illegible]

50

Depuis le 23 avril 2007, Chartres a instauré 6 km de cheminements piétonniers constitués de 31 rues, impasses et tertres et de 7 places. Avec 149 mètres de voies piétonnes pour 1000 habitants, Chartres pulvérise le record auparavant détenu par Annecy (5 km de voies piétonnes pour 50 000 habitants soit 99 m pour 1000 habitants).

Un autre exemple intéressant est celui de La Rochelle, ville instigatrice des zones piétonnes en France: premier secteur piétonnier de France en 1970: la plus grande partie du centre-ville est piéton. Elle a notamment développée l'opération car à pattes favorisant les déplacements piétons des scolaires accompagnés des parents d'élèves.

Partout où elle a été mise en place de manière pérenne, la piétonisation est plébiscitée par l'ensemble de la population. Même les commerçants, parfois hostiles a priori (en effet les livraisons peuvent devenir parfois compliquées, devant se mettre en accord avec les horaires où la circulation est autorisée influant alors sur les horaires d'ouverture du commerce qui peuvent donc être mal adaptées à la clientèle), constatent après les travaux une amélioration de leur situation :

- A Strasbourg, après la piétonisation du centre-ville, la fréquentation des commerces a augmenté de 30 %, à surface commerciale inchangée
- « L'augmentation du chiffre d'affaires des magasins a été sensible dès les mois qui ont suivi la piétonisation. Aujourd'hui, ce sont les commerçants qui nous la demandent » (Ville de Metz)
- « La piétonisation est bonne pour le commerce, car elle incite les gens à flâner et à regarder les vitrines, mais il faut un potentiel de parkings suffisamment proche du centre » (Président de l'association des commerçants de Moulins)

La complémentarité entre offre de places de stationnement et réflexion de la piétonisation est donc nécessaire, si l'on souhaite favoriser la circulation en centre-ville par les modes de transports doux il vaut aussi prévoir des aménagements pour laisser la voiture au profit de modes alternatifs.

Ainsi plusieurs solutions combinées semblent répondre à cette problématique, que ce soit des places de parking situées en périphérie du secteur piéton ou des navettes permettant de faciliter les déplacements pour tous ou encore une augmentation de la signalétique.

En Belgique afin de réduire les pollutions en centre-ville dans un premier temps, mais aussi pour contribuer à l'attractivité de celui-ci tout en favorisant les modes de transport doux, le groupe CityDepot a mis en place à Hasselt un centre de distribution en périphérie. Une nouvelle distribution de centre-ville est donc assurée, dans un premier temps les poids lourds se rendent en périphérie et par la suite des véhicules plus adaptées à la circulation urbaine et moins polluants assure les livraisons des différentes boutiques. Les chargements et déchargements de colis ou palettes peuvent se faire 6 jours sur 7, de 7 à 18h dans le centre de distribution en périphérie au lieu d'être contraint à des horaires spécifiques en zones piétonnes. Ce dispositif est à la fois bénéfique pour l'attractivité du centre-ville, en profitant aux riverains, aux commerçants qui peuvent réduire leur espaces de stockage. Ce dispositif devrait être mis en place également à Bruxelles avant la fin 2014.

Le modèle italien

L'organisation des villes italiennes peut être une référence lorsque l'on parle de centre-ville historique piéton. En effet depuis les années 80 l'accès aux centres ville a été limité dans la majorité des villes moyennes et importantes en Italie. On retrouve généralement un centre-ville historique avec de grandes places animées.

Depuis 1975 les Zones à Trafic Limité (ZTL) ont été mises en place, laissant un accès aux centres ville qu'aux véhicules opératifs (sécurité, livraison...) et aux résidents (payant une certaine somme à la municipalité). Le bilan observé est donc sans équivoque, on remarque que les centres ville sont plus agréables et plus fréquentés par les touristes.

Cette réglementation est accompagnée par des aménagements complémentaires :

- Création de parking en dehors des centres historiques
- Panneaux d'informations indiquant en temps réel les nombres de places de parking disponibles
- Création de parking en silo
- Création de réseau de minibus desservant le centre-ville
- Cheminements qualitatifs pour les piétons (ascenseur, escalator...)
- Transports en commun réétudiés
- Développement et encouragement des déplacements vélo et des deux roues (scooters, moto)
- Création de plateforme logistique pour assurer les livraisons

Ces mesures sont peu consommatrices d'espaces et le mobilier anti-stationnement est très rare.

Par exemple pour le cas de Bologne, le centre-ville est entièrement piéton et fermée à la circulation extérieure de 7h à 20h, le contrôle est assuré par un système de vidéosurveillance (SIRIO), la vidéo surveillance effectue une photo des plaques des différents véhicules passant dans la ZTL puis la compare avec la liste des véhicules autorisés, si le véhicule n'appartient pas à la liste il sera sanctionné. 60 000 permis ont été distribués pour une population totale de 380 000 habitants.

Cependant le modèle Italien ne peut être une référence pour les villes françaises car les différents choix en matière d'urbanisme et de commerce sont opposés. En effet en Italie le développement des grandes surfaces en périphérie comme les hypermarchés est très peu présent, alors qu'en France ce modèle s'est ancré et aujourd'hui on cherche dans certaine ville à redynamiser les commerces de proximité qui en Italie sont toujours fortement représentés. En effet en France on retrouve un hypermarché pour 46 000 habitants alors qu'en Italie on en retrouve un pour 130 000 habitants (DCASPL : Direction du Commerce, de l'Artisanat, des Services et des Professions Libérales).

En définitive, la piétonisation est une action réalisable à court terme, celle-ci devra s'accompagner de mesures qualitatives concernant l'utilisation de la voiture. En effet la piétonisation en soit n'a pas de réel impact, il suffit d'informer les habitants de Bourges et de placer une signalétique adaptée, cependant cette mesure affecterait particulièrement les véhicules étant habitués à circuler dans le centre-ville. Par conséquent elle doit s'accompagner d'une mise en valeur des parkings existants, d'une relation accrue entre les zones de stationnement et le cœur de ville. La piétonisation pourra être complétée afin de la rendre plus pertinente d'actions complémentaires comme le développement des transports en commun. Cependant la piétonisation doit tant que possible se faire pas à pas et être le plus possible communiquée aux riverains et aux commerçants. Suite à l'étude des documents d'urbanisme et des comparaisons des différentes volontés un point peut être soulevé, le cas de la rue Jacques Cœur, en effet la ville de Bourges souhaitant piétonniser l'ensemble de l'espace à proximité d'Avaricum et de la place Cujas, elle a mis en place une zone de rencontre dans le but d'établir par la suite une aire piétonne sur cette rue. Cependant la volonté des commerçants est de conserver cette voie circulante et de commencer par la piétonisation de la rue Moyenne.

Cette proposition est la plus importante du point de vue des commerçants, elle mène à d'autres réflexions permettant de redynamiser le centre-ville de Bourges. La politique d'aménagements des espaces publics engagée par la ville en 2012 suit globalement les mêmes volontés que celles des commerçants avec un échelonnage pouvant diverger, par conséquent plutôt que mettre les commerçants devant le fait accompli lors des différents travaux, il serait préférable de reprendre les objectifs fixés par la mairie et les réétudiés avec les commerçants.

Transports en commun

Si les volontés en faveur de la mise en place d'un centre-ville piéton vont souvent à l'encontre du développement du mode de transport automobile, il existe une nécessité de s'accorder avec les modes de transports en communs afin de développer l'intermodalité. Celle-ci consiste à utiliser plusieurs modes de transport différents au cours d'un même déplacement, en effet un déplacement à pied seul reste limité que ce soit pour des notions de distances ou de topographie par exemple.

Etats des lieux

Réseau ferroviaire

Contrairement à la plupart des villes comparables, Bourges ne se trouve pas au cœur d'une étoile ferroviaire. Une seule ligne ouverte au trafic voyageur traverse la ville. Elle relie Nantes à Lyon via Vierzon, Bourges et Nevers. Même les liaisons direct vers Paris sont très rares (4 par jours).

Cependant un projet de ligne à grande vitesse reliant Paris, Orléans, Bourges et Clermont Ferrand, la LGV POCL, pourrait profiter à l'attractivité de l'agglomération Berruyère. Sa mise en place serait prévue au plus tôt pour 2020. Le but de cette ligne étant à l'origine de désengorger la ligne Paris Lyon, celle-ci pourrait également dans un second temps bénéficier au développement des territoires traversés. Aujourd'hui le tracé de cette LGV n'est pas encore validé, plusieurs scénarios profitant plus ou moins à la desserte de bourges sont envisagés.

A l'échelle du département il existe des liaisons vers les gares de Saint-Florent, Marmagne et Saint-Germain.

6 lignes du réseau urbain desservent la gare SNCF. Il s'agit des lignes 1, 2, 5, 11, 17 et 18. Ces lignes représentent 39 % des bus circulant quotidiennement dans la ville de Bourges.

Réseau lignes 18

Le réseau départemental Lignes 18 est constitué de lignes régulières, de lignes scolaires et de transport à la demande. Il se compose de 11 lignes régulières, celles-ci desservant la gare routière de Bourges se situant rue du champ de foire dans le quartier du Prado. Elle se situe à 5-10 min à pied du centre-ville à proximité de deux lycées et d'un collège. L'environnement dégradé de cette gare routière et la traversée des boulevards à forte circulation (boulevard de l'Avenir, boulevard de Juranville) rendent les trajets à pied peu attractifs, parfois même dangereux, associé à une forte fréquentation de la ligne par une majorité de scolaires cela fait de la place de la gare routière un point noir au niveau aménagement. En effet celle-ci voit le passage de 1500 élèves par jour expliqué par la présence des équipements scolaires à proximité, leur sécurité est une priorité.

14 lignes du réseau urbain passent à par la gare routière ou à proximité, à l'arrêt Prado (lignes 6, 14 et 20) ou à l'arrêt Juranville (lignes 1 à 5, 8, 13, 15 à 17 et 19).

Par conséquent les réseaux urbains et départementaux sont bien connectés, de même les liaisons avec la gare restent assez aisées.



Réseau urbain

L'offre du réseau AggloBus est constituée de 21 lignes régulières. Celles-ci passent presque toutes par l'arrêt Nation qui est le point central du réseau interurbain, seules les lignes 7, 18, 21 et la navette n'y passent pas. Au total, en semaine, l'arrêt Nation est desservi par 84 % des bus du réseau. Cet arrêt joue donc également le rôle d'une deuxième gare routière mais à l'échelle du réseau urbain.

Tous les cars Lignes 18 desservent la place de la Nation, ce qui est très positif, en effet, outre les possibilités accrues de correspondances avec le réseau départemental ligne 18, cela permet aux voyageurs d'être déposés directement au centre-ville. Les arrêts Nation et Prado sont situés seulement à 6 min à pied l'un de l'autre néanmoins la traversée des boulevards peut être un obstacle pour les usagers souhaitant passer du réseau urbain au réseau lignes 18 et inversement.

La majorité des lignes passent par la rue des arènes en contournant le cœur de ville par l'Ouest, seule la navette passe directement par la rue moyenne. Par conséquent, l'Est et l'hypercentre sont peu desservis par les réseaux de transports en communs.

Les principaux pôles d'échanges sont donc la place de la nation, le quartier du Prado et la gare SNCF.

Ils subsistent également certains manquent en faveur de l'intermodalité, ni le réseau départemental Lignes 18 ni le réseau urbain AggloBus n'ont développé l'intermodalité avec le vélo, aucune mesure n'est prise pour faciliter les déplacements en vélo puis en car ou bus et inversement. Il n'y a pas ou peu de parc à vélo aux niveaux des arrêts, ni de possibilité de monter à bord des transports avec un vélo. Seule la gare SNCF bénéficie d'une vélostation dans le but de favoriser l'intermodalité.



Figure 27: Exemple d'intermodalité aux Etats Unis



Figure 28 : Exemple d'intermodalité Vélo-Train

On retrouve trois réseaux importants : Le réseau ferroviaire, le réseau départemental lignes 18 et le réseau urbain. Ils sont accompagnés chacun d'un pôle de mobilité : la gare SNCF au Nord du centre-ville à l'extérieur des boulevards, le Prado au Sud-Ouest du centre-ville à la limite des boulevards et la place de la nation situé à l'intérieur des boulevards à proximité du centre-ville.

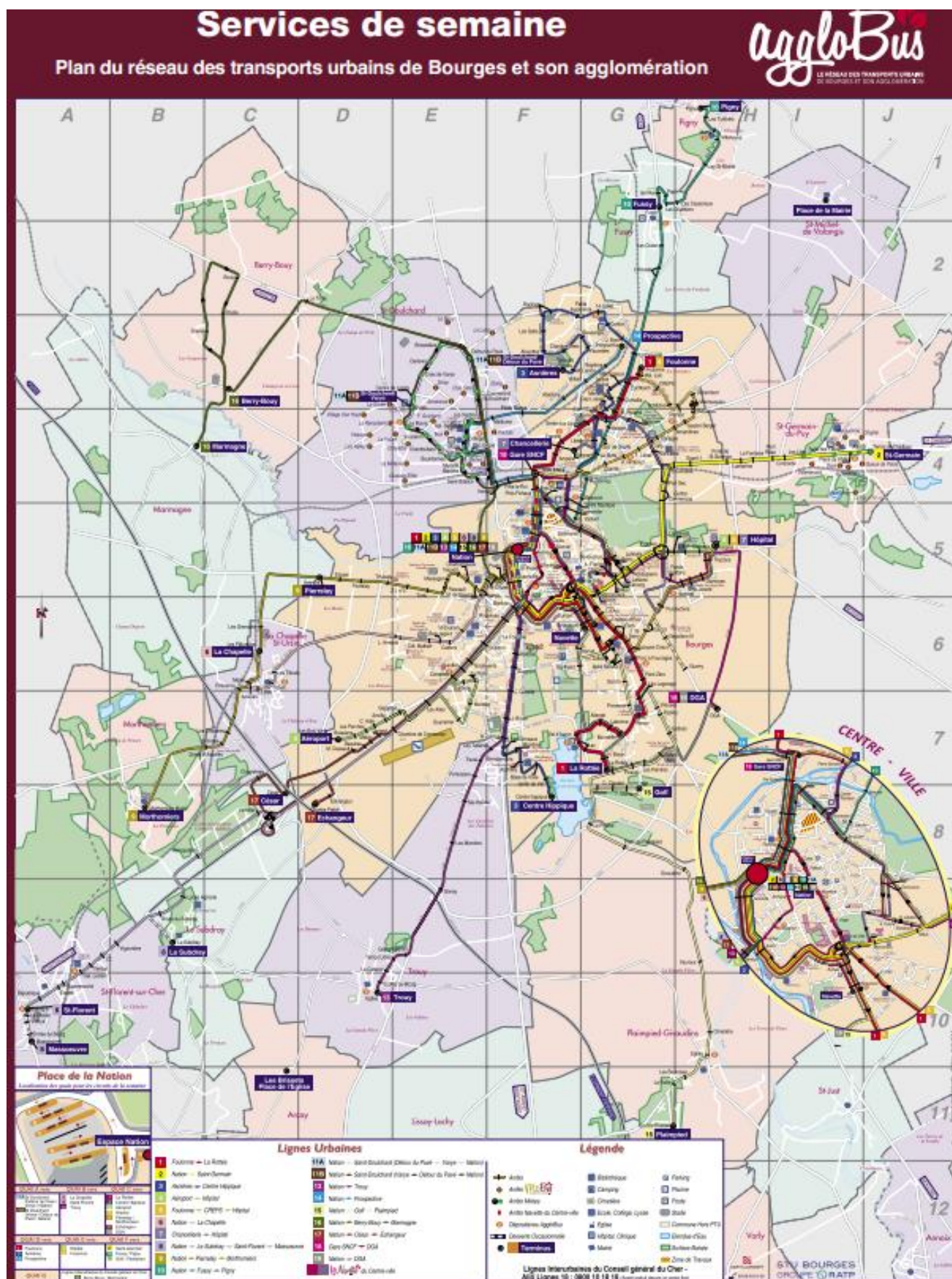


Figure 29 : Réseau urbain Bourges

Celle-ci permet de rejoindre depuis 2001, le Sud du parking Séraucourt, (parking gratuit, facile d'accès et ayant la plus grande capacité de la ville) au centre-ville. Une navette passe toutes les 15 min environ et dessert la place Cujas soit en passant par la rue d'Auron soit par Avaricum. Elle est gratuite et permet donc de rejoindre le centre-ville. L'objectif de cette navette étant de réduire l'utilisation de la voiture dans le centre-ville en effet plutôt que de se garer dans un parking payant et parfois même tourner pendant 5 min pour y trouver une place il est encouragé de se garer en périphérie et d'utiliser un mode de transport plus respectueux de l'environnement. L'avantage de celle-ci est qu'elle peut circuler sans difficultés dans le centre-ville et ne rencontre que peu de problèmes liés aux rues étroites. Le système composé de la navette et du parking peut s'apparenter à un système P+R à moindre échelle.



57

Transports en commun et prise en compte des PMR

Lors de la rédaction du PDU, soit cinq ans après la promulgation de la loi du 11 février 2005, moins de 20 arrêts sur 617 étaient considérés comme accessibles pour tous par AggloBus.

La prise des personnes à mobilité réduite s'est développée petit à petit depuis 2010, avec l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé et emplacement réservé aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Depuis 2008, tout nouveau véhicule est également doté d'une rampe d'accès électrique située à l'entrée centrale du véhicule et d'un pré-équipement pour l'annonce visuelle et sonore du prochain arrêt.

Entre 2009 et 2011, AggloBus a acquis 22 nouveaux bus « accessibles » pour renouveler une partie du parc de bus.

La mise en accessibilité complète des transports en commun doit être faite au plus tard pour Février 2015 d'après les textes relatifs à l'accessibilité.

Il existe également un service de transport à la demande, Libertibus, il complète la mise en accessibilité progressive du réseau de bus.

Pour faire avancer les projets en liens avec l'accessibilité, le réseau AggloBus travaille en collaboration avec différentes associations spécialisées dans la prise en compte des handicaps.



Figure 31 : Rampe d'accès électrique pour l'accès aux fauteuils

Doc d'urbanisme, volontés et actions proposées

Evolution de l'offre pour Bourges Plus

Une optimisation du réseau urbain actuel est en cours de réflexion pour l'horizon 2017, l'objectif principal est la restructuration du réseau de transport en commun. L'objectif primordial est de proposer une offre compétitive offrant une alternative à la voiture, cela passe par une captation de nouveaux utilisateurs car on retrouve généralement les mêmes utilisateurs (scolaires, retraités, faible revenu...). Le report modal de la voiture vers les TC se base sur la captation des employés, autrement dit les non captifs.

Une 1ère étude de mobilité pour optimiser le réseau est en cours à l'échelle de l'agglomération, en complémentarité un Schéma Directeur Accessibilité est en réflexion.

Il est envisagé de proposer un service de BHNS pour la ligne 1. Un BHNS (bus à haut niveau de service) est un transport en commun en site propre(TCSP) sur tout ou partie de son parcours. Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service supérieur aux lignes de bus traditionnelles (fréquence, vitesse, confort, régularité, accessibilité). Il s'approche du niveau de service d'un tramway.

La ligne 1 parcourant la ville du Nord (Foulonne) au Sud (La Rottée) en passant par la gare SNCF, les arrêts Nation, Juranville et Séraucourt, constitue de loin la ligne la plus fréquentée du réseau avec 5 500 voyages par jour, soit 27 % des utilisateurs total du réseau, c'est pourquoi elle semble la plus adaptée et a été retenue pour la mise en place d'une ligne de BHNS.

Les objectifs secondaires sont :

- Desservir au mieux l'hypercentre, où sont concentrés la plupart des pôles générateurs de déplacements. Le succès de la navette montre d'ailleurs que les usagers ont besoin d'une telle desserte
- Se rapprocher de l'est du centre-ville (Saint-Bonnet, Clemenceau, Anatole France...), trop éloigné du tracé des principales lignes actuelles, qui passent à l'ouest (boulevards de Juranville, d'Auron, etc.)

En complément un schéma directeur d'accessibilité est en cours de réflexion. Aujourd'hui près de 150 arrêts sur 600 sont considérés comme aux normes par rapport à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

De plus le réseau ligne 18 va bénéficier d'un nouveau schéma qui mise sur la proximité et l'accessibilité et qui sera opérationnel en septembre 2014.

En outre d'après l'analyse de l'offre existante en offre de stationnement à Bourges, il est affirmé par le PDU qu'il n'y a pas de besoin de places de parkings supplémentaires mais qu'il est nécessaire d'étudier la mise en place de la reproduction du système de la navette afin de desservir les parkings les plus éloignés du centre-ville.

Concernant ce développement de navettes il est proposé par la ville de Bourges au travers du document « Définition de la politique d'aménagement des espaces publics du centre-ville de Bourges », de desservir les zones du Prado, du plateau d'Auron et de Lahitolle. Ces navettes étant confirmées en réunion du 09 septembre par la mairie.

Optimisation du réseau de transport en commun actuel d'ici 2017. Proposition d'un BHNS. Mise aux normes d'accessibilité. Captation des non captifs.

Vers une modification du quartier de la gare

Enfin le passage potentiel de la ligne POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon) pouvant impacter plus ou moins directement la ville de Bourges selon le scénario retenu (scénario Ouest : passage par Marmagne (gare nouvelle) ou scénario Nord passage par Bourges).

Dans ce cadre un réaménagement du pôle de la gare de Bourges est en réflexion. La gare doit apporter une impulsion nouvelle, devenir un pôle d'échange, un lieu de passage, un lieu de rencontre, un lieu d'accès à des services, dans son sillage le réaménagement de la gare doit pouvoir être bénéfique au développement du quartier de la gare en général.

Son rôle serait d'assurer la transversalité entre urbanisme, transport et aménagement du territoire. Dans le cadre de cette transformation de la gare en un véritable PEM (pôle d'échanges multimodal), plusieurs thématiques devront être traitées :

- Connexion au réseau ferré régional
- Desserte par les TC urbains
- Stationnement automobile
- Location de voitures
- Harmonisations des horaires et des tarifs entre les différents modes de transport
- Dessertes et facilités offertes pour les circulations douces (vélo, marche à pied)

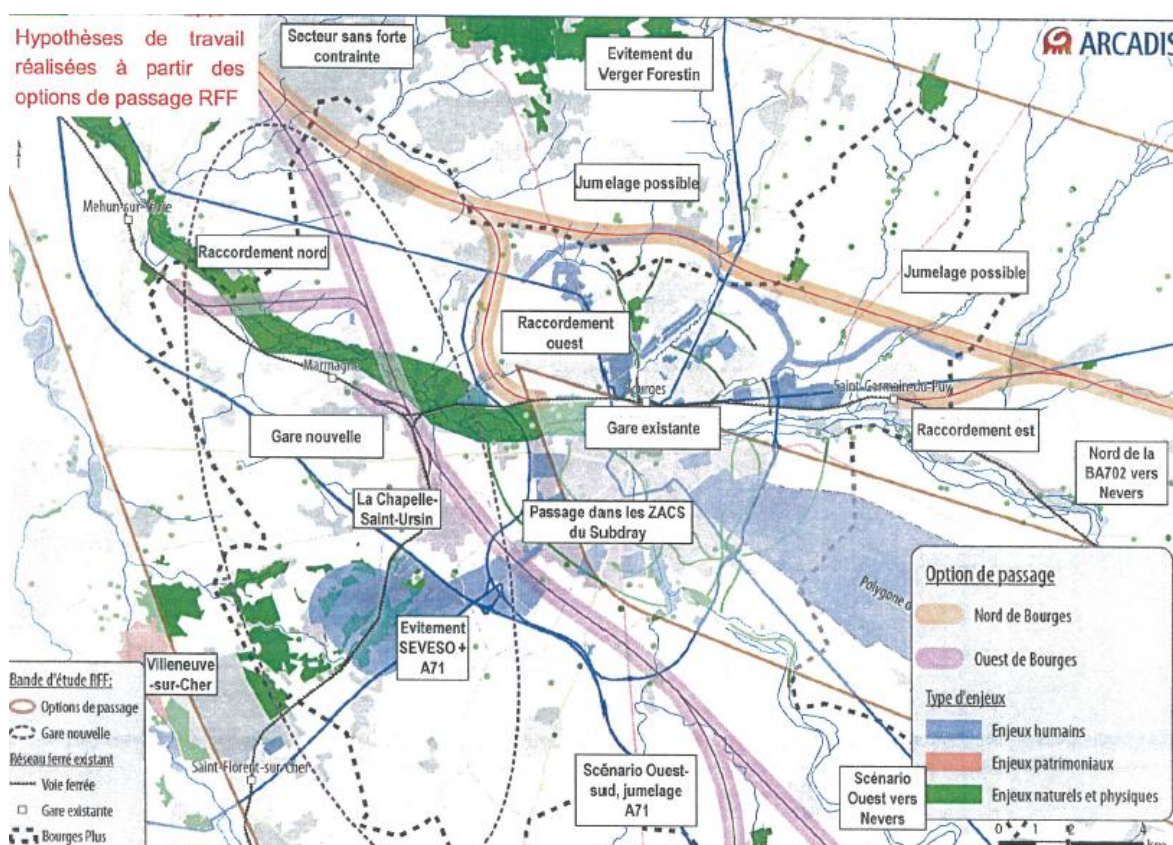


Figure 32 : Scénarios envisageables pour le tracé de la ligne POCL

On remarque que ce projet s'inscrit également dans la volonté de favoriser les modes de transports doux et donc il peut également s'inscrire dans la logique des propositions émises par les commerçants.

Actuellement le tracé retenu n'est pas connu, même si RFF a affirmé le 12 Juillet 2014, avoir une préférence pour le tracé Médian passant au Nord de Bourges, la ligne ne passerait pas directement par Bourges mais la desservirait par un raccordement.

Propositions

Les commerçants proposent de continuer le développement actuellement mené en anticipant les futures modifications.

En effet si la piétonisation peut contribuer à rendre le centre-ville plus attractif, il faut tout de même mettre en place des politiques en faveur des déplacements en transports en commun.

