



RAPPORT DE STAGE

Arthur HAOUY

Antoine LAMBERT

Hugo PASSONI

Nicolas THIBAULT

MAIRIE DE NEVERS

LES ENJEUX DE LA REDYNAMISATION DU CENTRE-VILLE
DE NEVERS (54)

Tuteurs : Marie-Hélène CASTAGNE, Didier RIME,
Éric THOMAS



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement





35 allé Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37 205 Tours

Sous la direction de : Éric Thomas

Arthur Haouy
Antoine Lambert
Hugo Passoni
Nicolas Thibault

Type d'exercice : Stage de groupe
Promotion : 2014-2015

Rapport de stage 2015 : Redynamisation du centre-ville de Nevers

Résumé : Nevers, située à la bordure Ouest de la Nièvre et chef-lieu du département est la troisième plus grande ville de Bourgogne. Dans le contexte de compétition territoriale, Nevers se doit de conforter sa place en tant que locomotive d'un territoire rural. Pourtant, sa population ne cesse de diminuer au profit des communes périurbaines et des grandes métropoles nationales. Nevers est aujourd'hui victime des grandes problématiques que peut connaître une ville moyenne en France : chômage, perte de dynamisme, vacance de logements et commerciale, vieillissement de la population. Nos commanditaire, Marie-Hélène Castagné (DDT) et Didier Rime (Mairie de Nevers), nous ont demandé de présenter un bilan d'étonnement de la ville après les deux premières semaines concernant différents domaines : logement, économie, espaces publics, déplacement, vie étudiante. Après avoir exposé notre vision de la ville, nous avons ensuite travaillé sur différents axes de projets pour proposer de nouvelles idées d'aménagements à l'échelle de la ville. Compte tenu de la multitude de domaines à aborder, nous avons décidé avec nos tuteurs de resserrer notre sujet pour s'occuper principalement des espaces publics et du cadre de vie du centre-ville. C'est pourquoi, nous proposons quatre axes de projets qui s'inscrivent à la fois dans la revitalisation du centre-ville et plus globalement de l'agglomération, mais aussi dans l'amélioration du cadre de vie des habitants et la redécouverte des bords de Loire. Nous présentons donc des idées de projets qui doivent servir à relancer le débat entre les acteurs pour renouveler l'image neversoise.

Mots clés : Nevers, ville moyenne, centre-ville, bord de Loire, vacance, espaces publics, vie étudiante, piétonisation, trame verte, redynamisation

Localisation géographique : Bourgogne, Nièvre, 58000

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	6
AVANT-PROPOS.....	8
INTRODUCTION ET CONTEXTUALISATION.....	10
UNE DEFINITION PEU PRECISE DES VILLES MOYENNES	12
UN DYNAMISME EN DECLIN	12
UNE VOLONTE DE REDYNAMISER ET D’ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DES VILLES MOYENNES	13
LE CAS DE NEVERS	13
UN SRADDT DE BOURGOGNE QUI ENTEND ENCOURAGER L’ACCUEIL DE NOUVELLES ACTIVITES ET DE NOUVELLE POPULATION	14
LE BILAN D’ETONNEMENT.....	16
I. ETAT DES LIEUX.....	18
Un patrimoine bâti peu mis en valeur.....	18
Un centre-ville peu lisible et enserré.....	20
Des espaces publics incohérents.....	21
Des espaces naturels sous-utilisés	24
Des activités disséminées.....	26
La voiture omniprésente	27
Des entrées de villes qui nuisent a l’image de nevers.....	29
Une activité nocturne peu chaleureuse et éparpillée.....	30
Enseignement supérieur : une offre disséminée dans la ville.....	31
II. POTENTIELS	32
III. DEUX PROJETS DEJA ENGAGES.....	35
IV. PREMIERES CONCLUSIONS	37
DU DIAGNOSTIC AUX PROPOSITIONS.....	38
LES QUATRE AXES DE PROJETS.....	40
AXE N°1.....	41
.....	41
OBJECTIFS	42
LE PARC SALENGRO	44

LA PLACE CARNOT	47
LE PASSAGE SABATIER	48
LA TRAVERSEE DU BOULEVARD PIERRE DE COUBERTIN	49
BILAN DE L'AXE 1	50
AXE N°2.....	51
.....	51
BILAN DE L'AXE 2	55
AXE N°3.....	56
.....	56
OBJECTIFS	57
LE CŒUR DE LA VILLE.....	58
UN CENTRE-VILLE QUI ACCORDE PLUS DE PLACES AU PIETON.....	59
LA CENTRALITE DE LA PLACE CARNOT.....	61
Proposition de réaménagement de la place Carnot :.....	62
Premier scénario :.....	63
SEcond scénario :.....	64
exemple d'aménagement.....	65
Le système d'arches sur la place carnot.....	66
LE CHEMINEMENT TOURISTIQUE EN CENTRE-VILLE	67
REDYNAMISER LA VIE NOCTURNE.....	68
FAVORISER LES CIRCULATIONS DOUCES	70
L'exemple de la déviation aux abords du cimetière :.....	72
BILAN DE L'AXE 3	75
AXE N°4.....	76
.....	76
OBJECTIFS	77
CHOIX ET DELIMITATION DES SECTEURS DE PROJETS.....	78
SECTEUR 1 : L'EST DES BORDS DE LOIRE – PLAINE INONDABLE.....	79
SECTEUR 2 : ÎLOT DU GRAND MONARQUE – PLACE MOSSE.....	81
Une liaison sous le pont pour la continuité des espaces piétons.....	83
SECTEUR 3 : LE CENTRE DES BORDS DE LOIRE.....	86

Circulation et stationnements	86
Ecrêter la tour de la maison de la culture ?.....	88
Un grand espace public au bord de la Loire et connecté à la maison de la Culture	90
CONCLUSION	95
BIBLIOGRAPHIE.....	97
OUVRAGES.....	98
ETUDES ET DOCUMENTS DIVERS.....	98

REMERCIEMENTS

Au cours de ce stage, nous avons eu la possibilité de rencontrer et de travailler avec des acteurs multiples. Leurs savoirs, leurs points de vue, leurs expériences nous ont permis de fournir le travail que nous avons réalisé et de confirmer notre attrait pour l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Dix semaines de stage très enrichissantes, qui nous ont éclairées sur la complexité de ce milieu.

Tout d'abord un grand merci à nos tuteurs, Marie-Hélène CASTAGNÉ, adjointe cheffe du service de l'aménagement des territoires et de l'habitat à la DDT, Didier RIME, en charge de l'urbanisme à la Mairie de Nevers, ainsi qu'Éric THOMAS, enseignant chercheur au département aménagement et environnement de Polytech'Tours, qui ont pu nous épauler, nous conseiller et nous guider tout le long de ce stage.

Merci à Yves Castel, directeur de la DDT, Brigitte FLORENTIN-GUILLEMET cheffe du service de l'aménagement des territoires et de l'habitat, Luc GUYOT chef de mission d'animation et d'accompagnement des territoires et à Viviane MOUTARDE adjointe à la cheffe du bureau des connaissances et des perspectives des territoires à la DDT, Guy GRAFEUILLE chargé du développement urbain et Olivier FAGUET directeur de l'environnement urbain à la Mairie pour avoir pu assister et nous aiguiller dans nos travaux lors de nos différentes réunions.

Merci à Lucie LABURTHE, chargée de l'aménagement du territoire et des actions de développement économique, Grégory PHILBERT, responsable du service habitat et Guillaume CORDIER chef de projet enseignement supérieur et innovation de la communauté d'agglomération de Nevers pour avoir pris le temps de nous recevoir et d'échanger avec nous.

Merci aux associations de quartier et au bureau d'étude avec qui nous avons eu l'occasion d'échanger lors des balades urbaines réalisées dans le cadre de la rédaction du nouveau PLU.

Enfin merci à l'ensemble des services de la DDT pour leur hospitalité et leur bonne humeur.

AVANT-PROPOS

Avant de présenter notre travail, nous tenions à apporter quelques précisions quant à nos choix, effectués tout au long de ce stage de groupe.

Le sujet initial s'intitulait donc « les enjeux de la revitalisation du centre-ville de Nevers ». Dès notre arrivée, nos commanditaires ont élargi le travail à la ville entière, afin que nous ne nous fixions pas de limites trop rapidement dans notre étude.

Nos tuteurs professionnels, Marie-Hélène Castagné (DDT) et Didier Rime (mairie de Nevers), nous ont décrit une situation plutôt terne, une ville en perdition et de nombreuses incohérences sur le plan de l'aménagement. Ils nous ont permis d'avoir un aperçu des difficultés et des dysfonctionnements auxquels la commune était sujette depuis maintenant quelques années, dans différents domaines (logement, économie, emploi, cadre de vie, espaces publics, déplacements, vie étudiante, loisirs...).

Leur souhait était donc que nous, jeunes étudiants découvrant la ville, élaborions notre propre diagnostic, notre propre vision de Nevers, afin de l'utiliser pour proposer par la suite des idées et des pistes de développement pour la ville. Le but de notre travail était de soulever les points importants, de balayer un maximum de domaines sans se soucier des études et des travaux qui avaient déjà été réalisés, afin d'apporter un œil neuf et de relancer le débat entre les élus sur certains éléments. Ils souhaitaient également que nous ne passions rapidement sur le diagnostic afin de se concentrer sur les orientations et les idées opérationnelles. Nous avons donc « carte blanche » pour nos propositions d'aménagement, et il nous a été recommandé de ne pas prendre en compte l'aspect financier.