Seule la navette sera vraiment affectée, en effet son parcours, passant par la rue Moyenne devra être mis en cohérence avec les aménagements prévus (mobilier urbain). Cependant la volonté de réduire l'usage de la voiture dans le centre-ville doit être accompagné d'un réseau de transport en commun adapté et optimisé, la relation entre les parkings relais et des navettes desservant le centre-ville pourrait être une solution. La réduction de la vitesse dans les zones piétonnes (« vitesse au pas » environ 6km/h), engendrera une augmentation du temps de parcours de la navette, par conséquent un contournement des voies piétonnes serait plus pertinent, afin d'assurer une desserte plus efficace du centre-ville.

Benchmarking

De nombreuses agglomérations de toute taille ont réalisé ou vont réaliser une ou plusieurs lignes de BHNS. Parmi celles ayant une taille comparable à Bourges, on peut citer : Angoulême, Bayonne, Brive, Chalon/Saône, Chambéry, Lorient, Louviers, Périgueux, Poitiers, Quimper, la Rochelle, Saint-Brieuc et Saint-Nazaire.

Le 3 septembre 2012, Chalon-sur-Saône et Saint-Nazaire mettent en service une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS). Dans ces agglomérations de taille moyenne, le BHNS va tenter de jouer le rôle structurant qu'a eu le tramway dans les plus grandes agglomérations.

A Chalon-sur-Saône (environ 44 000 habitants pour une aire urbaine de 132 000), la ligne de BHNS est de 6,4 km. Ce site propre dessert les principaux pôles d'activités de la ville : la zone industrielle de Saôneor, les principaux établissements scolaires et un quartier en renouvellement urbain. Il dessert aussi la zone piétonne (créée en 2011), passe à proximité du Palais de justice, de la sous-préfecture et a son terminus à la gare. Avec une fréquence de 10 minutes en heure de pointe, Flash (nom du BHNS) dessert un bassin de vie de 18 000 habitants et autant d'emplois. Le tout en moins de 20 minutes grâce à une vitesse commerciale de 19 km/h, soit 6 km/h de plus que les bus évoluant au cœur de la circulation.



Figure 33 : BHNS Chalon sur Saône

La ville d'Angoulême possède également une ligne de BHNS, dans le but de favoriser les commerces de proximité. Depuis le 07 juin 2014, les parkings du centre-ville sont gratuits les soirs après 17h et le samedi après-midi, ces horaires se justifiant car ils concernent essentiellement les riverains mais surtout les clients potentiels des différents commerces du centre-ville. Par conséquent pendant ces périodes le trafic ne devrait pas être impacté par les pendulaires et ces mesures ne devraient pas engorger les axes de circulations.

Une période d'observation de cette mesure a été établie pour une durée d'un an. Par la suite il y aura une pérennisation éventuelle selon les retombés économiques pour les commerces du centre-ville. Ces actions vont dans le but de favoriser tous les types de transports doux mais sans perdre de vue une amélioration de l'accessibilité pour tous.

Pour la ville de Clermont-Ferrand, la ligne B du SMTC (Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération Clermontoise) est également empruntée par un BHNS.

Celle-ci présente les caractéristiques suivantes :

- 9 660 voyages chaque jour soit 8,6 % de la fréquentation totale du réseau
- 180 courses journalières soit 90 allers retours
- 16 stations de Royat / Place Allard jusqu'au Stade Marcel-Michelin
- Un fonctionnement entre 5h30 et 23h
- Une fréquence moyenne de 9 min en heures de pointe à 11 mn en heures creuses
- Une vocation à desservir le centre-ville grâce à des correspondances avec 12 lignes de bus et avec la ligne de tramway

De plus sa qualité est élevée et permet un confort plus élevé aux voyageurs, chaque bus peut accueillir 135 personnes donc 35 assises. On retrouve une prise en compte importante des PMR avec 4 places adaptées à certains besoins spécifiques ainsi que 2 emplacements pour fauteuils dans chaque véhicule.

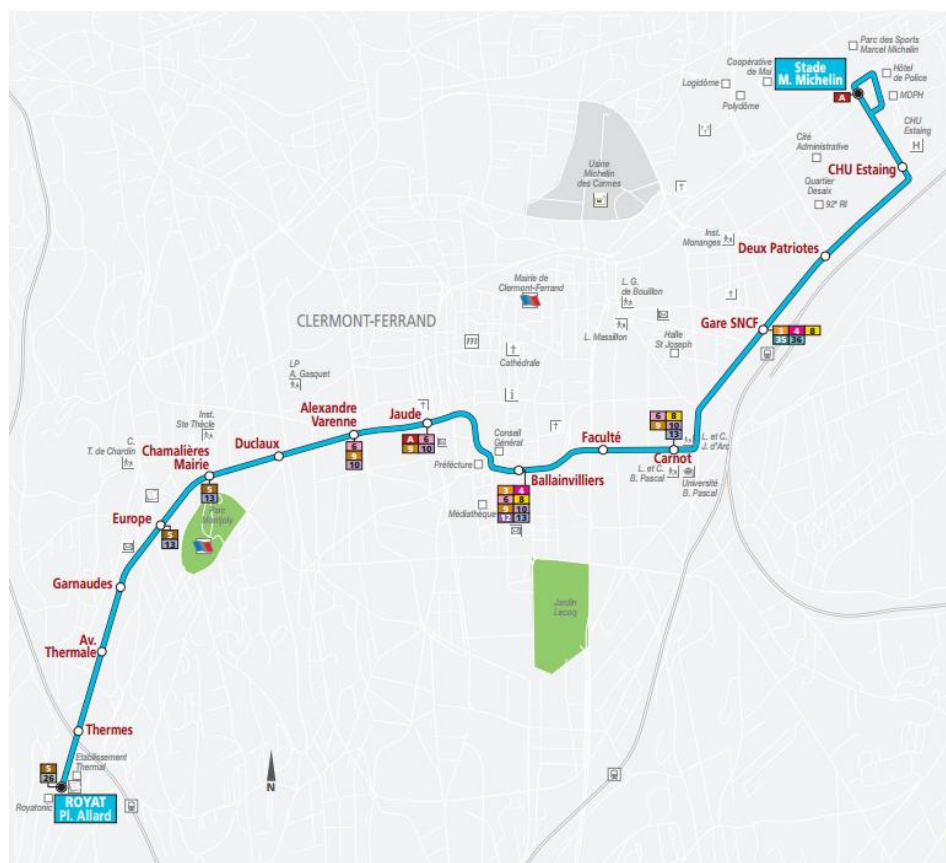


Figure 34 : Tracé de la ligne B Clermont Ferrand

Enfin la ville de Châteauroux (45 000 habitants) et son agglomération (75 000 habitants), ont mis en place un réseau de transport en commun gratuit en 2001.

Le réseau Horizon géré par Keolis est composé de 20 lignes, l'agglomération a fait le choix de fournir à ses habitants un transport en commun gratuit afin de redynamiser son réseau, le financement étant en partie assuré par la taxe du versement transport payée par les entreprises de plus de 9 salariés. Ce choix s'expliquait par la faible fréquentation du réseau castelroussin et le nombre de voyageurs voyageant sans titre de transport, la vente des titres de transport n'assurait alors que 14% du coût total annuel des transports en commun castelroussin. De plus cette gratuité a permis de réaliser un certain nombre d'économie, que ce soit de par la suppression des coûts d'édition des titres de transport ou les coûts de maintenance et d'investissement des valideurs automatiques des titres de transports.

Ainsi grâce à cette démarche Châteauroux a vu la fréquentation annuelle des transports en commun passé de 1 561 225 voyageurs en 2001 à 4 689 752 voyageurs en 2011. A titre de comparaison, la fréquentation atteint désormais 61 voyages/an/habitant, alors que la moyenne française pour des agglomérations de taille similaire (population inférieure à 100 000 habitants) est de 38 voyages/an/habitant en 2010 et qu'en 2001 elle était de 21 voyages/an/habitant pour l'agglomération de Châteauroux.

Ces choix peuvent donc dans un sens réduire l'utilisation de la voiture et contribuer au développement d'un centre-ville plus agréable et plus animé.

En croisant les observations des lignes de transports en commun avec la piétonisation dans une démarche prospective on observe que seule la navette serait affectée, en effet son parcours devra être autorisé rue Moyenne si celle-ci venait à être piétonne ou être modifiée pour effectuer un contournement de la rue Moyenne.

La volonté de réduire l'usage de la voiture dans le centre-ville doit être accompagnée d'un réseau de transport en commun adapté et optimisé permettant à tout utilisateur de se rendre dans de bonnes conditions au centre-ville.

Une réflexion autour de l'optimisation de l'utilisation des parkings doit également être menée, la relation entre les parkings relais et des navettes desservant le centre-ville, pourrait être une solution à cette optimisation.

Les volontés de la municipalité ainsi que de l'agglomération vont dans le même sens que les propositions des commerçants, un travail sur la thématique des transports en commun pourrait se faire ensemble entre l'AOT (autorité organisatrice des transports) et les commerçants qui participent à la création et la gestion des pôles générateurs de mobilités.

Aménagements cyclables

Ce volet regroupe à la fois les utilisateurs quotidiens du vélo que l'on appellera « cyclistes utilitaire » et les cyclistes de loisirs qui eux sont composés de familles ou de touristes et circulent généralement sur de plus longues distances. Les propositions suivantes concerneront donc majoritairement des cyclistes utilitaires mais cependant les cyclistes de loisirs sont parfois également amenés à emprunter les mêmes itinéraires.

La prise en compte des cyclistes est obligatoire depuis l'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 qui impose explicitement la réalisation d'aménagements cyclables lors de gros travaux de voirie.

« A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion de réalisations ou de rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Etats des lieux

Aménagements cyclables

2 à 3 % des déplacements sont effectués à vélo dans l'agglomération de Bourges soit environ 7500 déplacements quotidiens. L'utilisation du vélo y est donc faible en comparaison à certaines villes de même taille.

A ce jour, ni Bourges Plus, ni AggloBus, ni les communes ne se sont dotés d'un schéma directeur cyclable qui a pour but de définir des itinéraires continus et sûrs, définir les aménagements à réaliser et établir une programmation technique et financière de ces aménagements.

Il en résulte plusieurs handicaps majeurs :

- De nombreux projets de voirie n'intègrent pas le vélo
- La plupart des aménagements cyclables sont réalisés au coup par coup, ce qui implique un manque de continuité des itinéraires
- A quelques rares exceptions près, la réflexion sur le vélo n'intègre pas la logique intercommunale des déplacements
- Il n'y a pas de budget spécifique affecté au vélo

Cependant depuis quelques années, la Ville de Bourges développe principalement deux types d'aménagements cyclables :

- Des « liaisons douces », partagées avec les piétons, à vocation principalement de loisirs
- Des aménagements sur voirie (pistes ou bandes cyclables) à vocation essentiellement utilitaire

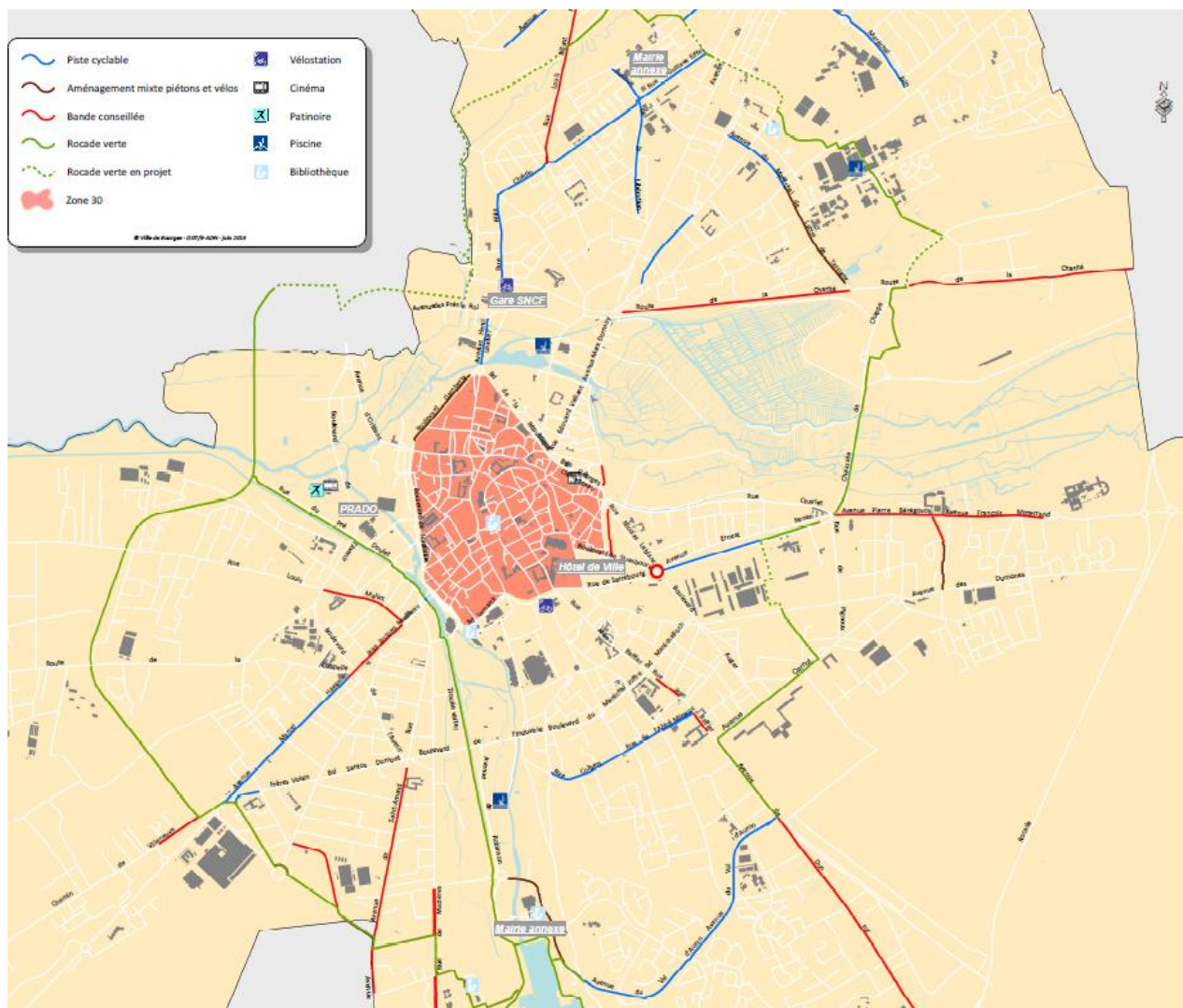


Figure 35 :Aménagements cyclables dans la ville de Bourges

Sur la page précédente on peut observer les aménagements proposés par la ville de Bourges à l'intention des cyclistes, il s'agit de créer dans un premier temps une rocade en voie verte, reliant les quartiers périphériques. Puis l'aménagement des grands axes suivant généralement les axes routiers, permettant de rejoindre le centre historique directement et rapidement. Ces axes sont divisés en voies vertes, pistes cyclables et voies cyclables selon les caractéristiques routières.

On observe tout de même un manque de voies adaptées aux cyclistes au niveau des boulevards encerclant le centre historique.

La rocade verte constitue en 2013 un trajet de 28 km de voies vertes, ces itinéraires bien définis, varie d'une largeur de 2,50 mètres en zone urbaine à 3,50 mètres, ils sont recouverts d'un revêtement en stabilisé renforcé. De par sa situation excentrée, cet aménagement est utilisé principalement pour la promenade et donc par les touristes. Celle-ci bénéficie d'un budget de 600 000 euros par an alors qu'aucun budget n'est réservé aux autres aménagements cyclables.

Pour les déplacements utilitaires, des bandes cyclables ont été réalisées sur quelques grands axes (avenue de Dun, avenue de Saint-Amand...) permettant de relier le centre-ville aux pôles générateurs et émetteurs de mobilités. Outre la sécurisation des cyclistes, ces bandes ont permis de réduire la

largeur des chaussées automobiles et, par conséquent, de faire baisser les vitesses. Toutefois, certaines d'entre elles sont trop étroites (ex : avenue de Saint-Amand).

La largeur minimum d'une bande cyclable étant de 1.50 m (3 m pour un double sens) d'après le CERTU.

Depuis quelques années, la Ville de Bourges privilégie les pistes cyclables. Or, ce type d'aménagement est en général moins adapté au milieu urbain dense que les bandes cyclables, car il est plus consommateur d'espace, qui est pris sur les piétons et non sur la voiture. Par conséquent le stationnement automobile se fait sur un des deux trottoirs. Contrairement aux idées reçues, plusieurs études européennes ont montré que les pistes cyclables sont 3 à 4 fois plus accidentogènes que les bandes cyclables, car la moins bonne visibilité réciproque du cycliste et de l'automobiliste génère des accidents beaucoup plus nombreux aux intersections. Elles se prêtent plus difficilement aux balayages et aux déneigements mécaniques. Dans le cas des pistes bidirectionnelles, les cyclistes doivent traverser par deux fois la chaussée, en début et fin de piste.



Figure 36 : Piste cyclable, rue de Parassy

Les autorisations de circulation en double-sens pour les cyclistes présentent de nombreux avantages. Ils évitent les détours aux cyclistes et permettent de mailler le réseau cyclable à moindre coût.

De plus, le décret du 30 juillet 2008 systématise l'autorisation pour les cyclistes d'emprunter les zones 30 dans les deux sens à partir du 1er juillet 2010, sauf décision contraire du Maire dûment justifiée (voie trop étroite, trop fréquentée, champ de vision réduit...).

La Ville de Bourges a décidé de mettre à double sens pour les vélos toutes les rues de la zone 30 du centre-ville, à l'exception de la rue Moyenne (soit au total 77 rues à sens unique pour 11.5 km de voirie). Pour cette dernière, la Ville réfléchit à la mise en place du double-sens cyclable à travers une zone de rencontre (présentée précédemment).

A Bourges, on peut saluer le nombre conséquent de carrefours à feux dotés de sas à vélos, y compris en l'absence d'aménagement cyclable linéaire. Cela est un point positif pour la sécurité des cyclistes au niveau des carrefours.

Enfin, les accès aux pistes cyclables ou aux aménagements cyclables sur trottoir sont souvent trop hauts et peuvent déséquilibrer certains cyclistes.

Aujourd'hui, il existe deux aménagements distincts pour les cyclistes :

- Les pistes séparées des véhicules : 22 km de rocade verte, 13,6 km de pistes en site propre et 4,8 km de trottoirs partagés
- Axes partagés : 11,5 km de double-sens cyclables dans près de 80 rues, 14 km de bandes cyclables (séparation par un marquage sur la chaussée) et 26,2 km d'axes partagés (un marquage au sol et une signalisation verticale indiquent à l'automobiliste la présence de cyclistes)

Les Berruyers disposent donc de plus de 40 km de pistes cyclables en site propre. Les cyclistes peuvent circuler sur un total de 84 km, toutes pistes cyclables confondues, ce qui représente un tiers de la voirie berruyère.

Offre de stationnement

Afin de favoriser l'utilisation du vélo mais surtout de sécuriser son utilisation, deux vélostations de 16 m² d'une capacité de 20 places chacune ont été créées place Séraucourt et au parking Nord de la gare SNCF. En effet la peur du vol est la deuxième raison avec les risques routiers qui dissuade l'usage du vélo. Le choix d'implanter une vélostation sur le parking de la gare SNCF est clairement justifié dans le but de favoriser l'intermodalité. Cependant le choix de la place Séraucourt est très critiqué par les utilisateurs du vélo et notamment l'association MonChervélo, car la place reste éloignée des commerces du centre-ville. De même avec l'utilisation du parking lors des différentes manifestations, la fonction de la vélostation n'est plus assurée. Devant les critiques mettant en évidence qu'il aurait mieux valu installer la vélostation place Cujas plutôt qu'à Séraucourt, la mairie a choisi de la réattribuer aux résidents du centre-ville qui pourront « Stationner leur vélo s'ils ne disposent pas de place pour le ranger dans leur logement ».

Ceci étant, les logements les plus proches de la vélostation sont situés à 60 mètres de celle-ci ce qui est supérieur aux préconisations de l'ADAV (Association Droit Au Vélo). De plus, les logements en question sont des maisons individuelles n'ayant donc pas particulièrement besoin de ce type de service.

Enfin concernant le stationnement on peut accéder depuis le site de la Ville à une carte interactive renseignant la position des différents appui-vélo situés dans la ville, on peut observer une répartition de ces derniers assez dispersée et régulière, les rues commerçantes étant plutôt bien équipées en arceaux. On y retrouve ainsi 150 arceaux réparties à proximité des lieux publics, cependant la place Gordaine en est démunie.

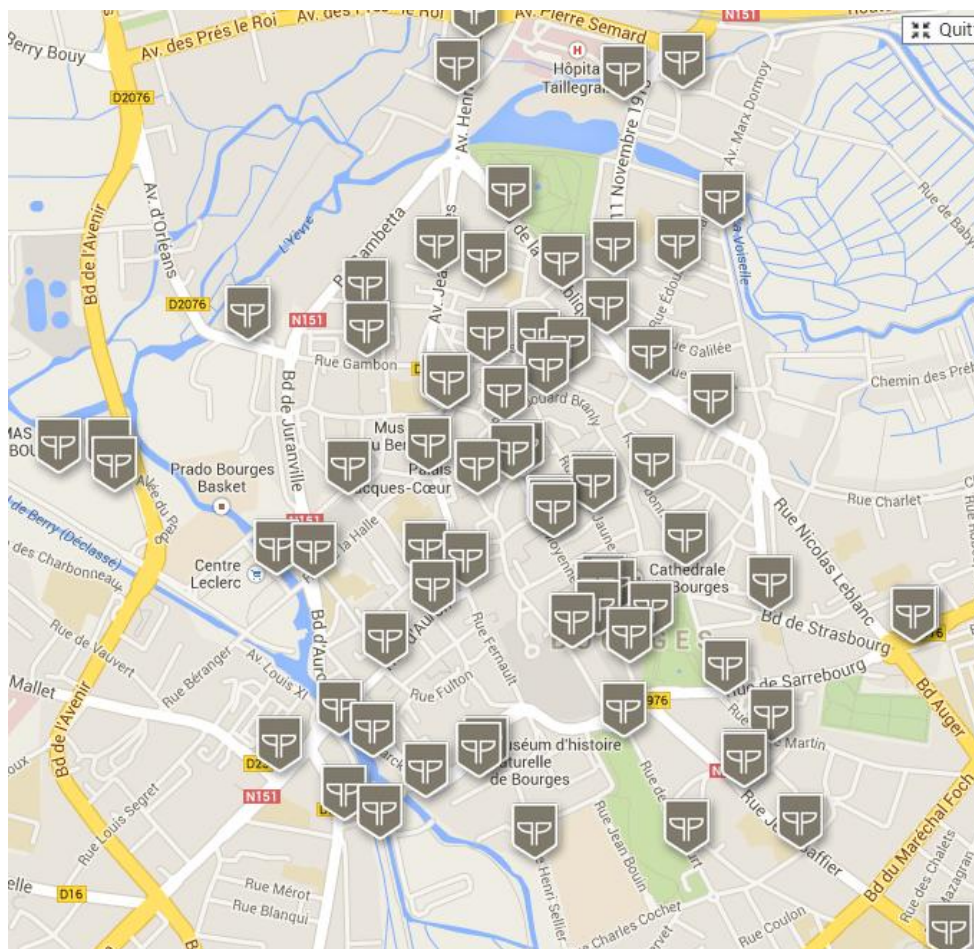


Figure 37 : Emplacement des appui-vélo dans la ville de Bourges

Location et prêt de vélo

En outre, la Ville de Bourges donne la possibilité à toute personne majeure habitant ou travaillant à Bourges, d'emprunter gratuitement un vélo et de le garder chez soi pendant 6 mois. Un parc de 65 vélos est ainsi mis à disposition.

Cependant pour en récupérer un il faut se rendre au niveau -1 du parking de l'Hôtel de Ville de Bourges, et se renseigner auprès des gardiens, un manque de communication et de mise en valeur est donc observable.

Le conseil général propose également la location de vélo plutôt approprié pour les utilisateurs loisirs, avec Berrycycllette. Ces locations peuvent être faites pour une demi-journée, une journée et jusqu'à une semaine, les tarifs étant régressifs. Ces prêts sont plus adaptés aux touristes contrairement aux vélos appartenant à la ville de Bourges, ciblant les « utilitaires ».

Parc de 65 vélos à disposition des habitants et des employés de Bourges.

Au printemps 2010, la Ville de Bourges a diffusé dans toutes les boîtes à lettres un petit guide « *Bourges à vélo* », accompagné du plan des aménagements cyclables, de plus ce guide était téléchargeable sur le site de la mairie. Celui a été réédité en Juillet 2014 et récapitule les avancés en termes d'aménagement, les diverses actions en faveur du vélo, en somme les points évoqués précédemment.

Doc d'urbanisme, volontés et actions proposées

Elaboration d'un plan intercommunal

Bourges Plus a engagé l'élaboration d'un plan vélo intercommunal début 2012. Ce plan a pour vocation de définir un réseau cyclable maillé et continu reliant les communes et les quartiers, avec une programmation pluriannuelle des aménagements.

Au-delà de la programmation proprement dite, il en définira la mise en œuvre opérationnelle et notamment :

- Une charte vélo, comprenant un guide technique des aménagements
- La définition précise des aménagements pour les projets prioritaires (à réaliser dans les 5 ans)
- La maîtrise d'ouvrage et le partage des compétences

Le plan vélo intercommunal constitue l'armature du réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération. Il doit être complété par des itinéraires locaux à l'échelle des communes, ayant pour vocation de desservir les quartiers et les pôles générateurs de déplacements.

Le réseau cyclable projeté n'est pas encore approuvé par l'agglomération Bourges Plus mais trois scénarios ont été proposés. Ceux-ci dépendant de l'investissement engagé, ils présentent donc un réseau plus ou moins dense et complet.

Le premier scénario se base sur 4 types d'aménagements :

- Priorité au comblement des discontinuités
- Priorité à la desserte des zones d'activités
- Priorité à la desserte des principaux établissements scolaires
- Priorité à la ceinture du centre-ville

Le second scénario propose les mêmes propositions que le premier scénario mais apporte en complément une desserte des pôles générateurs majeurs (administratifs, santé, alimentaires, sport et culture).

Enfin le dernier scénario lui reprend les mêmes éléments mais propose une densification du territoire de l'agglomération complète en desservant également les hébergements et les sites touristiques.

Cette densification totale propose un total de 18 itinéraires raccordés sur une jonction commune qui est la ceinture du centre-ville (boulevards) qui supposerait une cohabitation entre cyclistes et autres usagers.

Elaboration d'un plan vélo intercommunal par Bourges Plus, une priorité serait donnée à la mise en place de pistes cyclables au niveau de la ceinture des boulevards périphériques, à la desserte des établissements scolaires et des zones d'activités et au comblement des discontinuités.

Accorder les schémas régionaux, nationaux et départementaux avec les plans de déplacements locaux est une priorité. Par exemple avec le projet « Le canal de Berry à vélo » porté par le Département du Cher via le SMICB (Syndicat Mixte Interdépartemental du Canal de Berry, regroupant les syndicats et les communes propriétaires du canal dans le Cher), la route de Saint-Jacques-de-Compostelle, qui emprunte l'ancienne voie ferrée Sancerre-Bourges, puis des petites routes et l'ancienne voie romaine vers Argenton-sur-Creuse, l'itinéraire Paris-Toulouse qui passe par Orléans, Montargis, Gien, Aubigny-sur-Nère, Bourges et Châteauroux. Il suit l'ancienne voie ferrée Gien-Bourges. Ceci permettant de capter des visiteurs venant de toute la France et d'Europe.

Enfin certains de ces différents itinéraires pourraient constituer des alternatives à « La Loire à vélo » et compléter son tracée en proposant différents circuits. Cet accordement permettrait de capter un certain nombre de touristes sur le territoire, de valoriser l'image de la ville et d'avoir un apport économique supplémentaire.



Figure 38 : Schéma régional des véloroutes et voies vertes de la région Centre



Accorder les schémas locaux aux itinéraires touristiques nationaux, régionaux et départementaux. De plus l'élaboration conjointe d'un schéma vélo intercommunal et de schémas vélo communaux devra assurer des itinéraires continus et sûrs, définir les aménagements à réaliser et intégrer le vélo dans tous les projets d'aménagements.

Stationnement

Les arceaux peuvent être déclinés selon des formes diverses. On évitera les matériels difficilement détectables par les personnes malvoyantes, en effet il sera privilégier la mise en place du type d'arceau 1 plutôt que le 2 (voir ci-dessous).



Figure 40: arceau de type 1



Figure 39 : arceau de type 2

De même les étriers sont à proscrire car ils présentent des risques comme le risque de chute du vélo, le risque de voilage de la roue avant du fait de l'inadaptation à certains vélos (les pneus d'un VTT sont beaucoup plus larges que ceux d'un vélo de course) et enfin le risque de vol du vélo (le cycliste peut ne retrouver que la roue attachée à l'étrier).

Il est recommandé un ratio d'une place pour 30 à 50 habitants soit entre 1400 et 2400 places pour la ville de Bourges. Au total, dans la programmation actuelle, il est prévu d'installer 300 arceaux, de plus il est prévu de remplacer des places de stationnements voiture par des arceaux. Sachant qu'une place voiture correspond à 5 arceaux donc 10 places de vélos.

Bourges prévoit l'installation de 50 arceaux par an en concertation avec l'association Mon Cher Vélo.

Différents types de stationnement ont été identifiés dans le PDU:

- 1) Courte durée (< 2h), nécessite juste un point d'attache, sans abris et à proximité des pôles générateurs (arceaux classiques)
- 2) Moyenne durée, concerne les lieux d'emplois, établissement scolaires et gare pour le stationnement diurne, offre minimum comprise entre 10 et 20 places abritées
- 3) Longue durée, concerne les gares jours et nuit pour les usagers quotidiens et le domicile équipement : box individuels, consigne collectives

A long terme, le stationnement vélo exprime un besoin de 3510 places supplémentaires à l'échelle de l'agglomération (essentiellement dans le secteur scolaire avec 1680 places) ces aménagements représente entre 900 000 et 1 million d'euros d'investissement.

Concernant le stationnement pour les deux roues, l'article 12 du PLU de Bourges, ne distingue pas les vélos des deux-roues motorisés. Il impose 1 m² de stationnement deux-roues soit environ 0,6 place pour 100 m² de surface de plancher. Cependant le plan d'action du PDU propose d'intégrer les places de stationnements vélo dans ces mesures et surtout de séparer de la catégorie deux roues les vélos des véhicules à deux roues motorisés.

De plus, le code de la construction et de l'habitation impose, depuis le 1^{er} Juillet 2012 pour tout nouveau permis de construire et à partir du 1^{er} Janvier 2015 pour tous les bâtiments existants des normes de stationnement vélos dans les espaces privés d'habitat et d'activités :

- Pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m²
- Pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher

Depuis le 1^{er} Juillet 2012 la loi ENE (Engagement National pour l'Environnement), dite Grenelle 2 :
0.75 m² de surface de stationnement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1.50 m² pour tout autres logements
1.5% de la surface de plancher pour les bureaux

Carrefours

Un des objectifs du PDU est de généraliser progressivement les sas à vélos à tous les carrefours à feux, qu'il y ait ou non un aménagement cyclable en amont du carrefour.

De plus, l'autorisation du tourne-à-droite des cyclistes à certains feux est encouragée tant que les cyclistes pourront être autorisés à tourner à droite quand le feu est rouge pour les autres véhicules et que leur manœuvre ne présente pas de danger pour les autres usagers, notamment les piétons traversant au niveau du feu tricolore.



Figure 41: Panonceau autorisant les cyclistes à franchir la ligne d'arrêt

Jalonnement des itinéraires cyclables

Les itinéraires cyclables seront jalonnés, en particulier quand ils diffèrent des itinéraires automobiles (double-sens cyclable, voie verte...).

Le jalonnement indiquera les principales destinations desservies (autre commune, gare, centre-ville, équipements publics, quartiers...). Il comportera également des indications de distance (en kilomètres, avec une précision de 100 mètres) et éventuellement de durée (sur la base d'une vitesse moyenne de 15 km/h) en effet la mesure à l'hectomètre et en distance-temps est plus adaptée aux déplacements cyclistes.

Assurer une relation avec les associations

L'agglomération de Bourges favorise la collaboration avec les associations d'usagers. Certaines actions peuvent être menées en partenariat avec celles-ci, leurs conseils et leur participation étant les bienvenus.

L'association « Mon Cher Vélo », créée en 2010, représente les cyclistes du Cher. Elle constitue un interlocuteur précieux, à la fois comme force de proposition ou comme relais des politiques mises en œuvre ou comme évaluatrice des aménagements réalisés. Elle participe notamment à des comités de pilotage avec la ville de Bourges.

Dans cette optique il a été proposé en septembre 2013 aux listes candidates aux élections municipales un document proposant des orientations concrètes en vue de conforter la place du cycliste et du piéton dans le tissu urbain. Dans ce document l'association Mon Cher vélo propose la réalisation de différents objectifs à l'échelle de la ville et de l'agglomération à l'horizon 2020.

Enfin la ville de Bourges propose pour permettre de répondre au financement des actions proposées la mise en place d'une ligne budgétaire consacrée au vélo d'un montant de 10 à 15 euros par an et par habitant. Soit pour Bourges un budget avoisinant les 140 000 euros par an, à titre de comparaison le coût d'une vélostation s'élevant à 23 000 euros.

« Sauf exception dûment justifiée, les aménagements cyclables ne doivent pas être réalisés sur les trottoirs, afin de ne pas se faire au détriment des piétons. Au contraire (...) l'espace nécessaire doit être récupéré sur la circulation ou sur le stationnement automobile. » Extrait du PDU

Budget de 10 à 15 euros par an et par habitant consacré au vélo et à ses aménagements. Prévision du plan d'action du PDU.

Propositions du collectif

L'objectif est de développer au centre-ville un réseau de voies douces afin d'irriguer le centre-ville et de permettre des déplacements en périphérie autres que motorisés. Ce maillage permettant ainsi de favoriser l'utilisation des plus courts chemins dans le centre-ville de Bourges par le vélo. Ces déplacements s'inscriraient en complémentarité avec les déplacements piétons.

En outre une volonté de sécuriser l'accessibilité de la périphérie vers le centre-ville est exprimé.

La question du stationnement doit être traitée de manière raisonnable, les espaces rassemblant des dizaines d'emplacements pour les vélos ne sont pas pertinents car les usagers préfèrent laisser leur vélo devant les commerces et donc une répartition des arceaux de stationnement (pour 2 emplacements) plus régulière serait plus logique (tous les 50 m ou 100m). Un double usage du mobilier urbain pourrait être un axe de réflexion (lampadaire + stationnement vélo...). En effet lorsque un cycliste se rend chez un commerçant et qu'il ne trouve pas d'arceau pour son vélo à proximité du commerce il préférera généralement attacher son vélo à un lampadaire situé devant le commerce plutôt que faire 200m supplémentaire à pied.

Benchmarking

Bourges peut également contribuer à la réalisation de locaux à vélos dans les immeubles existants (privé). A titre d'exemple, la Ville de Lille prend en charge 40 % du coût global des travaux pour le stationnement vélos.

Une ville de taille comparable à Bourges qui possède une politique de déplacement en faveur du vélo est La Rochelle. En effet 10 % des déplacements s'effectue en deux roues non motorisés, d'autre part c'est la première ville à avoir mis en place les systèmes de vélos en libre-service. On retrouve un parc de 300 vélos répartis sur 47 stations, les offres sont particulièrement intéressantes et attractives avec des tarifs en complémentarité avec les abonnements de transport en commun. De plus concernant les touristes, les deux premières heures de location sont gratuites ce qui idéal pour des personnes souhaitant découvrir une ville de taille moyenne avec un moyen adapté.

L'offre de stationnement cyclables est également très importante avec 1700 arceaux soit 3400 places pour une population de 75000 habitants et une aire urbaine de 205 000 habitants, l'accent est porté sur la complémentarité entre les transports en commun et le vélo avec l'accès aux parkings à vélo gratuit pour les abonnés aux transports collectifs Yélo.

On retrouve également les panneaux spécifiques aux cyclistes autorisant les traversées des feux rouges à certains carrefours.

La principale difficulté concernant l'incitation à l'utilisation du vélo est la suivante : faut-il privilégier la mise en place d'aménagement de qualité en espérant que la part de déplacements cyclables va augmenter grâce à ces aménagements ou faut-il privilégier une politique et des services en faveur du vélo tel que des parkings à vélos ou des vélos en libre-service.



Figure 42 : Plan des aménagements cyclables de La Rochelle

La configuration particulière du centre-ville de La Rochelle, en bordure de l'océan nous montre que les aménagements cyclables ne suivent pas une réelle organisation comme un maillage en étoile ou autre, au contraire on observe un maillage complet semblable à une toile.

Un autre exemple à suivre est Strasbourg, ville pionnière en matière de l'utilisation du vélo on retrouve certains chiffres appuyant les volontés cyclables :

- 560km d'itinéraires cyclables
- 4 400 Vélohop disponibles
- 360 rues à sens unique équipées d'un double sens cyclable
- 19 000 arceaux de stationnement

Le troisième schéma directeur vélo adopté en 2011 fixe l'objectif de doubler la part modale du vélo dans l'agglomération à l'horizon 2025. Passant de 8 % (15 dans le centre-ville) à 16 %.

On retrouve un modèle de développement des voies cyclables en étoile avec un périphérique interne et un périphérique externe, en comparaison avec la ville de Bourges, celui-ci pourrait servir de modèle en considérant la rocade verte comme un périphérique externe, les boulevards entourant le centre historique comme un périphérique interne et enfin les grands axes pénétrants seraient les branches de l'étoile. Le modèle envisagé par le plan intercommunal n'est donc pas obsolète mais il suit une tendance générale.

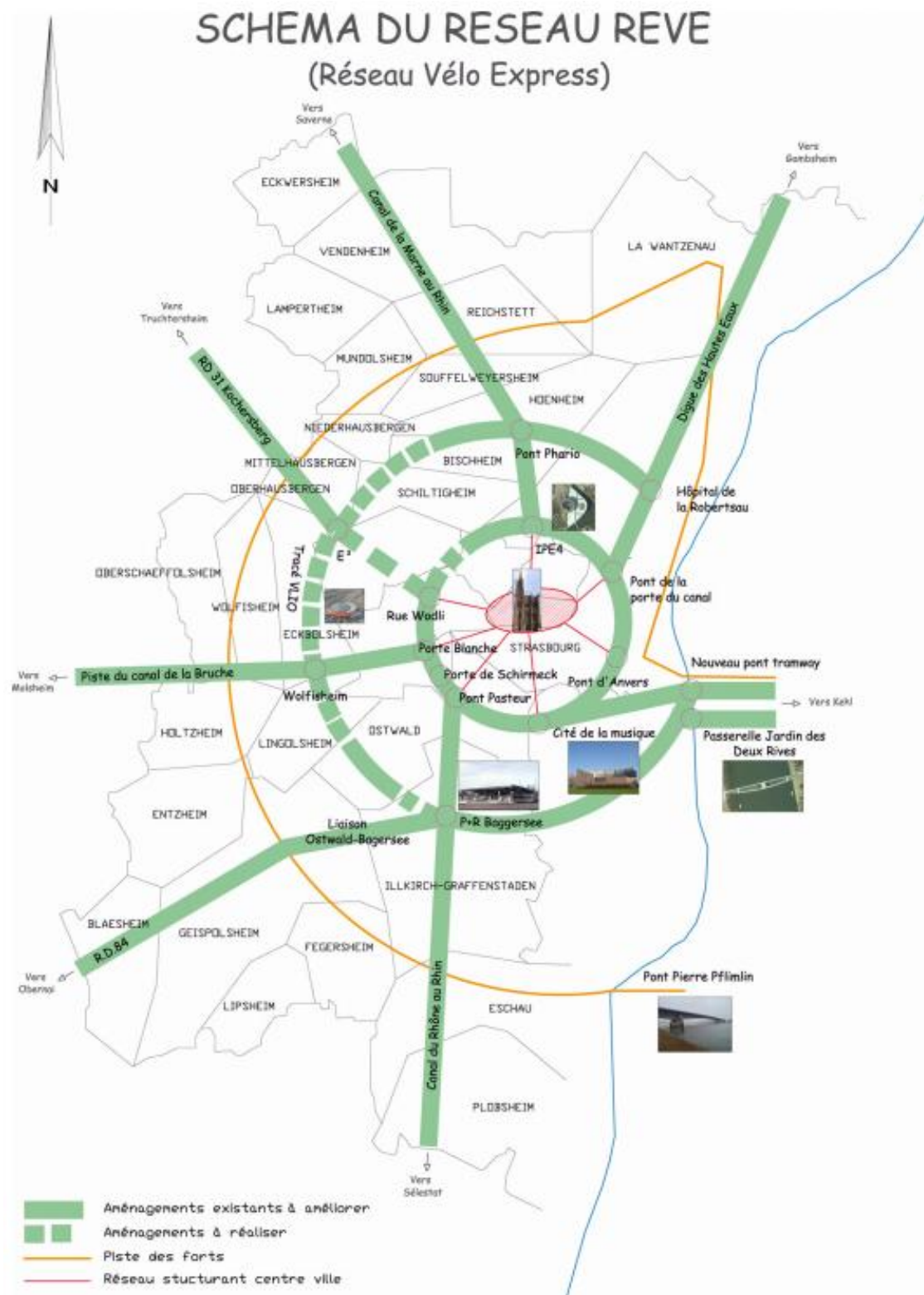


Figure 43 : Schéma de l'organisation des voies cyclables à Strasbourg

Un autre exemple de ville moyenne est Ferrare, en Italie qui compte 140 000 habitants et... 100 000 bicyclettes. Plus de 30 % des déplacements sont faits à vélo.

Le centre (5 ha) est piétonnisé mais accessible aux cyclistes. Autour de ce noyau, 50 ha supplémentaires sont ouverts au trafic automobile, mais avec de multiples restrictions. Ferrare développe progressivement le réseau cyclable sur les grands axes de circulation, augmente le nombre de clos résidentiels où cyclistes et piétons ont la priorité sur le trafic automobile, ouvre tous ses sens uniques à double sens pour les cyclistes et améliore le stationnement des vélos (2 500 places gratuites, 330 places avec surveillance et 800 places à la gare). De plus le tourisme et les loisirs sont orientés vers la dimension cyclable avec un itinéraire de 163 km le long du Pô.



Figure 44 : Gare de Ferrare

Pour favoriser les déplacements des cyclistes dans la ville de Bourges il est primordial de compléter les actions en cours concernant majoritairement des déplacements de loisirs (rocade verte) par des actions adaptées aux cyclistes utilitaires. La réalisation d'aménagement cyclable sur les boulevards formant la ceinture du centre-ville devrait être un point de départ vers une utilisation plus importante du vélo, en effet celle-ci permettrait d'assurer la sécurité de la liaison entre le centre-ville et la périphérie. De plus comme étudié dans les cas précédents une organisation de type radiale, un réseau articulé autour du centre-ville avec des axes pénétrants est pertinent. Les volontés de l'agglomération et de la mairie étant en accord avec celle des commerçants un tel schéma semble adapté.

Créer une continuité entre les espaces

Afin de capter les flux piétons, il est nécessaire de s'intéresser à l'espace public urbain, cela passe par l'animation, l'ambiance urbaine mais aussi par la continuité des différents éléments constituant l'espace public, afin de ne pas créer une rupture entre les différents quartiers et parfois même de produire un effet moins attracteur voir répulsif par rapport à certaines zones. Cela passe également par l'information et la signalisation, les piétons doivent pouvoir être guidés à travers leurs déplacements urbains vers les lieux d'intérêt. L'aménagement d'une ville est à considérer dans sa globalité. Il est aussi à prendre dans ses moindres détails. De ce point de vue le mobilier urbain est l'un des éléments à ne pas négliger. Rien n'est pire, en effet, qu'un mobilier anarchique qui par conséquent ne remplit pas sa fonction de cohésion et qui peut être gênant d'un point de vue déplacement par ailleurs.

Etats des lieux

Lorsque l'on s'intéresse aux espaces commerciaux de Bourges on remarque qu'ils ne forment pas un ensemble continu au contraire on retrouve au sein même du cœur de ville plusieurs espaces, marqués par des contraintes géographiques mais aussi parfois par des aménagements pouvant créer une barrière physique ou un frein au déplacement. L'exemple du centre-ville est déjà très parlant on retrouve la rue d'Auron isolée par rapport au reste de la ville à cause d'une part du manque d'une liaison direct avec la rue Moyenne mais aussi avec la contrainte topographique (relief), le cœur de ville d'un point de vue commercial est en effet situé sur un promontoire et l'on retrouve ce même problème de relief au niveau de la liaison entre la rue Mirebeau et la rue Edouard Branly, cependant la contrainte est amoindrie car les liaisons de par la place Gordaine et la place Planchat sont mieux assurées et l'on y retrouve des commerces assurant l'attractivité et la continuité de ces espaces.

La carte ci-dessous répertorie les liaisons principales à assurer (détaillées par la suite) qui ont été identifiées par les commerçants.

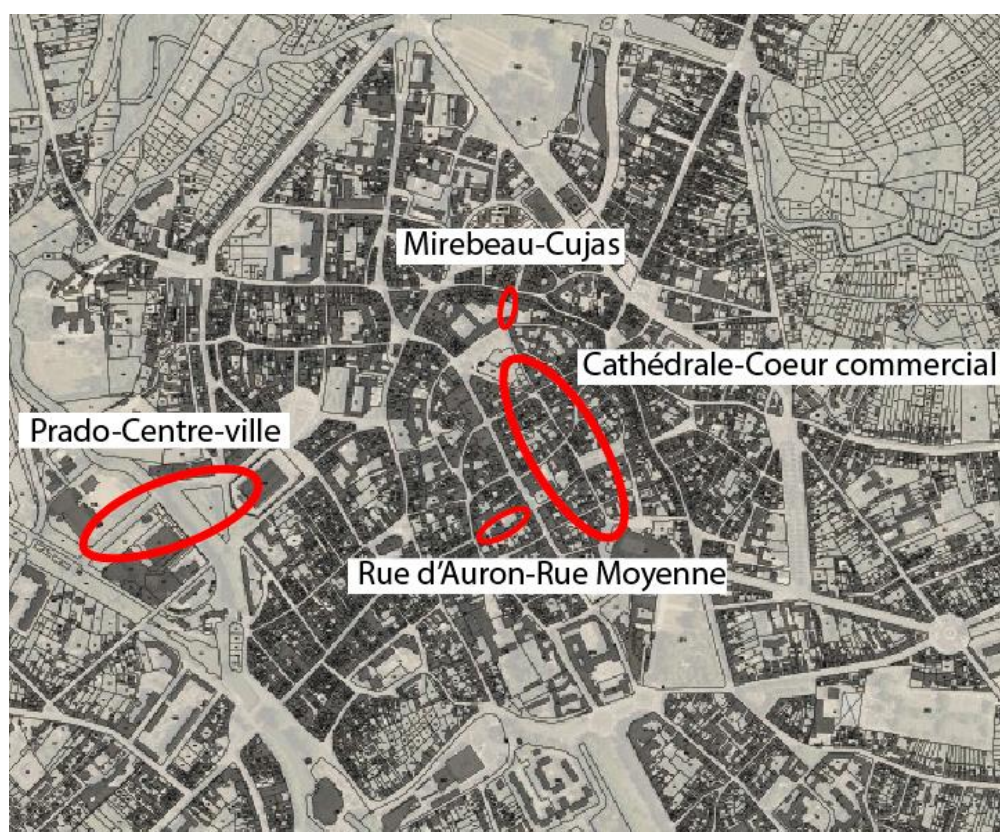


Figure 45 : Localisation des liaisons à assurer

Liaison rue d'Auron-rue Moyenne

La rue Moyenne et la rue d'Auron sont les deux axes majeurs du centre-ville, elles représentaient autrefois les axes principaux ayant organisés les fondements et le développement de la ville. Anciennement la rue d'Auron accueillait le passage du tramway de Bourges et était très vivante.

Aujourd'hui ce sont toujours les plus grandes rues et présentent des caractéristiques commerciales non négligeables, elles jouent à ce titre un rôle important pour le développement du centre-ville et face à la concurrence avec la périphérie.

Cependant les deux rues ne sont pas connectées directement, il faut traverser la rue des armuriers pour rejoindre la rue moyenne depuis la rue d'Auron.

Le seul chemin menant d'une rue à l'autre se fait par l'intermédiaire de la cour des jacobins qui empreinte des escaliers pouvant dissuader les personnes à mobilité réduite, de plus ce passage peut être considéré comme un coupe gorge du fait de son aménagement peu sécurisant.

D'autre part l'absence de continuité entre ces deux espaces que ce soit par le mobilier urbain ou encore par le revêtement du sol ne contribue pas à unir ces deux espaces.

Il est important de lier ces deux espaces car l'arrivée d'Avaricum pourrait mener à un déplacement plus au Nord-Ouest du cœur commercial au détriment des commerces de la rue d'Auron. Aujourd'hui la rue d'Auron étant fréquentée pour ses commerces de bouches, les berruyers ne s'y arrêtant que quelques instants.

Liaison Rue Mirebeau-place Cujas

La rue Mirebeau située en bas des remparts du IV^{ème} siècle est d'une certaine manière isolée de la ville haute et notamment de la place Cujas. Il existe uniquement un escalier permettant de rejoindre ces deux espaces, l'escalier Mirebeau, appelé également passage casse-cou, son état étant pour le moins dégradé, il ne permet pas de relier les deux espaces, dans les conditions les meilleurs pour tous les usagers. De plus l'arrivée d'Avaricum dans la ville basse va mettre en avant ce problème les piétons devront faire un détour pour aller de la place Cujas vers Avaricum.

La liaison entre ces deux espaces peut également être traitée dans une opération de plus grande envergure comme la requalification de la place Cujas par exemple (ceci étant envisagée par la mairie).

Liaison Prado-Centre-Ville

Comme étudié précédemment, le quartier du Prado présente un intérêt particulier d'une part par la présence de la gare routière générant des flux importants, mais également par la présence de nombreux espaces de loisirs comme le cinéma Méga CGR, la patinoire ou encore le Palais des sports en cours d'agrandissement (passage de 3500 à 5000 places), ces lieux constituent une attraction pour le centre-ville.

Enfin les établissements scolaires (lycée Marguerite de Navarre et lycée professionnel...) à proximité en font un quartier important de la ville de Bourges d'un point de vue des déplacements. Il présente donc un intérêt particulier pour la ville en effet il regroupe de nombreux équipements générant de nombreux flux.

Cependant malgré les qualités évoquées, la traversée du boulevard de Juranville rend son accessibilité difficile et parfois même dangereuse. En effet ce ne sont pas loin de 20 000 véhicules qui circulent par jour (19 600 véhicules/jour en 2008) et le quartier du Prado est également traversé par le boulevard de l'Avenir (17 500 véhicules /jour en 2008) qui constitue l'un des boulevards de la seconde ceinture du centre-ville (périphérique). Cependant ces chiffres pourraient diminuer avec les

actions menées en faveur des modes de transport alternatifs et concernant la signalisation des parkings qui devraient réduire le nombre de voiture utilisant les boulevards de la 1^{ère} périphérie.

En outre le centre-ville ne présente pas une continuité avec le quartier du Prado d'un point de vue du bâti, il existe une rupture entre ces deux espaces accentués par l'absence de sécurité et de mise en valeur de l'espace public. En effet le quartier du Prado reconstruit dans les années 80 sur le site des anciens abattoirs de Bourges (1864-1975) présente un aspect architectural très différent du centre-ville.

De plus ce quartier se situe à la confluence entre le canal du Berry et l'Auron, il s'inscrit dans la trame bleu de la ville Bourges, il représente donc un également aspect environnementale du territoire.

C'est donc un espace à valoriser d'un point de vue naturel mais également pour des raisons d'attractivité de par la présence de nombreux pôles générateurs de flux.

Liaison Cathédrale-Centre-ville commercial

La cathédrale est un lieu incontournable de la ville de Bourges, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1992. De par son aspect attractif d'un point de vue patrimonial et touristique il est primordial d'assurer la liaison entre ce secteur et l'hypercentre commerçant. Aujourd'hui ce lien est difficile malgré la présence d'un espace piéton donnant directement sur la rue Moyenne.