Nous avons finalement resserré notre sujet au cours de notre travail : en effet, nous nous sommes aperçus que la multitude de domaines à aborder ne nous permettait pas d'arriver à un niveau de détail satisfaisant. Nous ne faisons que survoler les différents thèmes (logement, activité économique notamment) sans apporter de réelles solutions. Nous avons décidé, avec nos tuteurs, de concentrer notre travail sur les espaces publics et le cadre de vie du centre-ville, après avoir effectué notre diagnostic pendant les deux premières semaines. Le travail que nous avons fourni est donc des pistes d'orientations pour améliorer le cadre de vie, à mettre en relation avec des solutions pour le logement, l'emploi, le commerce etc... Nous avons conscience que nos propositions sont un complément d'un plan plus large qui vise à redynamiser la ville. Nous avons fait le choix de traiter un des thèmes plutôt que de rester évasif sur l'ensemble.

N'ayant pas non plus une formation d'architecte ou de paysagiste, les propositions d'aménagement et les visuels que nous avons réalisés ne sont que des idées et des exemples d'application d'une stratégie plus globale.

INTRODUCTION ET CONTEXTUALISATION

La ville de Nevers est située à la bordure ouest du département de la Nièvre, à la confluence entre la Loire et l'Allier. Ce chef-lieu du département de la Nièvre est depuis les années 1970 en perte de dynamisme. Dans le contexte de compétition territoriale et plus largement de mondialisation, Nevers, en tant que ville locomotive d'un territoire rural, se doit de conforter sa place. Pourtant, elle voit ses habitants partir (la population a baissé de 20% depuis 1975 (INSEE 2011)) au profit des communes périurbaines : au centre d'une aire urbaine de plus de 82 000 habitants (INSEE 2012), Nevers compte 35 327 habitants en 2012 (INSEE). En 1975, on dénombrait pourtant près de 50 000 habitants, mais la ville perd environ 800 habitants par an depuis quelques années. Son développement a été freiné par une reconversion économique peu réussie et une tertiarisation du territoire timide responsable du contexte actuel, avec, pour conséquences directes, un taux de chômage qui avoisine les 20%, un vieillissement de la population et une difficulté à renouveler son capital démographique. Le parc de logements inadapté est considéré comme un facteur aggravant de cette perte de population. Aujourd'hui, la ville est victime des grandes problématiques que peut connaître une ville moyenne au sein d'un territoire rural : un faible rayonnement, une image ternie de son dynamisme, une vacance de logements et commerciale importantes, une perte de population...

Quelles sont les raisons de cet « exode » ? Comment inverser la tendance et changer l'image de la ville ?

Avant de débiter la présentation de notre travail, nous avons jugé nécessaire de contextualiser les problématiques de Nevers, en tant que ville moyenne.

UNE DEFINITION PEU PRECISE DES VILLES MOYENNES

Le concept de ville moyenne n'a pas de définition très précise. En effet, selon différents instituts d'observation tels que la DATAR ou l'INSEE, on ne distingue pas une ville moyenne de la même manière. Le critère démographique est le premier critère de sélection. En général, on appelle « ville-moyenne » une ville centre qui comprend entre 20 000 et 100 000 habitants, mais elle est également entourée d'autres communes qui composent son agglomération et son aire urbaine. Cependant, l'identification des villes moyennes doit aussi suivre une véritable logique articulée autour de la notion de bassin de vie. D'après l'INSEE, « le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements de la vie courante et à l'emploi ». Un bassin de vie doit comporter quatre catégories d'équipements : les équipements concurrentiels (grande surface, magasin, banque...), les équipements non concurrentiels (gendarmerie, notaire, maison de retraite...), les équipements de santé et les équipements d'éducation. Une ville moyenne doit donc aussi avoir un rôle de centralité. En effet, les villes occupent une place importante dans l'animation et les flux sur un certain territoire.

UN DYNAMISME EN DECLIN

L'émergence des villes moyennes en France débuta pendant les Trente Glorieuses. Pendant cette période, l'exode rural était particulièrement important et les villes moyennes ont connu une forte expansion démographique. Puis, grâce aux contrats de villes moyennes mis en place par l'Etat au début des années 1970, de nombreuses entreprises se sont implantées dans ces villes proposant aux employés un meilleur cadre de vie. Pendant cette période, les villes moyennes connurent un phénomène d'urbanisation et un dynamisme important.