Figure 46 : Cathédrale St Etienne de Bourges

La cathédrale Saint-Etienne est un des atouts de la ville, cependant d'un point de vue réglementaire, c'est un édifice qui impose le respect de certaines réglementations très strictes.

L'aménagement de la place Etienne Dolet par Bernard Huet en un espace piéton permet la liaison entre la cathédrale et la rue Moyenne mais cependant un manque d'animation est notable, le touriste venant pour la première fois à Bourges viendra vers la cathédrale mais ne sera pas attirer vers les rues menant au cœur commercial de la ville. En effet les rues du Guichet et du Doyen sont

piétonnes mais semble encore trop calmes voir désertées. Seule la rue Victor Hugo semble animée mais celle-ci mène à la Mairie.

Il existe cependant aujourd'hui un itinéraire touristique, « l'itinéraire du patrimoine » qui contourne la rue Moyenne et la rue Porte Jaune en passant par le Palais Jacques Cœur, la place Cujas et la place Gordaine notamment, celui-ci permet donc aux touristes de s'approcher du centre-ville commercial en ayant une approche patrimoniale.

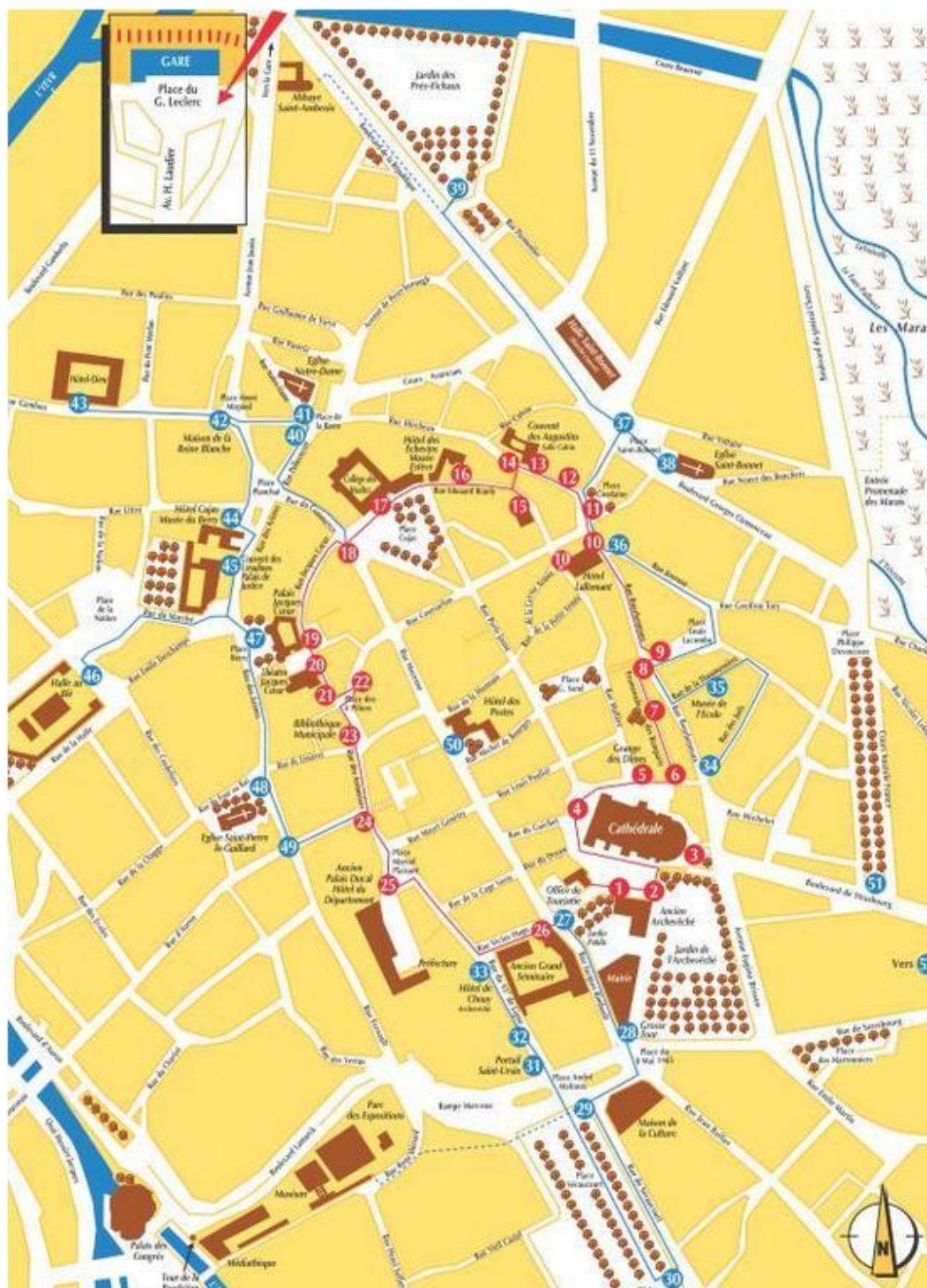


Figure 47 : Itinéraire du patrimoine

Doc d'urbanisme, volontés et actions proposées

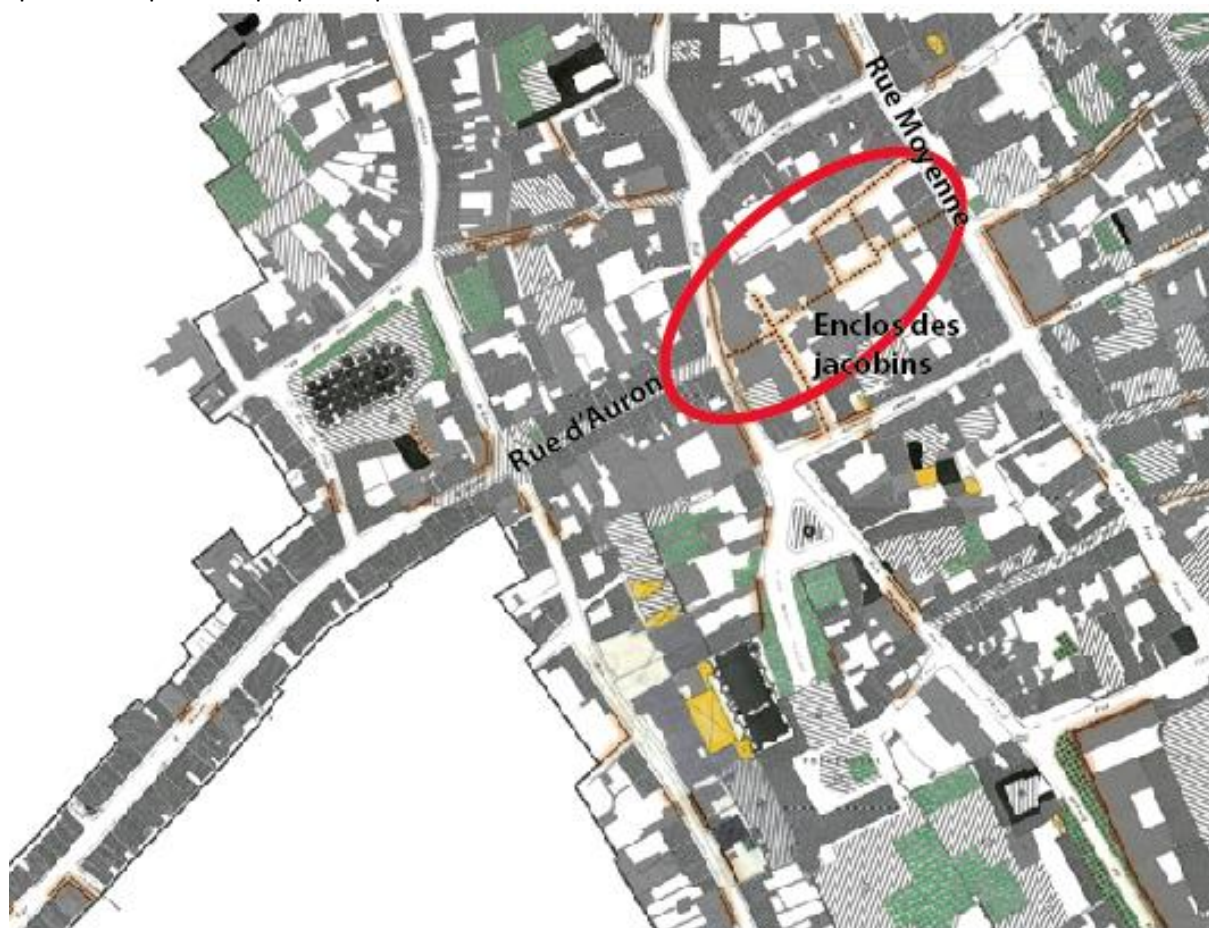
La mise en œuvre d'un paysage urbain identitaire et cohérent suppose au préalable la formulation de lignes de conduites claires. En effet, si de nombreux espaces publics sont réaménagés dans leur globalité par des maîtres d'œuvre particuliers, agissant indépendamment les uns des autres, l'aménagement de l'espace public à l'échelle de la ville doit être un projet permanent et cohérent.

Il est préconisé dans le SCoT de l'agglomération Berruyère de développer les centralités secondaires en assurant leurs liaisons avec le centre-ville. Celles-ci sont les suivantes :

- Rue Edouard Vaillant et le marché permanent de la Halle Saint Bonnet, au nord du CV
- Du quartier de la gare situé au Nord de la ville après le carrefour de Verdun
- Du quartier du Prado
- La rue Jean Baffier (composée de linéaires commerciaux denses, en continuité du centre-ville et située sur une voie pénétrante de ce dernier)

Liaison Rue d'Auron-Rue Moyenne

Le plan de sauvegarde et de mise en valeur impose uniquement de respecter une marge de reculement par rapport à la voie, ce qui induit une interdiction de construire dans l'espace concerné qui reste cependant propriété privée.



----- Marge de reculement

Figure 48 : Extrait du PSMV concernant la relation entre la rue d'Auron et la rue Moyenne

Dans la définition des orientations validées lors de « La politique des aménagements des espaces publics du centre-ville de Bourges », on ne retrouve que peu d'intérêt porté à la liaison entre les rues Moyennes et d'Auron, hormis une piétonisation progressive du centre-ville passant par la mise en place de zones de rencontres sur ces deux espaces puis d'aires piétonnes, il n'est mentionné qu'en dernière phase (2021-2023) d'améliorer la jonction entre les rues d'Auron et Moyenne.

Liaison Rue Mirebeau-place Cujas

Le plan de sauvegarde et de mise en valeur met en avant le fait qu'il y a une possibilité de démolition ou de modification qui peut être imposée à l'occasion d'opérations d'aménagement publics ou privées, au niveau du prolongement de la rue de l'abbé Berthault vers la rue Michel Servet. Par conséquent il y a donc une certaine prise en compte de la municipalité que cette trouée aurait pu ou pourrait être envisagée afin de créer une liaison entre la ville haute et la ville basse entre les bâtiments de l'école des Beaux-Arts et le musée Estève.

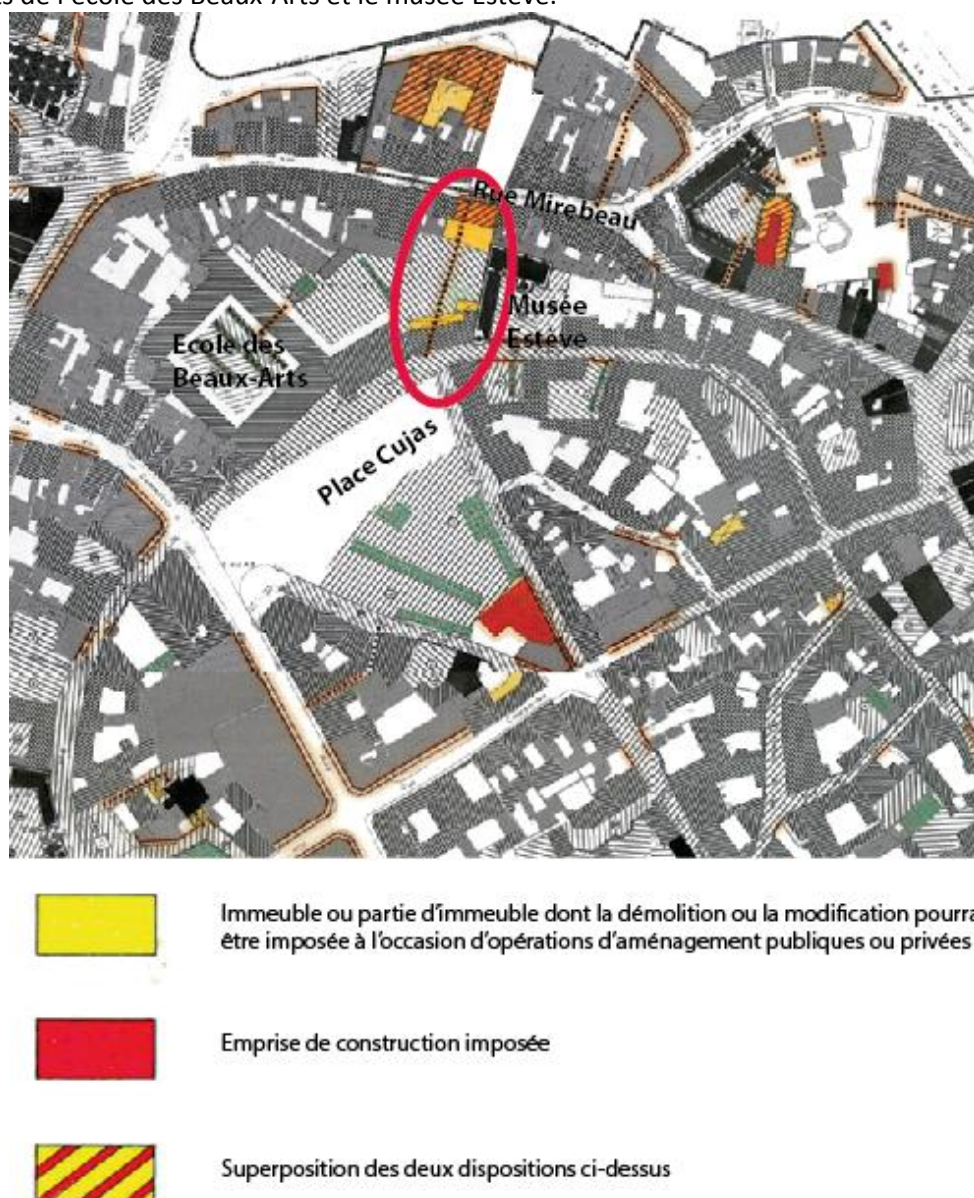


Figure 49 : Extrait du PSMV concernant la relation entre la rue Mirebeau et la place Cujas

Un cahier des charges bien définis a été établi pour la requalification de la place Cujas dans le document concernant les aménagements des espaces publics, celle-ci pourrait être accompagnée de la liaison Cujas-Avaricum par la rue Mirebeau. De plus cette action peu entrer dans la volonté exprimée par le PDU, « éviter les détours inutiles ».

Liaison Prado-Centre-Ville

Le traitement de la ceinture des boulevards, et spécifiquement celui du boulevard de Juranville pourrait réduire l'effet coupure entre le centre-ville et le Prado et tendre vers une « couture » en passant par des aménagements qualitatifs concernant le mobilier urbain. En effet les boulevards périphériques vont être traités non plus comme une séparation entre ville centre et périphérie mais comme des liens assurant les transitions entre les différents quartiers constituant la ville.

Le document « La politique des aménagements des espaces publics du centre-ville de Bourges » nous montre que la liaison entre le quartier du Prado et le centre-ville est une priorité. En effet le projet d'agrandissement du palais des sports doit s'accompagner d'une relation accrue avec le centre-ville de Bourges pour à la fois pousser les berruyers à se rendre vers cet équipement mais aussi inciter les spectateurs à se rendre dans le centre-ville après les divers événements, en effet la ville doit être considérée dans son ensemble et les personnes venant pour un événement ponctuel au Prado doivent également être considérées comme des potentiels visiteurs du centre-ville.

Il est donc envisagé d'accompagner la rénovation du palais des sports par des cheminements piétons, des accès depuis le centre seront mis en continuités et aménagés. L'accès au Palais des sports du Prado par le boulevard de Juranville sera réaménagé en place urbaine et sécurisée. Cela contribuant également à l'image de l'entrée de la ville.

Ainsi, la gestion des carrefours en entrée du centre-ville est également une priorité, de part et d'autre de la halle au blé, les espaces seront traités avec pour but de sécuriser les traversées et apporter une qualité paysagère supplémentaire.

La signalisation des places disponibles dans les parcs de stationnement est envisagée au niveau de la seconde ceinture de boulevards et donc ici au niveau du boulevard de l'avenir.

La carte ci-dessous est extraite du document sur les politiques d'aménagements des espaces publics réalisé par la ville de Bourges, elle met en évidence les différents espace à réaménager au niveau du Prado.

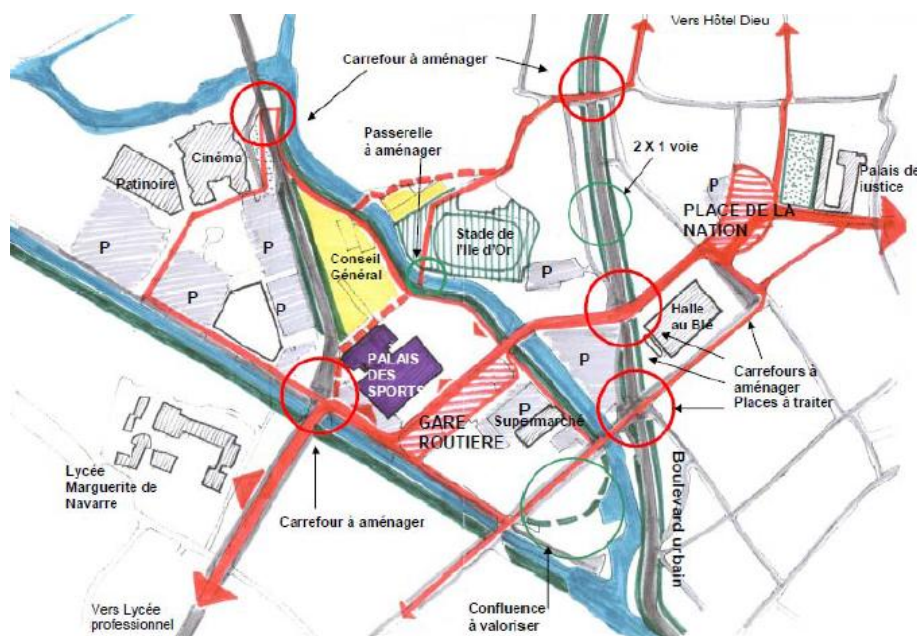


Figure 50 : Accès au secteur du Prado et aménagements public

Ces actions entrent dans la phase de transition, qui est la 1^{ère} phase en termes de chronologie et est donc la phase prioritaire selon la municipalité. Ces actions devraient donc être réalisées à court termes (2012-2014).

Liaison Cathédrale Centre-ville

La principale difficulté par rapport à l'espace situé à proximité de la Cathédrale tient du fait que ce monument est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO et est également classée au titre de monument historique. Par conséquent, les abords de la Cathédrale est un espace étant soumis à de nombreuses contraintes. Les immeubles situés dans le champ de vision du monument classé ou qui sont visible conjointement, sont soumise à la covisibilité. Ce qui signifie que si la construction est visible du monument, ou que d'un point de vue les deux édifices sont visibles conjointement et ce dans un rayon de 500 mètres, à compter de la base de l'élément protégé, les démolitions, les transformations ou modifications du bâti sont soumises à l'avis de l'ABF. On considère qu'un immeuble est aux abords d'un monument historique dès lors qu'il est situé dans le champ de covisibilité de celui-ci.

La place Victor Hugo est l'accès principal à la cathédrale qui constitue le patrimoine le plus précieux de Bourges et un point d'intérêt touristique majeur. L'objectif pour la ville de Bourges est de dégager la vue sur le monument, de valoriser la perspective sur le monument, d'éviter une végétation abondante qui actuellement attire trop l'attention et, plus généralement, de simplifier la géométrie et la volumétrie de l'aménagement existant.

L'atelier Bernard Huet, architectes, avait proposé, il y a plusieurs années un schéma d'aménagement pour l'ensemble des abords de la cathédrale. Une partie seulement de ce projet a été réalisée. La poursuite des projets initiés, permettrait de garder une cohérence sur l'ensemble des espaces publics qui entourent le monument.

Le traitement de la place Victor Hugo ainsi que celui de la place Cujas a une priorité similaire selon les orientations validées par la municipalité dans le cadre de la définition du programme des actions d'aménagement des espaces publics, en effet on retrouve le traitement de ces places en deuxième phase, la phase de lancement intervenant à moyen termes soit entre 2015 et 2017.

Afin de mettre en valeur les liens entre ces différents espaces composants la ville, il serait utile de suivre les préconisations de la charte paysagère, matériaux et mobilier urbain, qui concerne le centre-ville. Celle-ci dresse un catalogue des matériaux et des produits à utiliser pour la ville de Bourges.

Propositions

Les commerçants souhaitent créer une continuité entre les espaces suivants :

- Rue d'Auron et Rue Moyenne
- Place Cujas et Rue Mirebeau
- Prado et Centre-ville
- Cathédrale et Centre-ville

L'objectif est ainsi de pouvoir tendre à une harmonisation du centre-ville ainsi que sa périphérie et ainsi pousser les déplacements inter-quartiers. Les différents espaces quels que soient leurs fonctions, touristiques, commerciales... peuvent ainsi être reliés. Leur mise en relations facilite ainsi d'une part leurs interactions mais également leurs animations respectives.

Cela passe par une proposition d'un mobilier urbain uniforme, que ce soit :

- Les bancs publics
- Les poubelles et sanitaires publics
- Les mobiliers d'affichages publicitaires et informatifs
- Les mobiliers de service de transport en commun : arrêt et quai
- Les potelets et autre mobiliers utile à la circulation
- Les arceaux de stationnement vélos

Liaison Rue Mirebeau-place Cujas

Afin d'assurer la liaison entre la rue Mirebeau et la place Cujas, il est proposé de créer une trouée au travers des bâtiments jouxtant l'école des Beaux-Arts. Pour permettre à tous de pouvoir emprunter cette espace un escalator pourrait être envisagé comme il a été fait à une époque entre la rue d'Auron et la rue Moyenne. Celui-ci permettrait de créer une continuité allant d'Avaricum, passant par la rue de l'abbé Berthault, traversant la rue Mirebeau et les Beaux-Arts et allant jusque la place Cujas puis vers la rue M. Servet.

Liaison Cathédrale-Centre-ville

Le quartier de la cathédrale nécessite une animation, en effet sa continuité avec le centre-ville doit passer par la présence d'activités permettant aux touristes de ressentir l'envie d'aller vers le centre-ville. Un aménagement non sédentaire pourrait être étudié, afin de créer des animations ponctuelles par des commerçants ou des associations présentant leur activité, leurs œuvres...Un marché aux fleurs pourrait y être installé ou des expositions d'œuvres réalisées par l'école des Beaux-Arts.

Une continuité des espaces passe par la mise en valeur des différents éléments constituant le cheminement entre deux lieux, par exemple entre le centre-ville et l'Hôtel Dieu, au niveau de la rue Gambon, la façade de la maison de la reine blanche pourrait être mieux traitée et ainsi entraînerait les berruyers à plus utiliser le parking de l'Hôtel Dieu pour se garer et se rendre au centre-ville.

Benchmarking

La Ville de Bordeaux a mis en place une charte du mobilier urbain, celle-ci traduit sa volonté de créer un cadre de vie, qui par son harmonie et la richesse de ses propositions, met en cohérence un ensemble urbain exceptionnel.

Ce document donne les principales normes de l'implantation des mobiliers urbains dans l'espace public en détaillant chaque cas spécifique que ce soit les trottoirs, les places...En outre elle expose les choix des modèles de mobiliers retenus et propose une gamme de modèles à utiliser. La rue Sainte Catherine est le modèle de développement d'une espace contigüe à suivre, en effet sa piétonisation, son attrait commercial et son animation sont également retransmis aux rues la jouxtant.



Figure 51 : Rue Sainte Catherine

A une échelle plus petite la ville de Montigny le Bretonneux (Yvelines) a créé sa charte du paysage urbain. Elle se compose de trois grandes parties distinctes, l'aménagement urbain, le mobilier urbain et le mobilier d'éclairage. Cet exemple est certainement plus pertinent en comparaison au modèle de Bourges car c'est une ville moyenne (entre 20 000 et 100 000 habitants) avec 33 000 habitants environ. Cette Charte est très complète car elle aborde de manière transversale plusieurs sujets. On retrouve dans la première partie les préconisations concernant la chaussée, les trottoirs, les aires de stationnement, les aménagements cyclables...

La seconde partie concernant le mobilier urbain s'intéresse plus à la continuité des espaces, elle préconise par exemple un certain type de potelet à utiliser, un certain type de barrière, pour éviter les traversées en diagonales aux carrefours, les types de bancs et bornes de propriétés à utiliser, les mobiliers d'agrément comme les grilles à planter aux pieds des arbres...

Enfin le mobilier d'éclairage concerne les luminaires sur mâts, les lanternes, les encastrés de sol et les bornes lumineuses. Cette partie n'a pas vocation à être un substitut au plan lumière qui lui se focalise sur la mise en avant de lieux touristiques et de sécurisation des espaces publics d'un point de vue nocturne...

La redynamisation du centre-ville de Bourges ne peut se suffire à elle-même, afin de redynamiser le centre-ville il faut également passer par un travail concernant la périphérie. La relation entre les quartiers aux abords et le centre doit être traitée. Les aménagements concernant le centre-ville doivent s'accompagner d'un prolongement jusqu'aux quartiers situés en périphérie, qu'ils aient des équipements, des commerces ou tout autres activités pouvant bénéficier au centre-ville et à l'image de la ville plus généralement.

La gestion et les opérations d'urbanisme de la ville de Bourges ne doivent pas être traitées de manière indépendante quartier par quartier ou opération par opération mais de manière cohérente et avec une vision d'ensemble prenant en compte tous les aspects transversaux de la mobilité.

De plus comme lors de l'élaboration du programme d'actions de la recomposition de l'espace public, ces démarches doivent s'appuyer sur la participation de tous les acteurs composant la ville mais également solliciter tant que possible la participation citoyenne, les associations de quartiers pouvant être mises en relations les unes avec les autres.

Charte des enseignes et des terrasses

L'enseigne est une inscription, une forme, une image ou un signe apposé sur un immeuble et relatif à son activité. C'est un élément de repérage dans l'espace public, elle sert à la fois pour les passants afin d'être informés de la nature d'un commerce et donc d'être captés par celui-ci mais permet également pour le propriétaire de faire sa publicité. Afin de respecter le caractère patrimonial des différents bâtiments et éviter de dénaturer l'espace public en surchargeant les devantures de différentes enseignes il est nécessaire de s'intéresser aux mesures prises dans ce domaine. Ainsi pour qu'un centre-ville vive, il a besoin de commerces qui ont quant à eux ont besoin de communiquer pour vivre, cependant cette communication est parfois vécue comme une pollution visuelle. D'autre part un intérêt sera également porté aux terrasses et aux réglementations les concernant car pour certains commerces comme les CHR (cafés hôtels et restaurants), elles jouent un rôle primordiales surtout dans les centres villes.

Etats des lieux

Charte d'aménagement des façades et enseignes artisanales et commerciales

La ville de Bourges s'est attachée à élaborer, en étroite concertation avec le Service départemental de l'architecture et du patrimoine, une charte. Ce travail a débouché sur un document intitulé « charte d'aménagement des façades et enseignes artisanales et commerciales » établie dans le cadre de l'opération « Bourges centre 2000 ». Ce document est un outil d'aide et de conseil pour les projets de réfection de façades commerciales et la mise en place des éléments de signalétique qui les accompagnent.

Dans le cadre de la convention Bourges Centre 2000, un programme d'actions sur une durée de trois ans a été lancé par la collaboration entre la ville de Bourges, la chambre des métiers du Cher et la CCI du Cher.

Ses objectifs étaient de dynamiser le commerce et l'artisanat, dans ce cadre, une charte d'aménagement des façades et enseignes artisanales et commerciales a été proposée, elle établit les grands principes de réfection des façades de commerces.

Par sa taille d'environ 15 pages et son format « agréable », la charte permet une communication simple et directe. L'aménagement et les opérations portant sur le bâti doit s'articuler autour de trois axes : l'intégration dans le site, le respect du style des immeubles et le soin des détails. Toutes ces modifications devront nécessiter l'accord de l'ABF. Ce document rappelle les normes imposées dans le PLU mais permet une communication plus directe entre les commerçants et la mairie ainsi que l'ABF autour des différentes réglementations en vigueur. Il fournit également les différents contacts du service urbanisme municipal à contacter selon les projets envisagés. Par exemple dans le cas d'une réfection de vitrine ou d'un aménagement augmentant la surface, les autorisations ne sont pas les mêmes et donc des démarches différentes sont à entreprendre. Suite à la diffusion en avril 1999 de ce document, un fonds d'intervention pour la rénovation et la modernisation des lieux de vente et des ateliers artisanaux a été mis en place dès juin 1999 pour favoriser les commerçants à entreprendre des démarches afin d'embellir leurs devantures.

En résumé ce document facilite les démarches et le dialogue entre les services de la ville et les commerçants autour d'une thématique concernant à la fois l'attractivité du territoire, le dynamisme commercial, la valorisation de l'environnement urbain et la mise en valeur du patrimoine architectural

Aujourd'hui, en dehors de ce document peu diffusé et disponible uniquement aux archives de la médiathèque, la CCI disposant également de ce document. On retrouve sur le site de la mairie uniquement la demande d'autorisation préalable concernant la publicité, les enseignes et préenseignes. Cependant celui-ci n'est pas spécifique à Bourges, c'est un document national.



Figure 52 : Extrait de la charte d'aménagement des façades et enseignes artisanales et commerciales

En juin 2004 s'est tenu à Bourges un séminaire « L'enseigne dans la ville », il fut organisé par l'Association Nationale des Villes et Pays d'Art et d'Histoire et des Villes à Secteur Sauvegardé avec la collaboration de la ville de Bourges. Cette journée de travail proposait de faire le point sur les aspects juridiques de l'enseigne, différents points de vue ont été développés par les institutions engagées dans cette problématique, tels les Ministères de la culture et de la communication, et de l'écologie et du développement durable, les services départementaux de l'architecture et du patrimoine, ainsi que des professionnels de l'enseigne. Et pour finir les expériences de plusieurs villes, ayant menées des réflexions et des actions sur ce thème ont été abordées.

Devantures et façades commerciales

La chartre prend également en compte les devantures et façade commerciales, à ce titre, dans le cas où un même local commercial s'étend sur plusieurs immeubles contigus la nouvelle devanture devra exprimer la différenciation entre les façades de chaque immeuble. La forme des façades devra s'intégrer dans l'architecture et la structure du bâtiment. Les façades commerciales présentant un caractère décoratif et publicitaire et comportant des vitrines d'exposition ne pourront être établies que dans la hauteur des rez-de-chaussée des immeubles.

Documents d'urbanisme, volontés et actions proposées

Dans le cas de la ville de Bourges il existe 5 zones de publicités restreintes (ZPR), celles-ci sont décrites dans Le règlement municipal de publicité qui constitue un document annexe au PLU. Celles-ci se répartissent de la façon suivante :

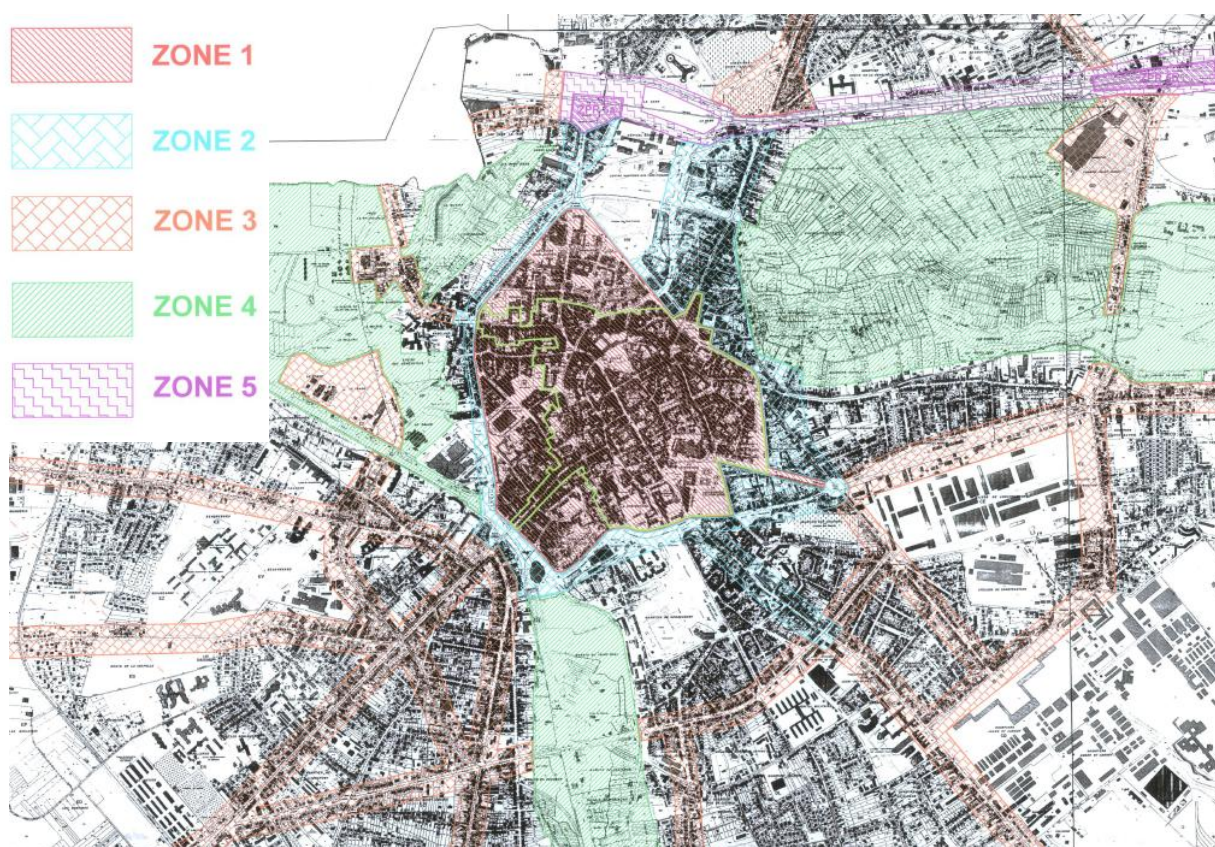


Figure 53 : Localisation des différentes ZPR

Les zone 1 et zone 2 concernent plus particulièrement le centre-ville.

En effet la zone 1 se compose du secteur sauvegardé et de la portion comprise entre les principaux boulevards à l'exclusion de ceux-ci (bd Juranville, bd d' Auron, bd Lemarck, avenue E Brisson bd de Strasbourg, Cours A. France, bd Clemenceau, bd de la République, bd Gambetta).

La zone 2 elle se compose de la ceinture des boulevards entourant le centre-ville, y compris les différents carrefours, la rue Henri Laudier jusqu'à la place du général Leclerc (non incluse), une partie de la rue Jean Baffier (jusqu'au boulevard Foch) et la rue Edouard Vaillant.

Les zones 3 et 4 sont assez dispersées mais on peut observer que la zone 3 concerne la presque totalité des rues de Bourges hors zone 1 et 2 et que la zone 4 se compose à majorité d'espaces non urbanisés comme les marais ou le long du canal d'Auron.

Enfin la zone 5 concerne les parcelles de la voie ferrée et ses abords.

Enseignes et préenseignes

En zone 1, les préenseignes sont interdites.

Seules les enseignes informant de la nature et du nom de l'établissement sont autorisées.

Les enseignes à défilement et les enseignes de marque ne constituant pas la dénomination du commerce sont interdites. Les enseignes temporaires annonçant des opérations exceptionnelles ou des manifestations à caractère culturel et touristique devront être installées au plus tôt 3 semaines avant l'opération et devront être retirées au plus tard une semaine après. Dans tous les cas les enseignes sont soumises à autorisation du Maire sous avis de l'Architecte des Bâtiments de France(ABF).

En zone 2 elles sont autorisées sous certaines conditions. L'apposition sur des dispositifs scellés au sol ou installés directement sur le sol est interdite. L'apposition de ces préenseignes est interdite sur des murs d'immeubles ou des clôtures non aveugles (possédants des ouvertures), elle est autorisée sous les conditions suivantes sur les murs et clôture aveugles :

- Les murs doivent être en bon état, ou faire l'objet de rénovation avant l'apposition du dispositif, l'autorisation reste soumise à l'avis du Maire ou à l'ABF
- La surface unitaire de chaque dispositif ne doit pas excéder 12m² et ne pas dépasser un tiers de la surface du mur support

L'apposition de ces préenseignes sur palissades de chantiers est également autorisée avec une limite de 50% de la surface de la palissade et 12m² de surface unitaire

Les enseignes perpendiculaires

ZPR 1 et ZPR2

Seules les enseignes dites décoratives et évoquant la nature de l'activité sont autorisées, les simple inscriptions sur un panneau rectangulaire ne sauraient être admises. Une seule enseigne par commerce présentant une façade de moins de 15 m de longueur est autorisée. Puis par tranche de 10 m de longueur de façade il est autorisé une enseigne supplémentaire. Les bâtiments présentant une façade de chaque côté d'un angle de rue peuvent également présenter une enseigne par tranche de 10 m.

Aucune dimension ne devra excéder 0.70 m et la saillie sur rue ne devra pas dépasser 0.80 m cependant des dimensions peuvent être accordées sous accord de l'ABF.

Les dimensions ainsi que l'implantation de l'enseigne devront être en harmonie avec la façade de l'immeuble, les enseignes surplombant le domaine public devront être soumis à une autorisation de surplomb du domaine public qui génère une redevance.

Les enseignes pourront être lumineuses ou éclairées par des spots, cependant elles doivent être fixes et non clignotantes. Dans le secteur sauvegardé, leur partie supérieure ne pourra dépasser la hauteur d'appui des fenêtres du premier étage.

D'après le PAVE de Bourges le mobilier urbain en porte à faux doit laisser un passage libre d'une hauteur de 2.20 m.

Les enseignes plaquées

En ZPR 1 et ZPR2

Une seule enseigne par local d'activité est autorisée, cependant si une activité présente une façade sur côté d'un angle de rue elle pourra présenter deux enseignes plaquées.

La dimension des lettres et leur implantation devra être en accord avec la façade et la devanture. Dans le cas où les enseignes plaquées ne sont pas constituées de lettres séparées, posées sur la maçonnerie ou le linteau, les lettres doivent être posées sur un dispositif support discret.

La hauteur des caractères ne devra pas dépasser 40 cm mais après consultation de l'ABF certaines dimensions plus grandes peuvent être autorisées.

Les caissons lumineux apposés sur la façade sont interdits (caissons diffusants).

Dans le secteur sauvegardé, les plaques professionnelles seront égales ou inférieures à 0.10m².

Les vitrines devront d'après le PSMV, être en retrait de 15 cm minimum de l'aplomb du mur extérieur de la façade de l'immeuble.

Terrasses

Il est imposé de suivre les recommandations du PLU : Les chevalets, les enseignes et les étals des commerces, ainsi que les terrasses des bars et des restaurants doivent laisser une largeur minimale d' 1,40m voire davantage si les flux piétons sont importants.

Concernant les terrasses de plein air il existe uniquement une charte de qualité. Afin de valoriser la ville de Bourges et renforcer son image accueillante, dynamique, touristique et commerciale, il a été décidé d'élaborer en concertation avec l'ensemble des cafetiers et restaurateurs, une "Charte de Qualité" celle-ci est disponible sur le site internet de la ville de Bourges lorsque l'on souhaite remplir le dossier d'autorisation de terrasse de plein air.

Dans cet esprit, et pour une seule et même terrasse, chaque signataire s'engagera à respecter les critères énoncés ci-après :

- L'uniformité de l'ensemble du mobilier implanté est à tout moment assurée et ce, qu'il s'agisse de tables, chaises, bacs à fleurs, parasols ou tout autre élément particulier qui compose la terrasse
- L'utilisation de parasols publicitaires ou autres produits similaires destinés à protéger les clients des rayons du soleil est admise. Toutefois, ils doivent être discrets. Les inscriptions sont tolérées exclusivement sur les lambrequins
-
- L'entretien régulier de la partie du domaine public concerné comme de l'ensemble du mobilier est à la charge de l'exploitant
- En toute circonstance, l'exploitant veille à préserver la tranquillité des riverains ainsi que la libre circulation des piétons

En basse saison, à l'exception des terrasses autorisées, le domaine public est libéré de tous mobiliers. Les bacs à fleurs ou jardinières sont soit rentrés, soit fleuris

Propositions de la part du collectif

Cette proposition émane de la visite à Chartres, l'harmonisation dégagée par l'ensemble du mobilier des terrasses est un exemple afin de dégager un effet de centre-ville dynamique et attractif.

Un document similaire à celui de Bourges Centre 2000 pourrait être envisagé, en le mettant à jour, en augmentant sa diffusion et en appuyant sur la volonté des commerçants de s'unir au sein d'un collectif, il serait alors probable que ses prescriptions soient prises en compte de manière plus importante. Alors une discussion autour d'une aide à la rénovation et la modernisation des façades pourrait être d'autant plus envisagée avec la municipalité.

Benchmarking

L'exemple de la ville de Lille peut être cité, elle propose deux documents indépendants en plus des documents d'urbanisme classique parfois trop illisible pour les commerçants.

En effet comme le précise Pierre André Effa directeur de l'urbanisme de ville de Bourges: « Enfin, pour qu'une réglementation fonctionne, il nous fallait une règle simple, facile à comprendre par des agents peu sensibilisés à la logique des règlements d'urbanisme. »

La ville de Lille propose donc d'une part une charte des devantures commerciales et enseignes et d'autre part une charte des terrasses. Ces documents plutôt que de se présenter sous la forme de règlements parfois trop indigestes prennent une approche différente en se mettant à la place des commerçants et en proposant un guide afin d'aider les commerçants dans leurs démarches.

Les principaux objectifs de ces documents sont, de créer un projet d'ensemble cohérent et harmonieux afin de mettre en valeur l'espace architectural et urbain par des choix sobres.

Concernant les terrasses un intérêt particulier est porté aux choix des caractéristiques des matériaux utilisés cela concerne les chaises et tables, les stores bannes, les parasols, les paravents, les chevalets et porte-menus, les jardinières et les éclairages extérieurs.

Pour ce qui est des devantures commerciales on s'intéresse aux enseignes, aux façades et vitrines, aux fermetures.



Un document concernant les façades et enseignes existe déjà concernant la ville de Bourges, celui-ci pourrait être mis à jour afin de prendre en compte l'évolution depuis les années 2000. Concernant la création d'une charte des terrasses, un document similaire pourrait être réalisé avec le même style graphique pour plus de lisibilité et une facilité de lecture plus adapté aux personnes non familiarisé avec les différents documents d'urbanisme. L'exemple de la ville de Lille avec ses deux documents succincts, illustrés et rappelant les différents règles présentent dans les documents d'urbanisme semble être un bon exemple à suivre.

Valorisation du patrimoine, de la culture et du tourisme

La ville de Bourges est caractérisée par le titre de ville d'art et d'histoire, de par son patrimoine, les différents événements ayant eu lieu dans la ville ou encore sa diversité d'un point de vue touristique. Afin de dynamiser le centre-ville de Bourges et d'augmenter l'attractivité du territoire, il faut passer par le développement de la culture et la mise en valeur du patrimoine. Ces objectifs contribueront à donner de l'élan aux commerçants du centre-ville et par conséquent donneront une seconde vie au centre historique.

Etats des lieux

Le printemps de Bourges

Créer en 1977, il s'est très vite imposé comme un des événements majeur en France. Il se déroule chaque année pendant les vacances de pâques et son originalité est le fait qu'il se tient au cœur d'une ville moyenne. L'envie qui motive le premier Printemps de Bourges, du 6 au 10 avril 1977, est de rassembler « l'autre chanson », en opposition aux musiques diffusées à tout va sur les grandes ondes. La forme est originale : en cinq jours, une quarantaine d'artistes et vingt concerts à la Maison de la Culture, dans un chapiteau monté place Séraucourt et au théâtre Jacques Cœur. Ce festival va donc rassembler un nouveau public, mais les relations entre le Printemps et une partie des Berruyers ne sont pas vraiment au beau fixe. Protestations des riverains et craintes des commerçants accueillent le débarquement des « Indiens », comme on appelle ce public à cheveux longs, sac à dos et bourse vide... Il faudra quelques années pour que la ville adopte vraiment son Festival. La 1^{ère} édition rassemblera 13 000 participants. En 1982, avec l'arrivée de Jack Lang au ministère de la Culture, la donne change : l'Etat commence à subventionner le Printemps de Bourges, eut égard à sa position unique parmi les festivals français, la région et le département vont également participer à ces financements quelques années plus tard. Cela mènera à la reconnaissance nationale de l'événement et en 1987 le nombre de participants s'élève à 133 000. Dans les années 90 le festival tend à se diversifier et devient même le plus grand rendez-vous des professionnels des musiques populaires, notamment avec le salon professionnel international Tam Tam France. Il a aussi importé en France les Magic Mirrors, chapiteaux de bois et de miroirs venus de Belgique et adoptés depuis par cent autres festivals en France. Et, avec « Le Printemps dans la ville », il a fini de se réconcilier avec Bourges en structurant l'abondante programmation de concerts dans les bars pendant le Festival. Ce dernier point en fait un événement particulier permettant à la ville de Bourges de bénéficier de l'image positive de l'événement.

Dans les années 2000, le label Découvertes, en association avec la Fnac, devient « Attention Talent Scène, les Découvertes du Printemps de Bourges et de la Fnac ».

Le format du Festival est désormais volontairement cadré autour des 50000 places, avec un taux de remplissage qui dépasse les 95% : plutôt que sur des jauges énormes, le Printemps mise plus sur l'excellence et la pertinence de sa programmation, conquérant une influence et une légitimité qu'il n'avait jamais connues jusqu'alors dans son histoire.

Durant le Printemps (basé sur les vacances scolaires françaises), toute la ville est en effervescence : dans ses quartiers pittoresques et dans ses bars, les jours et les nuits de Bourges endossent leur habit de fête. Le public, toujours plus nombreux, se compose en majorité de jeunes (91 % ont moins de 35 ans).

A ce jour plus de 4000 artistes ont participé au festival, parmi eux des grands noms reconnus à l'échelle internationale comme Arno, Charles Aznavour, Chet Baker, Alain Baschung, Joan Baez, Jimmy Cliff, Phil Collins, The Cure, Johnny Clegg, Joe Cocker, Miles Davis, Def Leppard, Césaria Evora, Gilberto Gil, Jacques Higelin, Indochine, Bernard Lavilliers, Yves Montand, Noir Désir, Claude

Nougaro, Lou Reed, Les Rita Mitsouko, Renaud, Alain Souchon, Sting, Yma Sumac, The Stranglers, U2, Barry White, Stevie Wonder, Franck Zappa, Iggy Pop..

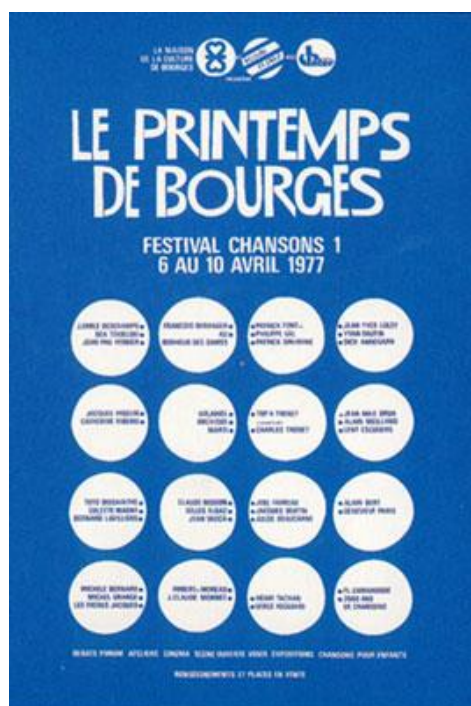


Figure 54: Affiche du 1er Printemps de Bourges



Figure 55 : Affiche du Printemps de Bourges 2014

A titre d'information les chiffres de l'édition 2014 sont les suivants :

- 126 concerts dans les salles
- 52 concerts sur les scènes extérieures
- 315 concerts dans les bars du Printemps dans la Ville
- soit près de 500 concerts sur le Festival
- 8 salles de spectacles payantes
- 4 scènes extérieures et gratuites
- 25 bars et 20 restaurants dans le cadre du Printemps dans la Ville
- 64 800 places délivrées dont 9 400 invitations
- 2429 professionnels accrédités dont 700 forfaits pros payants
- Taux de remplissage : 92%
- Fréquentation globale de 240 000 personnes
- 380 journalistes de la presse régionale, nationale et internationale
- 140 journalistes de la presse Région Centre
- 1500 interviews effectuées (dont 355 captations) sur plus de 2000 demandes reçues (dont 482 captations)
- Une équipe d'environ 1000 personnes pendant le Festival
- 29 antennes régionales et francophones du Printemps de Bourges

Cet événement représente un intérêt pour l'image et le rayonnement de la ville mais aussi pour les activités commerciales :

"En 2013, on a fait 65 % de chiffre d'affaires de plus par rapport à une semaine normale", explique Vincent Berthet, gérant du restaurant le Bureau à Bourges.

La ville de Bourges présente également le festival un été à Bourges qui se déroule du 21 juin au 21 Septembre, la fête de la musique marque le coup d'envoi du festival. Il a été créé en 1996, il s'appuie sur la mise en valeur des sites architecturaux et naturels de la ville, en les animant quotidiennement. Chaque soir un concert gratuit est donné en extérieur dans un lieu différent en harmonie avec le lieu.

Dans le domaine de la musique la ville de Bourges possède également un conservatoire de musique et de danse qui était anciennement l'Ecole Nationale de Musique et de Danse, fondée en 1921. Il se situe rue Henri Sellier dans des locaux construits en 2007, d'une surface de 7000 m² et il accueille 1100 élèves pour une équipe de 55 professionnels.

Le Tango Bourges Basket

Le Tango Bourges Basket est un club de basket-ball français fondé en 1967 et basé à Bourges. Le club, qui possède un des plus beaux palmarès du pays, avec trois victoires en Euroleague, compétition de clubs la plus prestigieuse en Europe, en 1997, 1998 et 2001 et une Coupe Ronchetti, compétition européenne aujourd'hui disparue. Le club est le deuxième club le plus titré en championnat de France avec douze titres après celui de 2013, derrière les treize du Clermont UC.

Le Cercle Jean Macé Bourges est un club omnisport fondé en 1967 sous l'impulsion du Général Marest et de René Aubrun président fondateur. La section basket-ball se sépare du centre omnisport en 1994 pour devenir le CJM Bourges Basket puis en 2013 le Tango Bourges Basket.

Aujourd'hui le club bénéficie d'une salle d'une capacité de 3000 places au Prado, mais un projet d'agrandissement est actuellement en cours et portera la capacité de la salle à 5000 places dont 1800 places VIP.

Cette salle respectera notamment la mise aux normes pour l'accueil des matchs européens et par conséquent la ville pourra bénéficier de l'image positive transmise par l'équipe de basket non seulement au niveau national mais également à l'échelle européenne avec l'accueil d'équipes et de supporters venant des quatre coins de l'Europe comme la Turquie ou la Russie.



Figure 56 : Photo du Tango Bourges Basket

Passé militaire

La ville de Bourges est devenue depuis 1860 une grande "cité militaire", et pendant un siècle et demi, la ville et le département du Cher ont vécu de la mono industrie : celle relative à l'armement. Bourges a accueilli les fabriques de canon sous Napoléon III et est restée la ville référente pour la fabrication des munitions et des armements lourds de type obus. En 1870, l'Ecole Centrale de Pyrotechnie s'est également installé à Bourges puis en fusionnant avec les établissements militaires, ils formeront l'EFAB (Etablissement de fabrication d'armement), qui s'appellera ensuite GIAT (Groupement Industriel des Armements Terrestres).