Aujourd'hui, le contexte social et économique en France n'est plus le même et l'évolution démographique dans les villes moyennes s'est inversée. En effet, les industries qui assuraient une grande partie des emplois de ces villes ne sont plus aussi dynamiques et beaucoup d'entre elles sont obligées de fermer à cause de nombreux facteurs (concurrence étrangère, délocalisation, crise économique...). Le chômage de ces communes (qui étaient pour la plus part très dépendantes de l'industrie), augmenta progressivement, obligeant la population à partir dans les grandes métropoles environnantes où les chances de trouver du travail sont plus importantes. C'est donc à partir des années 1990-2000 que les villes moyennes, autrefois dynamiques, connaissent une décroissance démographique importante aux dépens des grandes métropoles nationales ou européennes. Beaucoup de jeunes actifs et d'étudiants préfèrent quitter ces villes pour leurs formations ainsi que leur futur professionnel. Il existe cependant des villes moyennes qui réussissent à stabiliser leur démographie grâce à leur situation géographique (ex : proximité du littoral) ou grâce à leur anticipation concernant les changements d'activités économiques.

UNE VOLONTE DE REDYNAMISER ET D'ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DES VILLES MOYENNES

Les chiffres de l'INSEE montrent qu'en 2007, la population qui vivait dans les aires urbaines centrées autour des villes moyennes représentait presque 21% de la population de France métropolitaine. Même si, en général, la ville centre subit une décroissance démographique, ses alentours sont de plus en plus peuplés et connaissent un phénomène de périurbanisation : les villes centres sont en général fortement délaissées et cela influence leurs activités économiques et leur attractivité. Ce sont pourtant ces communes qui sont en grande partie responsable de l'image et du cadre de vie des bassins de vie qui les entourent. C'est pourquoi l'Etat et les collectivités territoriales cherchent depuis déjà plusieurs années à redonner un nouveau souffle à ces villes qui représentent de véritables moteurs dynamiques, notamment pour les territoires ruraux. C'est d'ailleurs le cas avec par exemple le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable du Territoire (SRADDT). Ce schéma mis en place par la région propose de nombreuses orientations pour redynamiser les villes moyennes qui peinent à s'imposer dans la compétition territoriale entre les villes et métropoles d'une région.

LE CAS DE NEVERS

La ville de Nevers n'est pas un cas à part : c'est une ville moyenne, chef-lieu de la Nièvre, qui connaît une décroissance démographique importante. Entre 2007 et 2012, la variation de la population atteint -1,5% : il y a plus de 800 habitants qui quittent la ville centre chaque année, alors que la population totale était de 35 327 en 2012. Ceux qui déménagent de Nevers vont soit dans les communes avoisinantes, soit ils quittent le département pour trouver du travail ailleurs. Le taux de chômage de 15-64 ans avoisine les 20%. C'est pourquoi la tranche d'âge des 20-30 ans est minoritaire et que la population est de plus en plus vieillissante. La vacance des logements est aussi alarmante car elle s'élève à 16,1%. Le centre-ville se vide et beaucoup de logements deviennent insalubres. De plus, la vacance commerciale est elle aussi croissante. Tous ces chiffres témoignent d'un dynamisme neversois en déclin. Comme de nombreuses autres villes moyennes, Nevers a connu une période où l'industrie était très active et un nombre d'emplois important. Cependant, depuis déjà plusieurs années, l'activité industrielle est beaucoup moins importante. Aujourd'hui, il ne reste plus que les entrepôts de la SNCF qui emploient presque un millier de personnes. Mais les principaux employeurs sont maintenant les services publics (l'hôpital, l'administration publique, l'enseignement et l'action sociale).

UN SRADDT DE BOURGOGNE QUI ENTEND ENCOURAGER L'ACCUEIL DE NOUVELLES ACTIVITES ET DE NOUVELLE POPULATION

Le Schéma Régional d'Aménagement et du Développement Durable Territorial de Bourgogne tente de proposer des orientations d'aménagements à l'échelle régionale. La situation actuelle des villes moyennes, particulièrement de Nevers et de son territoire rural, est bien sûr prise en compte pour l'avenir de la Bourgogne. Le diagnostic du SRADDT fait ressortir quelques problèmes qui touchent la commune. Par exemple, le fait que les 15-35 ans soit la population la plus déficitaire représente une menace de plus en plus importante qui n'échappe pas à l'agglomération neversoise. De plus, beaucoup de villes moyennes bourguignonnes souffrent d'un chômage important, dû à une activité industrielle en déclin. Enfin, les centres-villes des villes moyennes sont de moins en moins dynamiques et habités. Les personnes qui travaillent à Nevers préfèrent habiter dans une maison individuelle en périphérie. Ce phénomène de périurbanisation a pour conséquence une importante consommation de l'espace naturel ou agricole et surtout l'abandon petit à petit du centre-ville.

L'orientation N°2 du SRADDT s'intitule « vivre, habiter et travailler en Bourgogne ». Cette orientation entend à la fois attirer des activités économiques et donc des populations mais les faire rester. Pour cela, il conseille de renforcer certains domaines tel que l'habitat, les services, le social et la culture, au sein même de ces villes moyennes afin d'affirmer la centralité de celle-ci sur leurs territoires. Les villes moyennes doivent réinvestir leurs centres villes en proposant une nouvelle image attirante et dynamique.