La ville accueille l'ETBS, Etablissement Technique de Bourges qui occupe aujourd'hui 210 ha mais ayant également un champ de tir (ou d'essai) de 10 000 ha.

Les Ecoles Militaires de Bourges représentent également aujourd'hui un intérêt important pour le territoire, de par l'accueil de stagiaires chaque année, c'est un vecteur permettant d'étendre l'image de la ville de Bourges et de développer son attractivité.

De plus les entreprises comme MBDA et Nexter (ex GIAT) sont encore actuellement le représentant d'un secteur dynamique pour la ville de Bourges et le témoin de son passé.

Les marais de Bourges

Aujourd'hui exploités en jardins familiaux, les Marais de l'Yèvre et de la Voiselle ont été classés en 2003 sur la liste des Monuments Naturels et des Sites. L'ensemble des marais couvre une surface de 135 ha, ils ont servis dans un premier temps de fonction défensive mais c'est à partir du XVIIe siècle qu'ils ont été utilisés pour la culture.

Il existe une association, l'Association des Usagers des Marais de l'Yèvre et de la Voiselle ainsi qu'une Charte des usagers des marais classés de Bourges et une fête des marais se déroulant fin Aout début Septembre, ces éléments permettant de mettre en avant l'un des nombreux atouts du patrimoine de Bourges.

Deux espaces sont identifiables et distincts l'un se situant au Nord-Ouest du boulevard Gambetta et l'autre à l'Est du boulevard du général Chanzy.



Figure 57 : Marais de Bourges

Patrimoine architectural

En plus de la Cathédrale Saint Etienne, on retrouve de nombreux sites remarquables dans la ville de Bourges les plus importants sont les suivants :

- Le Palais Jacques Cœur, patrimoine typique de la ville de Bourges, qui accueille depuis 1856 un théâtre à l'italienne d'une capacité de 350 places (+ 3 pour les PMR) et racheté en 2014 par La Foncière Berruyère qui prévoit d'y aménager 26 logements en loi Malraux
- L'Hôtel des Echevins accueillant aujourd'hui le musée Estève
- L'hôtel Lallement actuellement musée des arts décoratifs
- L'hôtel Cujas qui abrite le musée du Berry
- L'ancien palais archiépiscopal dont une partie accueille certains services de la mairie mais on y retrouve également le musée de Meilleurs Ouvriers de France (MOF)
- Les remparts construits à l'époque romaine du bas empire (III^{ème} siècle – IV^{ème} siècle)
- Les maisons en pans de bois, on en retrouve plus de 400 dans la ville



Figure 58 : Maison à pan de bois et palais J. Cœur

On retrouve également comme patrimoine bâti remarquable de la ville de Bourges, les remparts gallo-romains de la cité d'Avaricum datant du III^{ème} ou IV^{ème} siècle.



Figure 59 : Remparts gallo-romains de Bourges

Ces différents édifices sont mis en valeur et mis en relations les uns par rapport aux autres au travers de l'itinéraire du patrimoine (constitué de 53 panneaux informatifs) mais on retrouve également le parcours des nuits lumières d'une longueur de 2.3 km qui vise à mettre en valeur le patrimoine de la ville sous un autre point de vue.

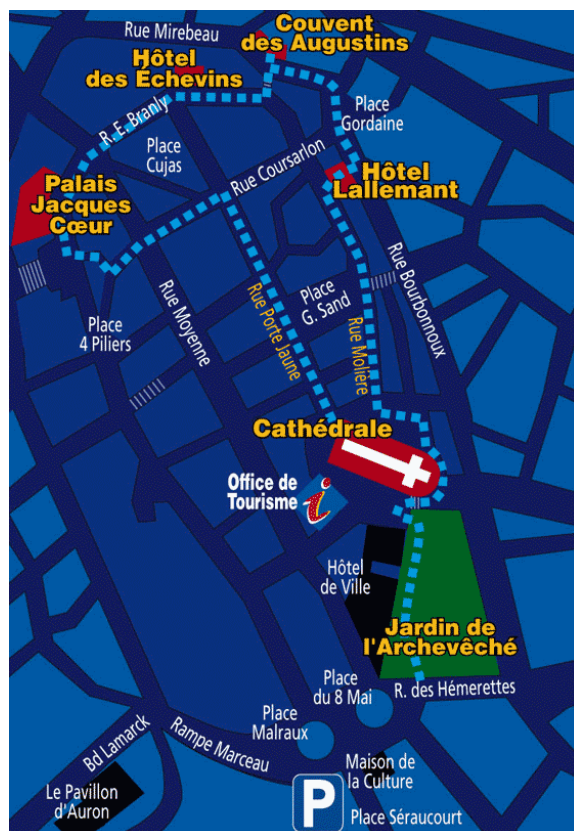


Figure 60 : Itinéraire du parcours des nuits lumière

Ce parcours retrace le passé de Bourges en proposant des projections, des jeux de lumière sur divers bâtiments, un cheminement allant du jardin de l'archevêché vers la Cathédrale puis passant devant les remparts du IIIème siècle, puis traverse l'Hôtel Lallemant, passe par la place Gordaine pour aller vers le couvent des Augustins puis l'Hôtel des Echevins et enfin le Palais Jacques Cœur permet de mettre en valeur la richesse architectural de la ville.

Cependant ce parcours traversant la rue Jacques Cœur et dans une moindre mesure la rue Edouard Branly qui sont des rues accueillant la circulation d'après le plan de déplacement exprimé par les commerçants auront des difficultés à assurer le fonction touristiques et circulantes.

Documents d'urbanisme

Le PADD a pour objectif de valoriser les qualités patrimoniales et environnementales de la commune de Bourges, l'objectif étant de conserver et de mettre en avant les éléments constitutifs de l'identité Berruyère.

Différents éléments qualifiés de patrimoine remarquable marquent le territoire de Bourges : les vues sur la Cathédrale, inscrite au Patrimoine mondial de l'UNESCO, des séquences et ensembles urbains, des édifices ponctuels. Ils forment un patrimoine témoin des étapes successives de l'urbanisation.

Sa conservation participe à la mise en valeur de l'histoire et de l'identité Berruyère. Ce qui contribue à la qualité et à l'attractivité du territoire tant du point de vue du cadre de vie que du tourisme.

Les éléments patrimoniaux naturels et urbains sont protégés par un zonage réglementaire adapté à la spécificité du patrimoine berruyer tant sur le plan architectural, environnemental, paysager, faunistique et floristique.

Volontés des commerçants

Faire de Bourges une ville de sports

La ville pourrait mettre en valeur sa renommée au niveau du basket et organiser un événement d'ampleur national avec pour thème le sport ou le basket.

Cette action pourrait être accompagnée de démonstrations en centre-ville sur le sport en général afin de promouvoir l'image du centre-ville.

Faire des séances de dédicaces pourrait attirer à la fois dans la ville de Bourges des personnes intéressés par les différents sport et contribuerait à l'image sportive de la ville.

Enfin, tenir les commerçants informés des événements sportifs, afin qu'il puisse être à leur tour le relais et devenir communicateur des différentes animations en cours et à venir permettrait de donner un rôle supplémentaire aux boutiques du centre-ville.

Passé Médiéval

Les caractéristiques médiévales de la ville de Bourges ne peuvent pas passer inaperçues et doivent être mis en valeur que ce soit d'un point de vue architectural et culturel.

A ce titre, la fête du grand argentier 1910 (Fête mise en place par la municipalité en 1910 afin de d'aider les sinistrés et effacer les mauvais souvenirs des suites des crues).

De même la vieille ville en fête 70-80. L'association des amis de Jacques Cœur pourrait être sollicité pour relancer ces manifestations

Mise en avant du patrimoine global (rénover la salle Calvin), de plus les commerçants pourraient relayer le côté médiéval dans leurs commerces.

Les marais

Un développement des visites des marais pourrait être envisagé afin de mettre en valeur cet espace, en complément, les marais pourraient être indiqués par une signalétique dans la ville, par exemple depuis la place Gordaine qui se situe seulement moins de 500m de l'entrée des marais et donc à moins de 5 min.

Une incitation à la reprise des parcelles par des agriculteurs qui valoriseraient des produits rares puis par la suite les mettraient en avant sur les tables de Bourges et dans les commerces (ex : coloquintes).

Les marais peuvent être également mis en avant par le développement de l'artisanat, la fabrication de barques en bois pour l'attrait touristique peut être un exemple (constructeur de gabarres à Cuffy). Les accès pourraient être améliorés comme par exemple la passerelle vers l'avenue d'Orléans.

Ville militaire

L'objectif est de valoriser le passé militaire via les associations (exemple l'association "des canons") Assurer un lien entre les 10 000 stagiaires à l'école militaire et la ville de Bourges afin d'en faire des « ambassadeurs » du territoire en France, cela passant par une augmentation des liaisons entre les écoles militaires et le centre-ville.

Faire vivre le passé militaire comme un atout dans les rues de Bourges, en faisant des expositions éphémère pourrait être envisagé.

La culture

Donner une place plus importante au passé pictural de Bourges avec ESTEVE et Berthe MORISOT à valoriser. Le musée ESTEVE pourrait s'ouvrir aux Musées internationaux pour avoir des échanges de grandes collections.

Des événements autour de la peinture pourrait être envisagé (Automne des peintres).

Au niveau de la présence du Printemps de Bourges, la ville pourrait être mise en valeur comme étant la ville de la musique.

En dehors du festival rien n'est fait pour garder une image en relation avec la musique.

Une rue pourrait être dédiée aux commerces liés à la musique (disquaires, luthiers, magasins d'instruments de musique à vent) et une communication nationale pourrait être menée.

Il pourrait être envisagé de mettre des couplets sur les bâtiments publics ou les grands équipements. La mise en place d'œuvres dans les rues liées à la chanson/musique tels que des statues ou des fresques pourraient être étudié afin de créer un parcours de la musique.

Répertorier et mettre en avant les talents cachés exemple : Bourbonnoux.com (restaurant) + cinéaste.

Développer l'idée des graffs de qualités liés à la musique pour éviter les tags. Mettre en avant l'école des Beaux-Arts, créer une collaboration entre l'école et les services de la ville pour contribuer à l'attraction de la ville en exposant des œuvres dans les vitrines actives ou les vitrines des commerces fermés.

Benchmarking

Faire de Bourges une ville de sports pourrait passer par un événement similaire au salon du basket organisé depuis 2010 à Nancy. Organisé sur un espace de près de 5 000m² dans le cœur de Nancy, le somptueux Parc de la Pépinière de Nancy, accueille professionnels, licenciés, pratiquants, familles ou encore simples curieux autour d'un programme riche : animations sportives et ludiques gratuites, tombola, rencontres avec les Couguars du SLUC Nancy, spectacles de basket artistique et de basket freestyle, découverte des métiers liés au Basket, village des associations, découverte et initiations aux nouvelles pratiques du basket, vente d'équipement et de produits dérivés... c'est une véritable fête du Basket « en plein air », entièrement gratuite et libre d'accès.

La Charité sur Loire avec les maisons couvertes de citations dans le cadre de « La Balade des Mots » réalisée pour permettre à tous de découvrir et lire les citations en rapport avec le Festival du Mot, créer en 2005. Cette promenade vous fait passer devant les murs et les vitrines de magasins où sont inscrites des citations qui contiennent toutes le mot "mot".

Dans le même ordre d'idée la ville de Fontenoy le Château dans les Vosges a créé un parcours unique avec « les écrits sur les murs », 200 citations posées en divers lieux du centre-ville. Il évoque le poète Nicolas Gilbert, Julie-Victoire Daubié, première bachelière de France, François Matenet et d'autres personnages qui ont fait de Fontenoy le Château le Village de l'Écrit.

La ville de Bourges possède une diversité et une richesse culturelle qui pourrait être mieux mis en valeur aux travers d'actions permanentes ou bien éphémères. La participation des différentes associations dans le développement de l'attractivité de la ville est primordiale. Enfin les volontés exprimées dans les documents d'urbanisme vont dans le même sens que les volontés des commerçants qui sont de valoriser les qualités environnementales et patrimoniales de la ville, par conséquent un travail commun entre les commerçants et la municipalité sur ce sujet est envisageable et serait bénéfique à l'image de la ville, au tourisme et par conséquent également au commerce du centre-ville.

Traiter les entrées de villes

La première impression d'une ville s'acquiert au premier regard que l'on a sur elle, stratégiquement pour une ville de patrimoine, d'art, d'histoire et de tourisme, il est nécessaire de traiter cette question à chaque artère entrante de la ville. La valorisation de la ville passe donc par une gestion cohérente de ses entrées.

Etats des lieux

L'entrée dans la ville de Bourges se fait par 9 voies majeures, 4 par le Sud et 5 par le Nord. Ces voies sont les suivantes :

- N 151 (Châteauroux- >Issoudun->Bourges)
- D 2144 (Montluçon->Bourges) vers Clermont Ferrand
- D 2076 (Saint-Pierre-le-Moûtier -> Bourges) vers Moulins
- D 976 (Nevers-> Bourges)
- N 151 (Auxerre-> La Charité-sur-Loire -> Bourges)
- D 955 (Sancerre -> Bourges)
- D 940 (Gien-> Argent-sur-Saule-> La Chapelle-d'Angillon-> Bourges) vers Montargis Paris
- D 944 (Salbris->Neuvy-sur-Barangeon-> Bourges) vers Orléans
- D 2076 (Vierzon-> Bourges) vers Tours

Les entrées par la D944 et D2076 se rejoignent au niveau de la zone commerciale de Saint-Doulchard.

Les entrées par la N151 et la D 955 se font également par le passage dans une zone commerciale celle de la route de la Charité.

Seule l'entrée par la N 151 depuis le Sud dessert une voie autoroutière, l'A71 qui relie Orléans à Clermont-Ferrand.

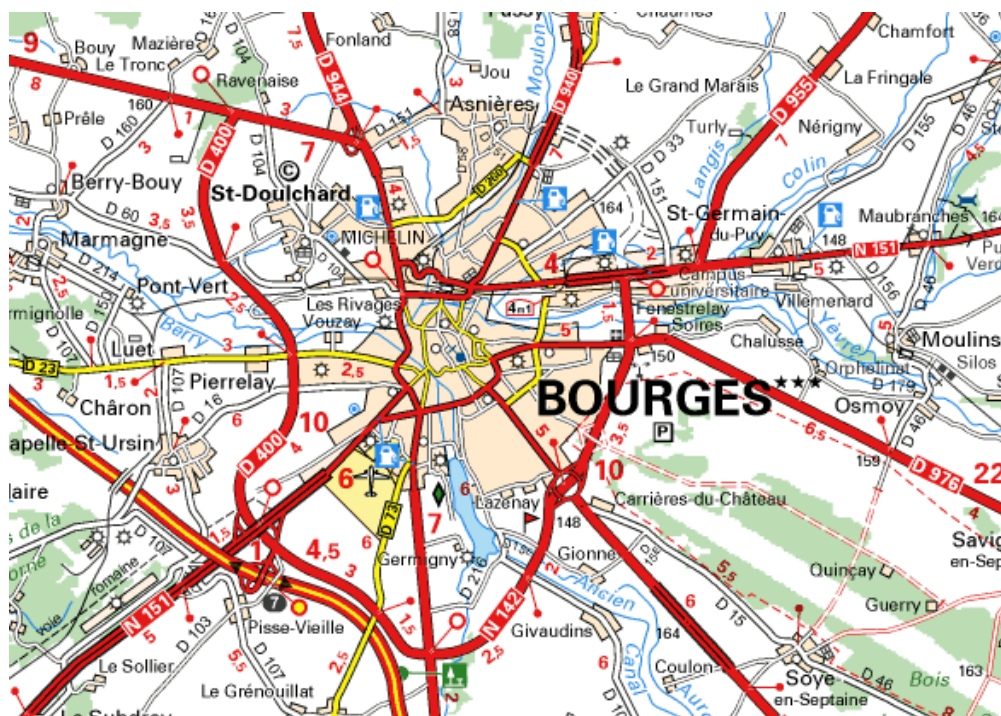


Figure 61: Principaux axes d'entrée

Doc d'urbanisme, volontés actions proposées

Le Plan d' Aménagement et de Développement Durable de l'agglomération Berruyère doit contribuer à la qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville.

De même dans le cadre du DOO, il est demandé de prendre en compte l'intégration paysagère des futurs projets et le lien entre urbanisation/caractéristiques physiques du lieu.

L'aménagement des ZACom doit participer à l'amélioration de l'entrée de territoire selon le Document d'Orientations et d'Objectifs. Celui-ci impose d'aménager les parcs de stationnements et de voiries avec une attention particulière à leur insertion paysagère, d'effectuer un traitement architectural qualitatif des façades des bâtiments commerciaux (avant et arrière) et de traiter les franges.

Les Zones de Publicité Restreintes vont dans ce sens également en réduisant les surfaces d'affichages en entrées de villes. A ce titre, les entrées de la ville de Bourges sont toutes classées par le zonage du PLU en ZPR 3.

Il est imposé de ne pas excéder 12m² par panneaux publicitaire. Ceux-ci ne doivent pas dépasser la hauteur de l'égout du toit du bâtiment principal et en aucun cas avoir une hauteur supérieure à 6 m au-dessus du niveau du sol.

En aucun cas une série supérieure à deux panneaux juxtaposés sera admise.

L'implantation de panneaux publicitaire aux carrefours ne devra pas mettre en cause la sécurité routière

Le support de ces dispositifs devra avoir reçu un traitement approprié et faire l'objet d'un entretien régulier. En particulier le dos des panneaux devra être habillé de façon à masquer la structure.

L'emploi de couleurs vives est interdit sauf si elles sont en harmonie avec l'aménagement immédiat.

Propositions du collectif

La proposition des commerçants est d'encourager la mise en place d'entrées de villes qualitative d'un point de vue paysager. Cette volonté émane de la visite effectuée à Chartres, dans ce cadre la comparaison entre les entrées de Bourges et de Chartres a montré des différences flagrantes en défaveur des entrées de Bourges.



Figure 62 : Entrée de ville à Chartres



Figure 63 : Entrée de ville à Bourges

Benchmarking

Il existe un concours national des entrées de ville et de reconquête des franges urbaines, lancé en 2001 pour la première fois celui-ci est à l'origine de la ligue urbaine et rurale (LUR), il a pour objectif de défendre le patrimoine naturel et construit et la promotion d'un urbanisme contemporain, il est le fruit des travaux menés concernant les entrées de villes par Ambroise Dupont.

Le concours a pour objet de récompenser les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre d'opérations exemplaires en matière de reconquête de franges urbaines : opérations qui visent à stabiliser les franges et à lutter contre l'étalement urbain, opérations qui visent à fédérer une organisation urbaine structurée et cohérente, ou encore opérations qui placent le paysage au cœur du processus de reconquête en tant qu'élément fédérateur du projet de territoire...

Ce concours concerne tous les secteurs situés en franges urbaines ou périurbaines qui ont fait l'objet d'un projet de requalification, entrant dans le cadre d'une politique générale destinée à redonner une lisibilité et une structure au territoire considéré et qui raisonne avec le tissu urbain existant et les entrées de ville, les pénétrantes urbaines requalifiées, les abords de gare ferroviaire, portuaire ou aéroportuaire.

Le concours s'adresse aux communes de plus de 2000 habitants, aux Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et aux architectes, paysagistes ou urbanistes qu'ils ont chargés

de la conception des projets. Le dossier de candidature doit être présenté et déposé par la ville avant le 31 mars de chaque année.

Les principaux critères d'analyse du jury sont :

- Favoriser et qualifier les connexions entre les franges et les centres urbains
- Lutter contre l'étalement urbain et la banalisation des paysages
- Valoriser le paysage urbain
- Réglementer efficacement les enseignes et la publicité
- Améliorer les équilibres économiques, sociaux et environnementaux

La ville de Saint-Doulchard (limitrophe de la ville de Bourges), a participé à ce concours en 2007 et s'est vu octroyée un diplôme d'honneur. L'opération concernait la traversée de la commune par la RN 76 et plus particulièrement entre la zone d'activité du Détour du pavé et le pont supérieur, et ce complété par la requalification du quartier de la Croix Millet en une entrée de ville de qualité. Cet espace étant à la fois l'entrée de la commune de Saint-Doulchard mais également la sortie de Bourges, il est nécessairement important de traiter son intégration paysagère.

Lors de la treizième édition de 2013, les villes de, Chambéry et St Maure de Touraine sont arrivés en tête et Mont de Marsan est arrivé second.

La ville de Chambéry avec ses 58 000 habitants environ peut être comparable à celle de Bourges, elle a remporté en octobre 2013 le 1^{er} prix du concours avec l'agence Paul Chemetov pour son projet de reconquête de l'axe de la Leyse (associées à l'agence Hors-Champ et Arcadis).

C'est autour de la « découverte » d'une rivière urbaine remise au jour, la Leyse, que s'articule le projet de requalification urbaine de la traversée de la ville. Ce projet se caractérise entre autres par la piétonisation de nombreux espaces publics, la redéfinition des flux de circulations et la reconstruction d'un nouveau pont reliant le quartier de la Cassine, jusque-là enclavé, à un tout récent pôle d'échanges multimodal. La valorisation du paysage n'a pas été oubliée, notamment avec la plantation de nombreux arbres afin de remettre en harmonie la traversée de la ville avec son environnement naturel tout proche.

Le concours est doté de prix grâce au soutien des Ministères en charge de l'environnement et de l'égalité des territoires et du Ministère chargé de la Culture, ainsi qu'à la contribution de partenaires privés. Le montant des prix est partagé à parité entre la collectivité territoriale et ses maîtres d'œuvre. Ainsi encourager les projets valorisant les entrées de ville pourrait à la fois être bénéfique pour les commerçants et pour la ville.

Au Canada et au Québec plus particulièrement, les entrées de villes sont de plus en plus prises en compte. Ces entrées ont le potentiel de refléter les contextes économique, culturel et historique, et permettent aux municipalités d'affirmer leur signature paysagère. Le visuel qu'offre l'arrivée à destination constitue une belle occasion pour une ville de donner une bonne première impression. Contrôler l'affichage commercial, embellir les entrées et intégrer harmonieusement une signalétique efficace font partie des actions à considérer.



Figure 64: Entrée de ville typique avant aménagements paysagers



Figure 65 : Entrée de ville après simulation d'aménagements paysagers et signalisation

Les entrées de villes sont les premières impressions que l'on a d'une ville et comme la première impression est toujours la plus importante, il est important d'avoir un traitement qualitatif de ces espaces. Que ce soit dans le PLU avec son annexe concernant les publicités extérieures, le SCoT au travers de son DOO ou l'aménagement des ZACom les orientations concernant les entrées de villes sont clairement définies et intégrés dans une vision de développement de l'image de la ville de Bourges et donc du renforcement de son attractivité. Le concours des entrées de ville et de reconquête des friches urbaines peut s'inscrire dans l'objectif de la validation des objectifs retenus par la ville et son agglomération tout en amenant en une augmentation de la notoriété de la ville. La participation à ce concours peut également être un motif de prise de conscience de l'importance de ses entrées de ville non seulement pour les acteurs du développement économique mais également pour tous les acteurs participants à la vie de Bourges. La proposition des commerçants va donc dans le même sens que les volontés des collectivités.

Gestions des grand équipements

L'action touristique est porteuse de retombées économiques et identitaires. Elle permet de valoriser les atouts du territoire, qu'il s'agisse du patrimoine naturel ou du patrimoine bâti. Elle favorise aussi la découverte du cadre de vie et de la culture locale. Cela passe par la gestion des grands équipements permettant de créer une certaine capacité d'accueil pour des événements générant des flux importants.

Etats des lieux

Hôtel Dieu

Il a été construit entre 1510 et 1526, son rôle initial était de proposer l'asile pour les pèlerins, l'accueil des pauvres et le soin des malades. Aujourd'hui certaines parties ayant été jugées comme possédant peu de valeur patrimoniale ont été détruites ou réhabilités. On y retrouve ainsi un parking, la maison des associations et des logements étudiants. De plus en 2005, une partie est réhabilitée et ce sont 64 logements sociaux qui sont proposés en priorité aux personnes habitant dans le quartier Avaricum. Il est depuis 1946 classé monument historique.



Figure 66 : Photo aérienne de l'Hôtel Dieu

Parc des expositions

Dans le prolongement du Palais d'Auron, à proximité de la Maison de la Culture et du Muséum d'Histoire Naturelle, le Parc des Expositions a pour particularité de se situer en pleine ville à 5 minutes du centre ancien. C'est le lieu de grands rendez-vous, propre à accueillir un très large public.

Il comprend :

- Le Pavillon d'Auron (5600 m² sur 3 niveaux),
- Le Quai d'Auron (900 m²),
- Le Carré d'Auron (700 m² + un restaurant de 200 m²),
- Le Plateau d'Auron, un espace extérieur de plus de 10 000 m²,
- Le 22 d'Auron (2 salles de 229 et 120 m²).

C'est le lieu central où se déroulent de nombreux concerts et activités du Printemps de Bourges, le Parc des Expositions accueille également salons, expositions, congrès, animations et festivals : foire-exposition de Bourges, et autres salon.

Palais d'Auron

Construit en 1983, le palais des congrès, rebaptisé Palais d'Auron, s'inscrit au cœur des Rives d'Auron, le Parc des expositions de Bourges. De style architectural moderne, le Palais d'Auron possède trois salles dont une de 2200m² pouvant accueillir jusqu'à 2200 places selon l'aménagement choisi. Congrès nationaux et internationaux, assemblées générales, conventions d'entreprises, spectacles, et surtout une partie du Printemps de Bourges se déroulent au Palais d'Auron. Cependant ce dernier ne dispose pas de climatisation.



Figure 67: Palais d'Auron photographié depuis le pont traversant l'Auron

Halles Saint Bonnet

Le marché est construit dans les années 1880, il est inauguré en 1886. Il est formé de deux halles couvertes et d'un passage central couvert. Ce lieu devient avec la Halle au Blé (réhabilité en avril 2013) le second grand marché de Bourges. La composition du bâtiment est faite d'une structure métallique avec de grands panneaux de verre et une charpente métallique. Les matériaux proviennent des fonderies de Mazières, tout comme les célèbres halles de Baltard à Paris. Ces halles accueillent le marché du dimanche.