C'est ce que nous avons tenté d'apporter avec ce travail durant ces 3 mois de stage. Nevers a déjà débuté sa métamorphose. De nombreux projets sont en cours de négociation, le PLU est en cours de révision mais la ville tenait à s'approprier le regard de jeunes étudiants en Aménagement et Environnement pour avoir une vision neuve quant à la problématique actuelle.

Dans un premier temps, nous avons donc réalisé un bilan d'étonnement afin de nous approprier et de comprendre le territoire, c'est-à-dire un diagnostic rapide et synthétique, car de nombreux diagnostics ont été récemment réalisés et les acteurs de l'aménagement neversois sont tout à fait conscients des faiblesses et des forces de Nevers. La problématique étant extrêmement large, nous avons choisi des thèmes que nous jugeons importants mais aussi que nous étions capables de traiter avec nos connaissances d'étudiants. Une fois le bilan d'étonnement réalisé, nous avons dégagé les enjeux afin d'articuler nos idées autour de 4 axes, tentant d'apporter des solutions quant à l'amélioration du cadre de vie en centre-ville, afin d'attirer une nouvelle population.

La mission qui nous a été confiée par la ville de Nevers porte sur la redynamisation de la commune et plus particulièrement de son centre-ville. Notre travail sera découpé en deux étapes : diagnostic et projet. Non exhaustif, notre diagnostic se focalisera sur des ressentis obtenus lors de visites dans la ville et lors de la rencontre avec des habitants à l'occasion des « balades urbaines » organisées dans le cadre de la phase de consultation du PLU. Il s'agit d'aborder la ville d'un point de vue qualitatif et candide dans un premier temps et de consolider ensuite cette vision par la consultation des documents diagnostics.

Notre diagnostic commencera par un état des lieux et la mise en exergue des dysfonctionnements de la ville, puis se poursuivra sur un recensement des potentiels de la commune.

LE BILAN D'ETONNEMENT

Ce diagnostic est le premier travail que nous avons réalisé lors de notre arrivée. Nous avons consacré les deux premières semaines à la visite de la commune et à la restitution de nos premières impressions. Le but n'était pas de présenter une étude détaillée et chiffrée de la ville, mais plutôt de mettre en lumière les forces et les faiblesses de la ville, perceptibles lors des visites. Ce diagnostic s'apparente donc à un bilan d'étonnement : nous ne sommes pas rentrés dans les détails mais nous nous sommes arrêtés sur les points jugés importants, afin d'intégrer rapidement la situation de la commune.

I. ETAT DES LIEUX

UN PATRIMOINE BATI PEU MIS EN VALEUR

Dès le premier aperçu, La richesse patrimoniale de la ville Nevers est indéniable. Les monuments (Cathédrale, Palais ducal, hôtel de ville, églises, remparts, beffroi...) mais aussi les bâtiments du centre-ville présentent une variété et une qualité architecturale remarquable.



Bâti de styles et époques variés – Crédit photo : Arthur Haouy

Si la majorité des monuments sont rénovés et entretenus, de nombreuses façades de maisons de ville sont dégradées, laissant présager un mauvais état intérieur. Le centre historique (situé sur la butte aux alentours de la cathédrale) reste de bonne qualité et ce sont dans des zones à la périphérie de ce dernier que le bâti est très dégradé. Dans certains secteurs, des maisons sont abandonnées (îlot du grand monarque, quartier Saint-Etienne). Ce sont parfois des immeubles entiers qui sont vacants (les locaux au rez-de-chaussée et les logements) en raison du mauvais état du bâti. Dans le quartier Saint-Etienne, le charme du quartier devient plus difficilement décelable en raison de ce bâti délabré.



Des bâtiments à l'aspect extérieur dégradé – Crédit photo : Arthur Haouy

Ce patrimoine souffre aussi d'un manque de mise en valeur par la mauvaise qualité des espaces publics alentours : le parking situé directement au pied de la cathédrale, les revêtements de sol sans cohérence avec les constructions rue François Mitterrand, ou encore le mobilier urbain hétéroclite... Ces faiblesses sont aussi criantes de nuit avec le mauvais éclairage des rues et l'absence d'illuminations sur les monuments (cathédrale, palais ducal).



Des espaces publics qui ne sont pas à la hauteur – Crédit photo : Arthur Haouy

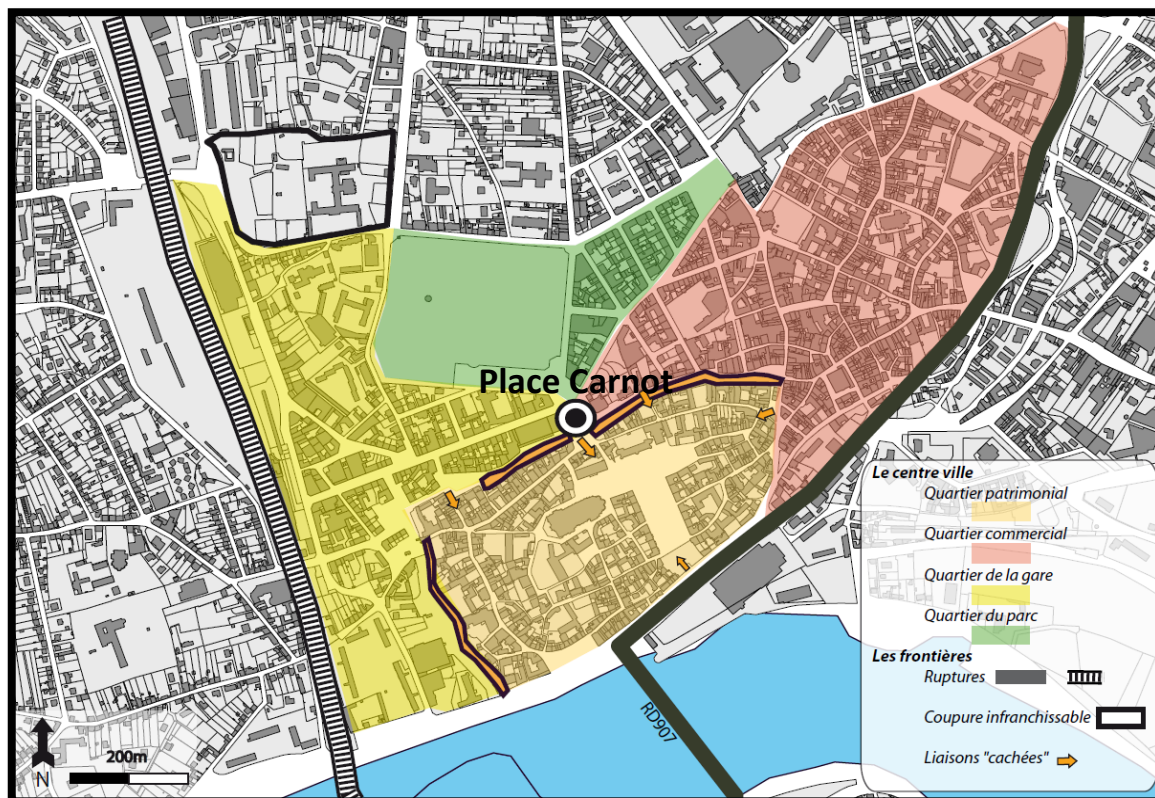
Enfin, certaines incohérences spatiales contribuent à gâcher ou cacher ce patrimoine. C'est le cas par exemple avec les bâtiments des bords de Loire (maison de la culture, hôtel Mercure et logements collectifs). Ce bâti caractéristique des années 1960-1970 et issu de l'architecture fonctionnaliste laisse peu de place à l'esthétique et dénature les vues sur le centre ancien du côté sud. Le boulevard Pierre de Coubertin marque la séparation entre ce bâti moderne (aéré et peu esthétique) et les constructions sur la butte qui forment un tissu ancien et dense. Un autre exemple d'incohérence est l'espace Colbert : l'utilisation du bâtiment ancien comme support pour une galerie commerciale uniforme et sans âme, la construction d'un bâtiment aux formes et couleurs peu harmonieuses (masse grise), l'absence d'espaces verts et l'utilisation de l'espace comme parking aérien dénature totalement le bâti de l'ancien l'hôpital.



L'ancien hôpital et le parking aérien de l'espace Colbert –
Crédit photo : Arthur Haouy

La vue sud appauvrie par les constructions de bord de Loire –
Crédit photo : Antoine Lambert

UN CENTRE-VILLE PEU LISIBLE ET ENSERRE



Un cloisonnement et une lecture difficile du centre-ville – Réalisation : Nicolas Thibault

A première vue, le centre-ville de Nevers est peu lisible au sens exprimé dans l’ouvrage de Kevin Lynch *L’image de la cité* (1960). La lisibilité est selon ce dernier la capacité à reconnaître les différents éléments d’une ville et à les organiser en un schéma cohérent. Les citoyens se forment une image mentale de leur ville. Lorsque cette image est forte, il devient aisé de s’orienter, d’apprécier l’esthétique des lieux et de se forger un sentiment commun d’appartenance.

Cette notion de lisibilité est problématique à Nevers : il est tout d’abord instinctif de se diriger vers la butte et la cathédrale mais le pôle réel de vie se trouve en réalité en contrebas, vers le nord-est. Nous avons choisi de découper le centre-ville de Nevers en 4 parties distinctes, ces zones prennent en compte l’aspect historique mais aussi fonctionnel des secteurs :

- Le secteur historique et patrimonial : sur la butte. Il contient entre autres la cathédrale, le palais ducal et la mairie. C’est une zone d’habitat très dense caractérisée par l’étroitesse de ses rues. Le bâti ancien est rénové dans ce secteur.
- Le secteur commerçant : un secteur mixte (habitat et commerces) lui aussi ancien présentant des bâtiments à l’architecture remarquable (maisons médiévales, hôtels particuliers, bâtiments des banques...). La principale artère est la rue François Mitterrand, les rues autour de cet axe sont toujours fréquentées. Vers l’est, le quartier Saint-Etienne est un des grands enjeux de la revitalisation du centre-ville : il présente un certain charme mais le délabrement des maisons et des locaux commerciaux est visible. C’est un des quartiers où la vacance commerciale et celle des logements sont très élevées.