Figure 68 : Halle Saint Bonnet

Maison de la culture

A travers une programmation où se mêlent théâtre, musique classique, danse mais aussi chanson, cirque, jazz ou opéra, la Maison de la Culture de Bourges propose chaque année plus de 40 spectacles, en près de 90 représentations.

Par ailleurs, elle développe une importante activité de création et de production. Avec plusieurs spectacles produits chaque saison, la création théâtrale, musicale ou chorégraphique est au cœur de la mission de service public de la Maison de la Culture.

Elle organise également chaque année une tournée en décentralisation dans le département du Cher.

La maison de la culture de Bourges est titulaire du label "scène nationale".

En février 2012, un vaste chantier de rénovation complète de la Maison de la Culture débute, cependant un diagnostic archéologique a gelé le chantier et il a été convenu de mettre fin au projet initial sur le site actuel de la Maison de la Culture, et de construire un nouvel équipement culturel sur un nouveau site.



Figure 69 : Maison de la culture vue depuis la place André Malraux

Ces espaces ont des qualités architecturales propres et sont tous localisés plus ou moins en périphérie ce qui les rends facile d'accès, cependant leurs rôle n'est pas clairement défini et peut encore être optimisé pour les mettre plus en valeur. Une action globale concernant l'ensemble de ces équipements pourrait être envisagée.



Figure 70 : Localisation des grands équipements

On peut observer que tous ces équipements se situent sur ou à proximité de la ceinture des boulevards par conséquent des actions comme l'indication de ces espaces ou un jalonnement depuis certaines espaces piétons stratégiques peuvent faciliter les relations entre ces espaces. Cependant on notera la difficulté d'accès au parc des expositions, celui étant d'une part situé en contrebas et d'autre part marqué par une coupure représentée par le boulevard Lamarck (sur pilotis), il peut alors sembler isolé.

De plus si l'on relie tout simplement les différents équipements on remarque que la liaison Hôtel Dieu-Halles St Bonnet se fait en passant par le centre-ville dans le secteur Avaricum-rue Mirebeau. De même la liaison entre la Halles saint Bonnet et la maison de la culture se fait en passant par la cathédrale et la place Gordaine. La liaison entre l'Hôtel Dieu et la maison de la culture se fait par la rue Moyenne en passant par la place Cujas. Seule la liaison entre le parc des expositions et l'Hôtel Dieu se faisant par la rue Fernault puis la rue des Arènes contourne les lieux d'intérêts.

Documents d'urbanisme, volontés et actions proposées

Le SCoT affirme que pour confirmer la place de Bourges comme 3ème agglomération de la région centre, l'agglomération doit renforcer ses équipements pour affirmer son rôle de pôle central attractif.

Il est précisé dans le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et dans le Document d'Orientations et d'Objectifs qu'il est soutenu le renforcement du Palais d'Auron et du parc d'exposition. En effet, il est souhaité la réhabilitation et l'augmentation de la capacité d'accueil de ces espaces. On retrouve cette volonté dans l'axe 2 « Construire un développement économique durable », priorité 5 : Développer la filière touristique pour l'image de l'agglomération berruyère et du Cher.

Cette action permet aussi de développer le tourisme d'affaire et plus généralement renforcer le tourisme autour de Bourges en lien avec le projet d'affirmation du pôle aggloméré compétitif autour de Bourges mis en avant dans le PADD.

En outre ce dernier propose d'étudier l'opportunité de développement d'une nouvelle structure d'envergure (Palais des Congrès, centre de conférences) en complémentarité du Palais Auron existant.

Il existe également un projet de réhabilitation des halles saint Bonnet, afin de tendre vers une réouverture vers l'extérieur. Ce projet suivra le projet de la réhabilitation de la halle au blé, qui accueille les marchés du samedi matin qui devrait aboutir fin 2014. Elle serait réaménager, l'intérieur deviendrait alors un grand espace. Cependant ce projet n'est pas considéré comme étant un des projets les plus urgents, par conséquent il devrait intervenir à mi-mandat (2016-2017).

Une salle pourrait être dédiée à l'expression culturelle aux quais du Prado qui pourraient être utilisée principalement par les jeunes.

Dans le but de conforter la position de Bourges comme étant le 3ème pôle urbain régional, un projet de centre de Congrès pourrait voir le jour dans l'Hôtel Dieu d'après le PADD d'autres propositions de faire un centre des congrès ont mis en évidence la place de la maison de la culture.

Propositions de la part du collectif

Avoir de grands projets structurants

- Etudier la mise en place d'un Palais des Congrès ou d'un parc des expositions à la sortie de l'autoroute avec une liaison en transports en commun vers le centre-ville et la mise en place de voies douces
- Palais d'Auron, proposition d'en faire un parking à étages ou de le rénover
- Halle Saint Bonnet : faire une entrée supplémentaire pour le parking. Convertir une partie supplémentaire en parking
- Hôtel Dieu : en faire un pôle attractif générant du passage

La gestion de ces espaces dans une réflexion d'ensemble pourra créer des flux entre ces différents lieux et cela profitera donc au centre-ville et par conséquent aux commerçants également. La captation d'un nouveau type de visiteurs à Bourges comme le tourisme d'affaire, se déplaçant pour les différents salons peut amener à la création d'un flux important passant par le centre-ville et profitant ainsi à la fois aux hôteliers et aux différents commerces.

Benchmarking

Le cas de Marseille, capitale européenne de la culture 2013 est un exemple à suivre, en effet la mise en valeur d'un certain nombre d'équipements au travers d'un événement d'une telle ampleur a d'une part un avantage pour un événement ponctuel mais c'est aussi une action durable car les fonds investis et récoltés par les aides européennes permettent une exploitation sur le long terme et la fédération d'un ensemble d'équipements autour d'un projet commun. Cependant la ville de Bourges ne peut visiblement pas postuler à un événement d'une telle ampleur, cela étant un événement d'une moindre ampleur pourrait aider à la gestion commune des équipements et créer une attractivité supplémentaire pour la ville.

Le label « Ville en poésie », a été créé par l'association du Printemps des Poètes et la Fédération Nationale des Collectivités territoriales pour la Culture (FNCC). Ce nouveau label récompense les villes qui donnent à la poésie une place prépondérante dans leur vie culturelle locale.

Les villes pouvant justifier à minima de cinq des 15 critères proposés par le jury, sont invitées à soumettre leur candidature. Les villes de plus de 20.000 habitants doivent justifier à minima de 3 critères de 1ère catégorie et 2 critères de 2ème catégorie. Les villes et villages de moins de 20.000 habitants doivent justifier à minima de 2 critères de 1^{ère} catégorie et 3 critères de 2ème catégorie.

Les 15 critères répartis en deux catégories sont les suivants :

Critères de première catégorie

- 1) Participer au Printemps des Poètes par l'organisation de manifestations pendant la quinzaine festive de mars: lectures, spectacles, animations poétiques, affichage dans la ville ou le village....
- 2) Créer une Maison de la Poésie, structure pérenne chargée de piloter un programme d'événements à destination du grand public, des bibliothèques et des établissements scolaires.
- 3) Donner des noms de poètes à des rues, des lotissements, des bâtiments publics (bibliothèque, centre culturel...) et profiter de l'inauguration pour initier des lectures publiques.
- 4) Favoriser la pose d'un affichage de poésie pérenne dans divers endroits de la ville ou du village (ex: plaques de plexiglass sur lesquelles sont gravés des poèmes à Saumur).
- 5) Créer un promenoir poétique dans un jardin public comportant des stations poétiques (exemples : poèmes gravés sur des plaques, totems, cairns, bancs poétiques avec casques audio faisant entendre des poèmes dits par des comédiens...) Ces parcours poétiques peuvent s'adapter à d'autres lieux (musée, châteaux...).
- 6) Favoriser l'émergence de projets poétiques dans les établissements scolaires (invitations de poètes à l'école, brigades d'intervention poétique ...) par une aide financière spécifique.
- 7) Initier une résidence de poète avec une bibliothèque, un établissement scolaire, un centre culturel...
- 8) Offrir à chaque mariage dans la commune un livre de poésie (poèmes d'amour) et/ou à chaque naissance un recueil de poésie jeunesse.

Critères de deuxième catégorie

- 9) Soutenir la publication d'une revue de poésie locale.
- 10) Favoriser le développement du fonds de livres de poésie de la bibliothèque.

11) Inciter les libraires de la commune à participer à l'opération « La librairie des poètes », qui consiste à présenter une vitrine de recueils de poésie, à organiser des animations poétiques et/ou inviter des auteurs à des séances de lecture publique, notamment pendant le Printemps des Poètes.

12) Passer une commande annuelle à un poète, référencé dans la Poéthèque du Printemps des Poètes, d'un texte inédit :

- sur la commune, son histoire, le paysage, un monument...

- ou sur un sujet plus général.

Ce texte pourra être reproduit sur des cartes postales distribuées aux habitants, dans le bulletin municipal, sur des supports pérennes (par exemple plaque au fronton d'un monument), diffusé auprès des établissements scolaires...

13) Utiliser les sites internet institutionnels ou associatifs pour afficher la poésie ou relayer les initiatives poétiques, et faire des liens vers les sites ressources pour la poésie.

14) Promouvoir la diversité culturelle en valorisant la poésie étrangère dans l'ensemble des initiatives de la charte, et, plus particulièrement, intégrer dans le programme de jumelage avec une commune l'accueil et l'échange de poètes étrangers, en favorisant la traduction des poèmes et leur circulation (dans les établissements scolaires, les centres culturels...).

15) Associer la poésie aux événements culturels existants (fêtes du livre, festivals...) afin d'encourager les liens entre la poésie et les autres arts.

Au-delà de la reconnaissance et d'une meilleure lisibilité de leurs actions, les villes récompensées par le label se verront offrir par le Printemps des Poètes une aide à la concrétisation de leurs projets : mise en relation des villes avec des poètes ou des comédiens, mise à disposition des bibliographies thématiques, recours à des traducteurs, organisation d'une rencontre entre les acteurs locaux (bibliothécaires, enseignants, libraires, associations culturelles) et les équipes du Printemps des Poètes, telles sont les propositions faites aux villes pour les soutenir dans leurs initiatives. Les villes et leurs actions seront ensuite mises à l'honneur lors des manifestations de mars du Printemps des Poètes.

Dans le cas de Bourges certains équipements pourraient accueillir la maison de la poésie et lors du printemps des poètes accueillir certaines animations, les différents espaces utilisés pourraient être reliés par des promenades interactives autour de la poésie. Les touristes pourraient être portés par les vers d'un lieu vers un autre en passant par le centre-ville de Bourges. La localisation des différents équipements pouvant accueillir ce type d'exposition est idéal pour créer un cheminement autour de cette thématique passant par le centre-ville de Bourges ainsi la culture peut être un vecteur de l'attraction du centre-ville et de son animation. De plus un lien étroit pourrait être établi entre la poésie et la musique, le Printemps des Poètes précèdent le Printemps de Bourges il pourrait également y avoir une passerelle entre les deux événements permettant aux artistes de s'exprimer sur une période plus longue. En dehors du Printemps de Bourges, la ville est relativement peu animée, ce label et donc la mise en avant du Printemps des poètes pourraient créer une période d'animation pour la ville de Bourges s'étalant de mi-mars (printemps des poètes) à fin avril (printemps de Bourges).

Les volontés exprimées dans les documents d'urbanisme d'accentuer la position de Bourges comme 3ème ville régionale, au travers d'un projet ville des Congrès peut être mis en lien avec les différents équipements disponibles dans la ville. Cependant une action efficace ne doit pas se faire en gérant les événements au coup par coup mais en mettant en place une action globale permettant de créer du lien entre l'ensemble des équipements, cela permettant de créer des traversées dans le centre-ville, ce qui serait profitable aux commerçants, restaurateurs et hôteliers du centre-ville. Des labels tel le label ville en poésie sont des pistes à envisager pour contribuer à la mise en valeur des différents équipements.

Collecte des déchets

Une des volontés des commerçants est la modification des horaires de ramassage des déchets dans le centre-ville de Bourges. En effet actuellement, Bourges Plus en charge de la collecte des ordures suit les horaires suivants et ce depuis 2010.

Secteur	Ordures ménagères	Emballage à recycler
Val d'Auron, Pijolins, Aéroport, Danjons, Pierrelay	lundi et vendredi matin	mercredi matin
Chancellerie, Gibjoncs, Asnières, Marais, Pignoux, Sembat, Charlet	mardi et samedi matin	jeudi matin
Centre-ville	lundi, jeudi et samedi soir	mardi et vendredi soir

Tableau 3 : Horaires des ramassages des ordures à Bourges

On peut donc observer que dans le centre-ville, les ordures sont collectées le soir, par conséquent cela peut poser un problème pour les commerçants et en particulier pour les CHR. La clientèle se trouvant exposée au tas de poubelles et aux odeurs engendrées, elle peut alors se sentir mal à l'aise. Ceci est d'autant plus vrai les jeudis et les samedis soirs où les clients sont plus nombreux, un ramassage des déchets aux mêmes moments que l'on prend un repas ou un verre en terrasse n'est donc pas agréable pour des raisons olfactives, visuelles voir sonores.

Les commerçants souhaiteraient donc une modification des horaires concernant la collecte des ordures dans le centre-ville de Bourges, afin de conserver une image positive de la ville et de renforcer son attractivité. L'animation du centre-ville bénéficierait également de ces modifications.

Un centre-ville mieux gérer d'un point de vu de la collecte des déchets ne peut que contribuer à une meilleure image de la ville et à l'amélioration de son attractivité.

Ni les documents d'urbanisme, ni les différentes volontés de l'agglomération ne font mention d'une quelconque modification de ces horaires, cependant il faut conserver à l'esprit qu'un changement d'horaire peut avoir d'autre impact néfastes, si le ramassage est effectué en matinée il peut également être considéré comme gênant pour les riverains souhaitant quitter le centre-ville pour se rendre en périphérie pour leur emploi avec leurs véhicule. En effet l'étroitesse des rues en centre-ville ne permet pas une circulation aisée, et le dépassement peut parfois être compromis par la largeur de la voirie ou la configuration de celle-ci. Cependant si l'on tend vers un centre-ville piéton, les voitures circulant en journée seront de moins en moins nombreuses et un ramassage des ordures en fin de matinée voir en milieu de journée pourrait être idéal.

Conclusion

Un certain nombre de proposition semble réalisable à court termes, en particulier celles concernant la mobilité à savoir la piétonisation et les actions en découlant, l'ensemble des documents d'urbanisme va globalement dans le même sens que l'ensemble des volontés des commerçants.

Cependant une coopération entre le collectif de commerçants et les différents services des collectivités est nécessaire pour aboutir à un projet répondant aux attentes de chacun.

En effet, on retrouve dans les programmations de la mairie ou de l'agglomération, certaines propositions émises par les commerçants, néanmoins même si la finalité reste la même la réalisation peut diverger.

La constitution de groupe de travail réunissant les commerçants et les différents techniciens en charge des aménagements publics, des transports ou de l'urbanisme pourrait être une solution. Ces groupes de travaux ont été identifiés et sont actuellement en cours de formation, la réunion du 09 septembre en mairie a abouti à l'idée de la création de ces groupes. Ainsi plusieurs thématiques ont été identifiées, chacune ayant son propre « comité de pilotage », l'urbanisme, le tourisme et le patrimoine, les travaux et l'accessibilité et enfin le commerce. Chaque comité étant également associé à un adjoint du maire de Bourges.

Table des sigles

ABF : Architecte des Bâtiments de France
ADAV : Association Droit Au Vélo
AOT : Autorité Organisatrice des Transports
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
CCAPH : Commissions Communales et intercommunales pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées
CCI : Chambre de commerce et d'industrie
CDAC : Commission Départementale d'Aménagement Commercial
CDEC : Commission Départementale d'Équipement Commercial
CERTU : Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions publiques
CHR : Cafés Hôtels Restaurants
CMA : Chambre des Métiers et de l'Artisanat
CMCV : Club des Managers de Centre-Ville
CROA : Conseil Régional de l'Ordre des Architectes
CV : Centre-Ville
DAC : Documents d'Aménagements Commercial
DCASPL : Direction du Commerce, de l'Artisanat, des Services et des Professions Libérales
DOO : Documents d'orientations et d'objectifs
DSP : Délégation de Service Public
EFAB : Etablissement de Fabrication d'Armement de Bourges
EPCI : Etablissements Publics de Coopération Intercommunale
ERP : Etablissement Recevant du Public
ETBS : Etablissement Technique de Bourges
FISAC : Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce
GIAT : Groupement Industriel des Armements Terrestres
GIC : Grand Invalide Civile
GIE : Groupement 'Intérêt Economique
GIG : Grand Invalide de Guerre
HORECA : Hôtel Restaurant Café (Belgique, Suisse, Luxembourg Pays Bas et Pays Anglo-Saxons)
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LGV : Ligne à Grande Vitesse
LME : Loi de Modernisation Economique
LUR : Ligue Urbaine et Rurale
MOF : Meilleurs Ouvriers de France
OT : Office de Tourisme
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PDE : Plan de Déplacement Entreprises
PDIE : Plan de Déplacement Inter-Entreprises
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PEM : Pôle d'Echange Multimodal
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
POCL : Paris Lyon Clermont-Ferrand
PSMV : Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
SDC : Schéma de développement commercial
SHON : Surface Hors Œuvre Nette
SIRDAB : Syndicat Intercommunal pour la Révision et le suivi du schéma Directeur de l'Agglomération Berruyère (Territoire d'application du SCoT)

SMICB : Syndicat Mixte Interdépartemental du Canal de Berry
SNCF : Société National des Chemins de Fer français
SRADDT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
Loi **SRU** : Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain
TAGV : Train apte à la grande vitesse
TCSP : Transport en Commun en Site Propre
TLPE : Taxe Locale sur les Enseignes et Publicités Extérieures
UMIH : Union des métiers et des industries de l'hôtellerie
ZACOM : zones d'aménagement commercial
ZPR : Zone de Publicité Restreinte

Table des illustrations

Figure 1 : Localisation de la ville de Bourges.....	9
Figure 2: Zones d'Aménagement Commerciales importantes à Bourges	10
Figure 3 : Localisation du secteur sauvegardé	14
Figure 4 : territoire d'étude du PDU.....	16
Figure 5 : Territoire du SCoT de l'agglomération Berruyère	17
Figure 6 : Diagnostic de l'accessibilité des rues du centre-ville	19
Figure 7 : Programmation des travaux relatifs à l'accessibilité envisagés dans les rues du centre-ville	19
Figure 8 : Récapitulatif des différents aménagements	21
Figure 9: Impacts de la vitesse maximale par rapport aux fonctions.....	24
Figure 10: Rues piétonnes actuellement.....	25
Figure 11: source: Consorci de Recursos i Documentatio per a l'Autonomia Personal.....	25
Figure 12 : Localisation des différents parkings	28
Figure 13 : Obstacles et mobilier urbain	35
Figure 14 : Signalisation impasse avec issue piétonne.....	36
Figure 15 : Carte des distances-temps des déplacements à pied à Poitiers	37
Figure 16 : Distance-temps à partir de la place Cujas	38
Figure 17: Programmation des aménagements des espaces publics	40
Figure 18 : Rues entièrement piétonnes existantes et proposées.....	43
Figure 19: Sens des déplacements actuels.....	44
Figure 20: Sens des déplacements après modifications	45
Figure 21: Propositions globales schématisées.....	46
Figure 22 : Exemple de panneaux digitaux à Pau.....	47
Figure 23: Boulevards périphériques et portes d'entrées à traiter	48
Figure 24 : Eléments de comparaison entre Chartres et Bourges	49
Figure 25 : Plan du secteur piéton de Chartres	50
Figure 26 : Réseau ligne 18.....	54
Figure 27: Exemple d'intermodalité aux Etats Unis	Figure 28 : Exemple d'intermodalité Vélo-Train
55	
Figure 29 : Réseau urbain Bourges.....	56
Figure 30: Plan des circuits de la Navette	57
Figure 31 : Rampe d'accès électrique pour l'accès aux fauteuils.....	58
Figure 32 : Scénarios envisageables pour le tracé de la ligne POCL.....	60
Figure 33 : BHNS Chalon sur Saône	61
Figure 34 : Tracé de la ligne B Clermont Ferrand	62
Figure 35 : Projet de la rocade verte	65
Figure 36 : Piste cyclable, rue de Parassy.....	66
Figure 37 : Emplacement des appui-vélo dans la ville de Bourges	68
Figure 38 : Schéma régional des véloroutes et voies vertes de la région Centre	70
Figure 39 : arceau de type 2	71
Figure 40: arceau de type 1	71
Figure 41: Panonceau autorisant les cyclistes à franchir la ligne d'arrêt	72
Figure 42 : Plan des aménagements cyclables	75
Figure 43 : Schéma de l'organisation des voies cyclables à Strasbourg.....	76

Figure 44 : Gare de Ferrare	77
Figure 45 : Localisation des liaisons à assurer	78
Figure 46 : Cathédrale St Etienne de Bourges	80
Figure 47 : Itinéraire du patrimoine	81
Figure 48 : Extrait du PSMV concernant la relation entre la rue d'Auron et la rue Moyenne	82
Figure 49 : Extrait du PSMV concernant la relation entre la rue Mirebeau et la place Cujas	83
Figure 50 : Accès au secteur du Prado et aménagements public	84
Figure 51 : Rue Sainte Catherine	86
Figure 52 : Extrait de la charte d'aménagement des façades et enseignes artisanales et commerciales	89
Figure 53 : Localisation des différentes ZPR	90
Figure 54: Affiche du 1er Printemps de Bourges Figure 55 : Affiche du Printemps de Bourges 2014	95
Figure 56 : Photo du Tango Bourges Basket	96
Figure 57 : Marais de Bourges	97
Figure 58 ; Maison à pan de bois et palais J. Cœur	98
Figure 59 : itinéraire du parcours des nuits lumière	99
Figure 60: Principaux axes d'entrée	102
Figure 61 : Entrée de ville à Chartres	104
Figure 62 : Entrée de ville à Bourges	104
Figure 63: Entrée de ville typique avant aménagements paysagers	105
Figure 64 : Entrée de ville après simulation d'aménagements paysagers et signalisation	106
Figure 65 : Photo aérienne de l'Hôtel Dieu	107
Figure 66: Palais d'Auron photographié depuis le pont traversant l'Auron	108
Figure 67 : Halle Saint Bonnet	108
Figure 68 : Maison de la culture vue depuis la place André Malraux	109
Figure 69 : Localisation des grands équipements	110
Tableau 1 : répartition de l'offre de stationnement	26
Tableau 2 : Caractéristique des différentes offres de parking	27
Tableau 3 : Horaires des ramassages des ordures à Bourges	114

Bibliographie

Ouvrage imprimés

Ville de Bourges, Chambre de métiers du Cher, CCI du Cher « *Charte d'aménagement des façades et enseignes artisanales et commerciales* » 15p. 1999

Rapport

ADETEC, Bourges Plus et AggloBus « *Plan de déplacement urbains de l'agglomération berruyère* » 1120p. 2013.

ADEUS, Communauté urbaine de Strasbourg « *Schéma directeur vélo de la CUS à l'horizon 2020* » 66p. 2011

Agence Départementale d'aménagement et d'urbanisme du Haut Rhin (ADUHR), « *Impact de la loi ALUR sur le PLUi Choix à opérer, Démarche et Procédure* » 43p. 2014.

ARANTXA Julien, Association METROPOLIS « *Aménagements cyclables et espaces urbains* » 122p. 2000

ARCH'URBA, VIA VERDE« *Définition de la politique d'aménagement des espaces publics du centre-ville de bourges* »129p. 2012

Association Droit au vélo, Lille Métropole« *Le guide du stationnement des vélos* » 24p. 2009

Association Nationale des Villes et Pays d'art et d'histoire et des villes à secteur sauvegardé, ville de Bourges « *L'enseigne dans la ville* »50p. 2004

Bourges Plus, « *Le projet d'agglomération de Bourges Plus 2012>2025* » 37p.2013.

Bourges Plus, « *Rapport d'activités* » 39p.2012.

CCI du Cher « *Schéma de développement commercial* » 192p. 2005

CCI France « *Commerces, CHR, prestataires de services. L'accessibilité des personnes en situation de handicap* » 16p. 2012

CCI Lyon « *Les dispositions concernant le commerce issues des lois Duflot, Pinel et Hamon* » 44p. 2014.

CITADIA « *SCoT de l'Agglomération Berruyère* » 771p. 2013

CROCE Alberto« *Les Zones à Trafic Limité (ZTL)* »41p.2011.

EREA CONSEIL, Chartres Métropole « *Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Chartres Métropole* » 188p. 2014

FAURE Anne ARCH'URBA sarl « *Marche et Commerce de proximité nouveau contexte et nouvelles perspectives* » 20p. 2011.

FAURE Anne ARCH'URBA sarl « *Une voirie pour tous, les nouveaux modes de déplacements et la valorisation des centres villes, mode actif et commerce de proximité* » 27p.2013.

INSEE, Jean-Michel FLOCH et Bernard MOREL « *Panorama des villes moyennes* » 33p. 2011.

Mon Cher vélo « *La place du vélo dans la ville* » 16p. 2013

MONNIER Claudie. « *Mise en place des données déplacements dans le SIG de Bourges Plus* » 144p. Rapport de stage de fin d'étude, Ecole Nationale d'Ingénieur de Saint Etienne, 2011.

Région Centre « *Synthèse du Schéma Régional de véloroutes et voies vertes* » 8p. 2006.

Syndicat Mixte Interdépartemental du canal de Berry « *Le Canal de Berry dans le Cher Projet d'animation avec les communes. La valorisation patrimoniale du territoire. Le canal de Berry à vélo* » 55p. 2008

Urbanisme et commerce, SOGEPROM. « *Avaricum, présentation de l'opération* » 28p. 2014.

Ville de Bourges « *Agenda 21 de la ville de Bourges* » 27p. 2006

Ville de Bourges « *Plan local d'urbanisme de la ville de Bourges* » 494p.2013

Ville de Bourges « *Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de la ville de Bourges* » 182p. 2013

Ville de Bourges « *Plan de sauvegarde et de mise en valeur de la ville de Bourges* » 32p. 1990

Sites internet

Encyclopédie de Bourges
<http://www.encyclopedia-bourges.com/>

Ville de Bourges
<http://www.ville-bourges.fr/>

ANNEXES

Annexe 1 : Interview J.L. DARTIGUES

J.L. DARTIGUES, directeur service développement territorial Bourges plus. Rencontré le 24/06/2014.

Présentation du fonctionnement de l'agglomération de Bourges, structure récente, mise en place en 2002 et service en fonction depuis 2003. Président M. BLANC également maire de Bourges et président d'AggloBus. Direction de l'innovation et du territoire : directeur M.SENEE. Directeur service développement territorial M.DARTIGUES

Plan de déplacement approuvé en 2013, actuellement décliné au travers des sous actions (exemple du plan intercommunal vélo).

Plan intercommunal vélo : créer une liaison entre les communes plutôt que d'avoir des itinéraires propre à chaque commune. Volonté de créer une continuité entre les espaces.

Action : PDE, PDES (septembre 2014 : Lycée Pierre-Emile Martin), accompagnement en terme de réflexion autour des déplacements des établissements et des entreprises : covoiturage, parking relais. .. Méthodologie de travail autour des déplacements domicile travail.

STU Bourges (filiale de la RATP) est l'exploitant du réseau agglobus, dans le cadre d'une délégation de service public jusqu'en 2017.

Action principal en cours de réalisation : restructuration du réseau de transport en commun actuel, optimisation d'un réseau fonctionnant plutôt correctement (BHNS sur 1 à 2 lignes). L'objectif primordial est de proposer une offre compétitive offrant une alternative à la voiture, cela passe par une captation de nouveaux utilisateurs car on retrouve généralement les mêmes utilisateurs (scolaires, retraités, faible revenu...). Le report modal de la voiture vers les TC se base sur la captation des employés, autrement dit les non captifs. 1ère étude de mobilité pour optimiser le réseau. En complémentarité un Schéma Directeur Accessibilité est en réflexion.

Ligne 2 vers st Germain du puy, parking relais pourrait être envisagé s'il y a une augmentation du service.

Trois sites majeurs identifiés en termes de mobilité :

- La gare SNCF
- Nation (réseau urbain)
- Prado (réseau ligne 18)

Besoin de créer un nœud multimodal. Plus ou moins en lien avec la décision de la ligne POCL, des contraintes « physiques » existe par rapport aux emplacements actuels des gares routières, difficulté donc de les unirent malgré leur proximité. Gare à aménager et améliorer dans tous les cas.

Niveau régional : raccordement à la ligne véloroute Bourges-Sancerre (ancienne ligne de chemin de fer). Route empruntant le chemin de St Jacques.

150 arrêts sur 600 sont considérés comme accessibles au PMR, ils représentent les arrêts les plus fréquentés ou ceux utilisés par les scolaires (qui ont besoin d'une sécurité accrue).

Liaison gare Lahitolle (pôle universitaire) en transport en commun à prévoir.

Quartier Nord, Chancellerie et Gibjoncs plus dépendants car revenus plus faible, à ne pas négliger dans les déplacements, ligne 1.

Echangeur autoroutier à mettre en avant comme un pôle générateur de mobilité.

Annexe 2 : Interview H.BLOT

H.BLOT Service aménagement et développement : Etudes et aménagement urbain. Rencontré le 16/07/2014

Etude « aménagements des espaces publics centre-ville de Bourges » 2012 (cabinet d'étude ARCH'URBA)

- ➔ Etude menée autour des aménagements des espaces publics avec de la prospective jusqu'à 2020.

Attractivité du CV de Bourges liée à l'habitat, au commerce et l'espace public forme le lien entre les différentes caractéristiques de la ville.

Ce document est composé de 3 phases :

- Diagnostic
- Orientations
- Programme

Des ateliers thématiques ont été constitués avec les commerçants notamment pour travailler sur différents points.

Difficulté entre la date de la mise en place du PDU fin 2013 et le contexte municipal avec l'arrivée de la nouvelle équipe.

Le seul gros projet concerne la réflexion du réseau de TC d'ici 2017. BHNS ligne 1 et par la suite la ligne 5 en site propre.

Ex : Le tramway à une échelle plus large amène souvent à une requalification des espaces publics, ici à une moindre échelle le BHNS peut également amener une prise en compte de la nécessité de modification des espaces publics à Bourges.

Rue Moyenne : objectif réduire les trafics dits de transit (voitures traversant la ville) : cette volonté peut d'abord être traduite par la mise en place d'une Zone de rencontre qui par la suite pourra être développée en une rue entièrement piétonne.

Le problème si l'on souhaite la rendre piétonne « du jour au lendemain » sans toucher au revêtement sera que la disposition actuelle

La piétonisation du centre-ville doit se faire étape par étape selon lui, plutôt que d'un seul bloc, il doit également toujours exister une échappatoire pour les voitures s'engageant.

Le plan directeur piéton de la ville de Bourges reste une action envisageable mais la nouvelle équipe municipale doit encore établir définir ses priorités en rapport avec le budget disponible. Cela vaut aussi pour les différentes réflexions autour du passage de la voirie des boulevards et la première ceinture de 2 x 2 voies à 1 x 1 voie, la requalification de la rue Moyenne et les volontés annoncées par M. Blanc lors de son programme électoral.

Propositions des commerçants :

La position centrale de la place Cujas pourrait mieux jouer le rôle de place centrale que la place Gordaine, cependant son rôle actuel ne lui permet pas d'assurer cette fonction. Une révision fonctionnelle de cette place pourrait être envisagée dans un second temps suite à une première piétonisation du centre-ville et une volonté accrue d'utiliser les parkings extérieurs.

Rond-point du 8 Mai : l'aménagement qualitatif (fontaine ensemble propre et sécurisé, à proximité du parking Séraucourt, facile d'accès) fait de cette espace une « place » pouvant être animée il faut se servir de cet exemple pour redynamiser les places Berruyère.

Parking relais= parking + transport en commun en périphérie des villes, ici les parkings à proximité du centre-ville sont des parkings « classiques ».

Le parking St Fulgent appartient à la mairie depuis 1 ou 2 ans.

Parking du plateau d'Auron peu utilisé à cause de son inaccessibilité

Signalisation des parkings et des places disponible à prévoir au niveau de la seconde ceinture de Boulevards : bv Industrie, bv Avenir, D976, avenue du 11 Novembre 1918.

Diminuer la circulation sur la première ceinture de boulevards peut amener à réduire la circulation des personnes cherchant des places de stationnement.

Liaison entre Auron-Moyenne très difficile à réaliser.

Annexe 3 : Interview T.BOYER

T.BOYER, président de Bourges boutique en ville (100 adhérents), propriétaire de la boutique le petit rémouleur, coutellerie. Rencontré le 26/06/2014

Contexte berruyer : mauvaise habitude à vouloir se garer toujours au plus proche des services, parking Cujas étant le plus central et inclus dans la boucle commerciale la plus dynamique composée des rues Coursalon, Mirebeau, Pelvoysin et du Commerce, il devient trop vite rempli et par conséquent un nombre de véhicules importants se retrouvent à circuler en centre-ville à la recherche d'une place de stationnement.

Le changement de municipalité, et le changement de mode de pensée associé peut être bénéfique aux différentes actions.

Rue moyenne : nom peu équivoque, ne donnant pas vocation à être un lieu important. Secteur commercial dynamique jusqu'à la moitié de la rue Moyenne (Fnac + Aubrun), en dehors de cette zone le commerce peine à rester rentable.

Fonction différente pour la rue d'Auron où les commerces de bouche couplés à une recherche de qualité supérieure et une histoire avantageuse font qu'il existe deux pôles commerciaux au sein du centre-ville. Cependant entre le haut de rue d'Auron et la rue Coursalon la liaison est difficile, en effet au niveau des rues Emile Zola et des Armuriers on retrouve 16 commerces fermés.

Prise en compte actuelle de la nécessité de reconstruire la ville sur elle-même, en effet même si le prix du m² en périphérie augmente, l'implantation des grandes surfaces passe par la venue des cadres venant s'installer dans un cadre attractif et ceux-ci seront plus aptes à s'installer en dehors des grandes agglomérations seulement si le cœur de ville est attractif. Par conséquent la périphérie ne peut survivre et se développer sans un réel dynamisme du centre. Mauvais exemple de centre se vidant : Vierzon et Châteauroux. => Développement de la périphérie au détriment du centre-ville.

Place Gordaine : espace à rouvrir pour la rendre plus vivante, plus attractive et plus animé (style place italienne). Volonté déjà exprimée depuis 2008. Aérer l'espace en dégagant les éléments inutiles comme les plots empêchant les stationnements. Aujourd'hui la piétonisation seule permettrait de rendre l'espace plus agréable mais à long terme une vraie place et non juste un mini-parc serait à envisager. Quel intérêt d'avoir une fontaine. Trottoir trop étroit pour à la fois faire profiter l'espace public au passant, aux animations et aux terrasses.

Cujas : proposition ancienne de surélever le parking et de faire une réelle place en rez-de-chaussée.

Avaricum : passage de la ville basse vers la ville haute : problème des remparts créant une barrière difficilement contournable. Rue Pelvoysin la quasi-totalité des commerces se situent du côté droit de la rue en allant vers Avaricum mais le trottoir y est également trop étroit.

Proposition de traversée à l'aide d'un ascenseur entre école nationale des beaux-arts et musée Esteve, par la rue de l'abbé Berthault.

En comparaison avec le PSMV on observe qu'il y a deux bâtis classés en « immeubles ou partie d'immeubles dont la démolition ou la modification pourra être imposée à l'occasion d'opération d'aménagement publiques ou privées.

Réaménagement des liaisons entre parking et centre-ville. En lien avec la réflexion sur la piétonisation, et donc assurer le trajet du parking vers le CV pour tous.

Indication des parkings : St Bonnet en arrivant du Sud aucune indication ne permet de trouver l'entrée du parking souterrain.

Abords de la cathédrale, ambiance froide peu d'animations en effet un lien entre l'office de tourisme et la cathédrale pourrait être développé afin de pousser les visiteurs du site à se déplacer vers le CV.

Parking de l'hôtel dieu, mettre en valeur le côté architectural avec la maison de la reine blanche (rue Gambon), à rénover ou mettre en valeur.

Problème des halles, la halle au blé étant fermée dans ses propres murs elle reste un lieu à priori qui n'interagit pas avec l'espace l'entourant. Concernant la halle st bonnet le fait qu'elle se situe de l'autre côté du boulevard Georges Clemenceau créer une assure avec le centre-ville.

La majorité des musées présent dans Bourges sont nationaux et donc la mairie n'a pas d'espace lui appartenant, le pavillon d'Auron pourrait être un lieu d'exposition pour la ville.

Entrées de villes, budget à rééquilibrer au lieu de dépenser à tout va dans des aménagements peu pratiques comme l'avenue marcel Haegelen.

Palais d'Auron, plateau agricole à optimiser en tant que parking.

L'important flux de la rue moyenne va poser un problème dans un premier temps car reporté sur une rue plus étroite mais à termes cela sera bénéfique car on peut supposer que les utilisateurs préféreront utiliser les boulevards pour être moins ralentis.

Concernant les offices de commerces passage par un site internet type vitrine de ville voir Châteauroux et Nevers.

Annexe 4 : Interview S.JACQUET

S.JACQUET, président de l'union des commerçants de la rue d'Auron. (40 commerçants adhérents environ sur 100 commerces présents dans la rue). Propriétaire de la boutique Rosette, chapellerie. Rencontré le 26/06/2014.

A propos de la piétonisation :

Besoin de mettre en valeur les parkings présents à proximité de la rue d'Auron, en passant par une amélioration de la signalisation, aujourd'hui inexistante (indiquer le nombre de places de parking disponible et créer un jalonnement depuis les entrées de l'hyper centre).

- 1) Parking Fulton, absolument pas indiqué en termes de panneaux signalétique. Un parking souterrain spacieux mais peu mis en valeur, nécessité de réaménager l'espace public en surface pour informer de la présence du parking. Etat actuel très dégradé (70's espace bétonné peu attractif). Objectif à court terme, embellir cette espace en passant par un choix de mobilier urbain plus adapté ou par une végétalisation plus importante afin de rendre le parking plus agréable.

Ce parking offrant l'avantage d'être situé à proximité du centre-ville est à deux pas de la rue d'Auron il est nécessaire de le mettre en avant afin d'offrir un offre performante et d'optimiser l'utilisation des parkings dans le centre-ville.

- 2) Parking Saint Pierre, situé autour d'une église remarquable (itinéraire touristique), le stationnement est un peu chaotique et le fait que la circulation autour de l'église soit autorisée dans les deux sens rend cela encore plus flagrant. Il y a une nécessité de mettre en valeur ce parking.

L'exemple des abords du palais J. Cœur peut être un modèle à suivre en termes d'aménagement et de mise en valeur de l'espace public.

Ces deux espaces doivent être connectés au centre-ville et notamment à la rue d'Auron, la sécurité ainsi que la propreté étant deux axes essentiels à travailler afin de permettre aux usagers d'emprunter les cheminements et se garer dans ces deux lieux.

L'aménagement de ces deux parkings et leur mise en valeur passant par les signalisations à mettre en place permettrait à termes d'éviter que les usagers se garent au parking du Séraucourt situé plus loin.

La place Gordaine n'a absolument pas d'intérêt à rester en l'état actuel. En effet c'est une place essentiellement composée de café, brasserie, bars et restaurants où il est dommageable d'y voir circuler des voitures qui ne font que traverser cette espace. La piétonisation bénéficierait d'une part aux usagers qui trouverait un endroit plus agréable mais aussi aux commerçants qui pourraient alors étendre leurs surfaces de terrasses.

La rue Moyenne quant à elle n'est en l'état qu'un lieu de passage, la piétonisation de celle-ci doit permettre de dissuader les usagers de traverser le centre-ville de traverser la ville d'une autre façon qu'en utilisant les boulevards périphériques. Sachant que le contournement du centre-ville serait alors réalisé par l'intermédiaire de la rue Jacques Cœur qui est plus apte à circulation atténuée.

La proposition actuelle permet également de ne pas créer un engorgement au niveau de rue Moyenne lorsque le parking Cujas est complet. Informé les véhicules directement à l'entrée de la rue du commerce par une signalisation du nombre de place restant.

L'échangeur d'autoroute (A71) étant situé au Sud de la ville, la rue d'Auron devient un axe majeur du fait de sa position directement en continuité avec la rue J.J.Rousseau, l'avenue M.haegelen et l'avenue d'Issoudun. Par conséquent cela fait de la rue d'Auron une porte d'entrée sur l'hyper centre. Le flux étant important du fait de la proximité avec l'autoroute, les nouveaux arrivants à Bourges seraient mieux accueillis si le carrefour du boulevard d'Auron/ Pont d'Auron était mieux mis en valeur. Eventuellement aménager un rond-point pour donner une impression d'apaisement et aussi favoriser la sécurité des déplacements doux. A proposer lors de la requalification de la voirie concernant les boulevards (passage de 2*2 voies à 2*1 voie + voie cyclable suivant le tracé des boulevards).

Foire de Bourges venant au terme de son bail, possibilité d'envisager un déplacement sur le plateau d'Auron et ainsi garder la fonction de parking pour Séraucourt.

Annexe 5: Interview P.A. AUBRUN

Propriétaire des magasins Aubrun textile, en 1995 Maire adjoint sous Lepeltier. Rencontré le 03/07/2014.

Rue Coursarlon : 5 boutiques ont fermé depuis début 2014 en l'espace d'un mois.

Exemple de Chartres : pôle gare multimodal, projet d'urbanisme global + salle culturelle et sportive.

➔ Voir Doc projet pôle gare Chartres Métropole

Ce projet a pour volonté de créer un pôle multimodal, en effet il propose un stationnement de 2800 places en souterrain mais réponds aussi à plusieurs thématiques avec la présence de commerces drive, une salle culturelle et sportive qui est également un lieu de promenade, un quartier mêlant espaces verts, logements, commerces et services. La maison du vélo prend sa place au cœur du bâtiment de la gare qui s'ouvre également d'avantage aux commerces. Enfin une passerelle permet de réduire l'effet barrière de voies ferrées en proposant une liaison du Nord au Sud.

La salle culturelle et sportive présente les capacités techniques et acoustiques la plaçant au rang des grands équipements nationaux, sa capacité est de 6000 places en spectacles et 3800 en salle de sport. Ce projet présente un intérêt d'un point de vue touristique et mise en valeur de l'image de la ville de Chartres. L'objectif étant dans un premier temps de proposer aux usagers une offre de transport plus performante.

Exemple d'un grand équipement générateur de flux : Centre nautique/ patinoire (fonctionnement par pompe à chaleur alimentation du chaud et du froid selon le besoin. Odyssée s'est lancée en 2008.

Bourges à l'origine était sur un promontoire de roche calcaire, entouré d'eau (marais), César est arrivé de la rue Jean Baffier /avenue de Dun sur Auron, pour constituer l'une des villes les plus importantes de l'ère gallo-romaine.

3 contraintes topographiques peuvent expliquer le développement de la ville :

- Les marais
- La ligne de chemin de fer
- Les terrains militaires (zones d'essai jusqu'Avord)

Principal problème à Bourges : nécessité de raccorder les quartiers commerciaux. La rue d'Auron se retrouve isolé par rapport à la rue Moyenne de par son accessibilité par l'enclos des Jacobins.

L'arrivée d'Avaricum va de accentué cela, en créant également une séparation rue Mirebeau + Avaricum/ rue Coursarlon + rue moyenne

Cependant selon M. Aubrun, la surface accordée aux commerces par Avaricum est trop importante, en effet les 13 000 m² de surfaces commerciales semblent de trop, une réduction d'environ 3000 m² aurait été justifier tout en accordant plus d'espace au place de parking.

Entre les rues Moyenne et d'Auron, un escalator était en place mais celui-ci était en deux parties au lieu de se présenter en série ce qui l'aurait rendu plus pertinent. (Norbert Petit

Ainsi dans le même ordre d'idée, une liaison entre le site d'Avaricum et la rue Edouard Branly en passant par la rue Mirebeau serait à envisagé sérieusement.

Par rapport à la piétonisation, l'exemple Italien est à suivre. En effet l'aménagement des centres villes moyennes italiennes après-guerre s'est fait en tournant le dos à la voiture, au contraire les piétons ont été considérés comme les acteurs du déplacement urbain. Des zones à trafic limités en été mises en place(ZTL). Les places de parking en centre-ville étant réservées uniquement au résident, de grands parkings sont créés en périphérie. Ainsi les zones d'habitation restent concentrées au centre-ville et les commerces restent actifs.

La ville de Bourges est marquée également par l'absence d'une grande place, en effet la place Cujas est peu mise en valeur du fait de son utilisation en parking. Les bâtiments avaient été rasés jusque 1976 pour créer cette place mais la voiture a primé sur les volontés d'en faire un espace aéré.

Projet au niveau de la place Cujas de faire un parking souterrain avec une entrée depuis rue de l'Abbaye Berthault et passant sous les remparts mais a été refusé à cause des vestiges (étrusques...)

Les grands équipements :

La maison de la culture commencé en 1939, mais seulement terminé en 1953 à cause de la taxe mise en place par l'état sur toutes les municipalités pour reconstruire les villes endommagées par la guerre.

La foire expo et les dates des soldes font que les parkings sont occupés alors qu'on en a réellement besoin à ces moments. Périmètre de la maison de la culture, des bâtiments de la foire expo de la médiathèque pourrait servir de parking. De plus il est plus pertinent d'avoir un espace dédié à la culture plutôt que multiplié les espaces. Enfin la seule rénovation et le maintien du patrimoine des différents bâtiments doit s'accompagner d'une politique cohérente donnant une nouvelle identité à ceux-ci (exemple des différents musées réutilisant des bâtiments anciens).

Halle St Bonnet : La mairie est en train d'acquérir les espaces commerciaux. Il n'y a plus de cohésion entre les commerçants et l'arrivée d'Avaricum va accentuer sa désertification. De plus les marchés effectués ici peuvent être déménagés aux halles au blé.

Conversion en parking sur deux étages.

Bourges comme ville touristique : nécessité d'avoir deux éléments. Un site et un artiste (ESTEVE), les autres artistes sont également très nombreux et il est possible de créer un espace supplémentaire dédié à l'art, le musée du Berry ayant 900 tableaux.

Enfin d'autres pistes peuvent être envisagées comme le secteur du vin, avec la présence dans le Berry de 6 zones de crue avec notamment le Sancerrois, le Valençay, le Menetou –Salon...

Un pôle de formation en œnologie pourrait être développé ou des formations...

La maroquinerie peut être un secteur intéressant également avec la présence d'un MOF (meilleur ouvrier de France) Hannah qui possède une boutique dans Bourges. Il a travaillé pour Hermès en sous-traitance. Trois sites : Chappelle St Ursin, Druand et Ville Dieu. Développement de l'industrie possible et création d'emploi féminin.

Exemple Cosmetic Valley pourquoi l'Indre et le Cher n'en font pas partie, alors que c'est un des fers de lance de la région Centre et de la France. Le siège étant situé à Chartres, créé en 1994, elle a connu une croissance régulière de 5 à 7% tous les ans depuis cette date. Avec un Chiffre d'affaire de 18 milliard d'euros et 70 000 employés, elle représente un des secteurs les plus performants en France. Elle s'étend sur trois régions en partant de la région Centre avec Tours jusqu'en Haute Normandie avec Le Havre.

Annexe 6 : Interview P.PECARD

Président fédération commerciale du Cher, propriétaire de la boutique Surfsailing. Rencontré le 04/07/2014.

Gros événement pour la ville de Bourges : arrivé d'Avaricum avec pour objectifs principaux d'attirer la périphérie vers le centre et de capter un flux venant des autres villes (comprenant l'agglomération, et jusqu'à Nevers et Châteauroux).

Peu de prise en compte des déplacements autour d'Avaricum, l'entrée véhicule vers le parking en venant de la place Mirpied risque d'être problématique avec les arrivés des véhicules venant de l'extérieur, cela créera un goulot d'étranglement.

Afin d'éviter cela il serait judicieux pour faciliter les stationnements et la circulation de prévoir une signalétique adaptée dès l'entrée dans la rue Gambon avant l'hôtel Dieu. La modification de la circulation dans le centre-ville doit être accompagné d'une bonne gestion des parkings (signalétique) afin d'éviter une surcharge de celui-ci, créant des problèmes de circulation (usagers tournant en rond pour chercher à se garer).

Selon lui la cohabitation vélo/car n'est pas une bonne solution car les cars seraient plus dangereux pour les cyclistes que les voitures.

Problème des pavés rendant certaines routes peu praticables, l'accès de la périphérie au centre-ville est peu sécurisé. Enfin un problème de stationnement est observable, les espaces rassemblant des dizaines d'emplacements pour les vélos ne sont pas pertinents car les usagers préfèrent laisser leur vélo devant les commerces et donc une répartition des arceaux de stationnement plus régulière serait plus logique (tous les 100m ou 200m). Un double usage du mobilier urbain pourrait être un axe de réflexion (lampadaire + stationnement vélo). Mobilier urbain trop important comme l'abri bus au niveau de la rue Moyenne (devant LCL).

La fluidification de la circulation sur les boulevards ceinturant le centre-ville doit se faire en priorité, cependant certaines mesures à l'initiative des riverains sont aberrantes, comme au niveau du Boulevard Gambetta où on retrouve une voie condamnée par des plots.

La ville a besoin d'une place, d'un lieu de vie. La place Gordaine est la seule place pouvant avoir ce rôle. De plus un réaménagement rapide et peu coûteux est possible.

Un revêtement pavé commun pour toute la place la rendrait plus cohérente et créerai un espace plus attractif. Les barrières métalliques pourraient être retirées ainsi que les parterres de fleurs pour créer une place plus grande et dégagée. La fontaine pourrait être couverte par une structure en bois (rapide à mettre en place et à enlever) pouvant faire office d'estrade permettant d'accueillir des concerts le temps d'une soirée, sans pour autant modifier la forme de la fontaine et nuire à sa structure. Une sorte de toiture type barnum pourrait être installée en cas de pluie également.

L'animation des abords de la cathédrale doit également compléter la dynamisation du centre-ville, aujourd'hui ce lieu est animée mais seulement par période comme lors du marché de Noël ou du printemps de Bourges. Un ensemble cohérent entre commerce et patrimoine pourrait y être établi comme des commerces non sédentaires par exemple pouvant être déplacés.

Un seul commerce à proximité ne peut survivre, l'animation de cette espace passe par une communication importante (passant par les médias) ainsi que la création d'un ensemble de commerce.

La trouée au niveau de la rue de l'abbé Berthault peut sembler utopique, en effet le gain de temps est peu significatif (deux minutes de moins) alors que les travaux sont très importants. Enfin si cela était réaliser ce serait au détriment des commerces du centre-ville car en contournant cette espace

cela oblige les piétons à passer devant une grande partie des commerces du cœur de ville. Alors que commercialement l'espace Cujas/ Beaux-Arts est peu attractif. Aujourd'hui il existe déjà l'escalier Mirebeau (passage casse-cou) reliant la rue Mirebeau à la rue Edouard Branly.

Tuteur : MARCHAND Éric**Legrand Virgile**
Stage de fin d'études
2013-2014

Résumé

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher a engagé en 2013 avec un collectif de commerçants et hôteliers restaurateurs de la ville de Bourges et de son agglomération, une première phase de réflexion relative à l'aménagement du centre-ville de Bourges et de sa périphérie tant en matière d'urbanisme et aménagement que d'organisation du commerce et notamment par rapport à l'ouverture programmée en 2015 d'un nouveau centre commercial à Bourges de 13 000 m².

Le bureau de la CCI et le collectif souhaite aller plus loin dans la démarche et travailler à la construction de propositions concrètes dans une optique de plan global d'aménagement à engager et à partager avec les collectivités concernées.

Ce stage de fin d'étude s'inscrit dans ce contexte, en tant que spécialiste des questions d'aménagements du territoire il m'a été confié la tâche d'assurer la liaison entre les documents d'urbanisme et les différentes volontés exprimées par le collectif.

Commerce, redynamisation du centre-ville, mobilité, piétonisation **patrimoine, attractivité**

Chambre de Commerce et d'Industrie, Bourges, Cher, Centre, 18.