- Le secteur de la gare : secteur mêlant des activités et des logements. C'est une zone sans réelle organisation qui possède un bâti un peu moins homogène que dans le reste du centre.
- Le secteur du parc Salengro : plutôt résidentiel, ce secteur aux abords du parc est composé de grands boulevards bordés de maisons bourgeoises. C'est un secteur un peu moins minéral que les autres en raison de ses rues arborées.

Si les délimitations de ces zones sont évidentes pour le secteur patrimonial, elles sont plus floues pour les autres secteurs. Les activités (commerces et équipements) semblent disséminées sans réelle logique de regroupement sur l'ensemble du centre (mis à part le secteur historique qui garde sa fonction résidentielle). Ce phénomène, renforcé par le manque d'agencement des espaces publics et des liaisons, a pour effet de rendre le centre-ville illisible.

Les zones décrites ci-dessus se rejoignent toutes en un point central : la place Carnot. Si cette centralité est évidente en regardant une carte, elle n'est absolument pas visible sur le terrain. La place est consacrée dans sa majeure partie à la circulation automobile et au stationnement : les piétons ne sont pas encouragés et les liaisons de la place avec les quartiers environnants ne sont pas non plus optimales : manque d'articulation avec le parc Salengro, avec le centre historique mais aussi avec la rue François Mitterrand par l'intermédiaire de la rue des Ouches ou de la rue Saint-Martin. Ainsi, cette place aurait besoin d'un réaménagement afin de lui attribuer cette fonction de centralité.

Le centre-ville de Nevers est aussi caractérisé par son enserrement au sein de frontières urbaines difficilement franchissables. Seul le nord reste ouvert sur les quartiers périphériques. A l'ouest se trouve la voie de chemin de fer, le sud est délimité par le boulevard pierre de Coubertin et l'est est coupé par la RD 907. Cette ceinture enserme le centre-ville et rend ses liaisons avec les quartiers alentours (Banlay, Montapins, les Montots, les bords de Loire...) difficiles.

Au sein même du centre-ville, le quartier historique est lui aussi caractérisé par une faible perméabilité. Les rues qui délimitent le nord du quartier ne possèdent pas d'ouverture pour pénétrer ou ressortir de ce dernier. A l'ouest, il en est de même. Ainsi les accès au centre sont peu nombreux et confidentiels, presque cachés. Ils gagneraient à être mis en valeur, en particulier l'accès nord depuis la place Carnot.

DES ESPACES PUBLICS INCOHERENTS

Lieux de vie citoyens où l'on peut circuler, discuter, se reposer et admirer le patrimoine, les espaces publics sont peu importants à l'échelle de la ville, surtout à la périphérie. De plus, ils sont souvent très minéraux et donc peu accueillants.

Nous nous sommes d'abord rendus dans le centre historique, place de la République, une place magnifique à proximité de la Loire. Cette place assure un rôle multifonctionnel (circulation, rencontre,



La place de la République – Crédit photo : Antoine Lambert

détente). On peut tout de même regretter le fait qu'elle ne donne pas sur la Loire, ce qui la rendrait incontournable. La présence de voitures peut s'avérer parfois gênante et la vue sur la Loire est potentiellement obstruée par les arbres qui tentent de cacher la masse imposante de la maison de la Culture.

L'esplanade du château est quant à elle vide et sans aménagements. Elle n'a qu'une fonction de passage, néanmoins ce fait peut s'expliquer par une volonté de mettre en valeur le palais Ducal.

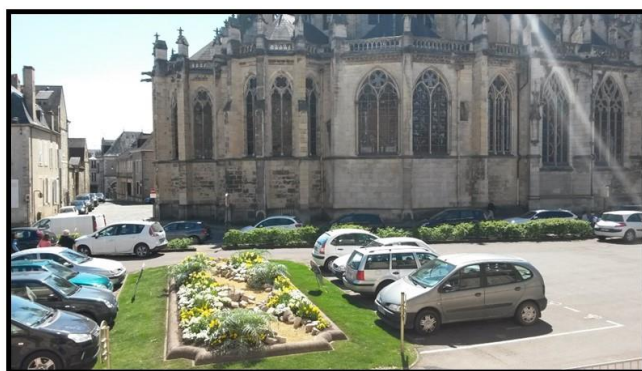


La place du palais Ducal – Crédit photo : Antoine Lambert

Dans le centre-ville, de nombreuses places ont un fort potentiel limité par l'importance du trafic routier. Il est désagréable voire oppressant de passer du temps en terrasse à certaines heures de la journée, notamment le midi et aux heures de pointes, où le trafic est important.



Des places parasitées par le trafic routier et la place de la voirie – Crédit photo : Hugo Passoni



Dans l'ensemble les espaces verts sont de bonne qualité mais peu nombreux. Le parc Salengro comportant des sculptures originales en plein centre-ville est un atout indéniable. Mais ce parc est dissimulé par de grands murs et n'est donc pas relié aux quartiers limitrophes. Cette problématique se retrouve dans d'autres parcs de la ville comme le square du quartier du Banlay rue Parigny qui est lui aussi coupé du quartier par le bâti. Ils devraient être plus mis en valeur et être plus visibles pour les habitants.

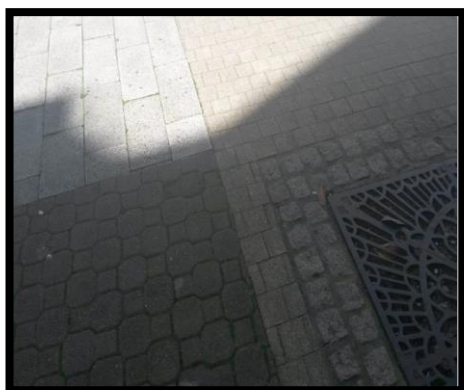


Le parc Salengro dissimulé par un mur d'enceinte – Crédit photo : Hugo Passoni

Globalement, nous nous sommes rendus compte lors des balades urbaines avec les habitants, entrant en compte dans l'élaboration du PLU, que les espaces de rencontre, de détente et de loisirs étaient trop peu nombreux à l'échelle de la ville et surtout à la périphérie du centre-ville. Dans les quartiers du Banlay, des Bords de Loire et des Grandes Pâtures, les habitants ne jouissent que très rarement d'espaces publics multifonctionnels. Un phénomène confirmé lorsque l'on s'aperçoit que les jeunes, faute d'endroits où se réunir, se rassemblent dans les rues, à l'abord des commerces, et intimident les potentiels clients.

Une chose frappante à Nevers est l'inexistence d'une place que l'on pourrait qualifier de centrale, concentrant les activités et où le piéton occuperait une place primordiale. Ce phénomène vient témoigner de la difficulté à lire le centre-ville. Il faudrait que l'on sache dès qu'on y arrive qu'il s'agisse de la place centrale. Les espaces piétons peu importants, tout comme les zones réglementaires à 30 km/h, les parkings gratuits en plein centre-ville encouragent l'utilisation de la voiture, qui prédomine et qui gêne les modes de déplacements doux (piéton, cycliste...).

On peut aussi noter des revêtements différents sur un même espace piéton, donnant une mauvaise impression, un manque cruel de cohérence. Les revêtements différents et le mobilier urbain hétéroclite renvoient une image peu valorisante de la ville. Dans certaines rues, surtout à la périphérie du centre, les trottoirs et la chaussée sont dégradés.



Le mobilier urbain et les revêtements sont hétéroclites – Crédit photo : Arthur Haouy

DES ESPACES NATURELS SOUS-UTILISÉS

Le territoire Neversois est doté d'un patrimoine naturel exceptionnel qui offre un cadre de vie d'une richesse indéniable : la Loire et la Nièvre s'écoulent à proximité du centre-ville mais ne sont pas assez mis en valeur.

Le quai des Mariniers et le boulevard Pierre de Coubertin, très fréquentés par les voitures, marquent une frontière physique entre le centre ancien et son fleuve, relégué au second plan.



Le boulevard Pierre de Coubertin et la maison de la Culture, frontière urbaine avec la Loire – Crédit photo : Antoine Lambert



Le quai des Mariniers, un flux automobile discontinu – Crédit photo : Antoine Lambert

De ce fait, la promenade piétonne récemment aménagée le long du quai des Mariniers n'a, à notre sens, pas l'impact souhaité. Le cheminement linéaire est un espace de flux (piétons, vélos) sans espaces de détente, d'activité ou de loisir.



La promenade piétonne Ouest, un cheminement linéaire sans véritable activités – Crédit photo : Antoine Lambert

De plus, le cheminement est brutalement stoppé par un parking au pied du pont de Loire. En l'absence de continuité (pas de passage sous les arches du pont pour les déplacements doux), le piéton est contraint de rejoindre le boulevard au-dessus, s'approche donc des voitures et s'éloigne de l'ambiance plus naturelle en contrebas. Cette rupture physique peut décourager certains promeneurs à reprendre la balade de l'autre côté du pont et la plupart préfèrent continuer sur le boulevard Pierre de Coubertin.

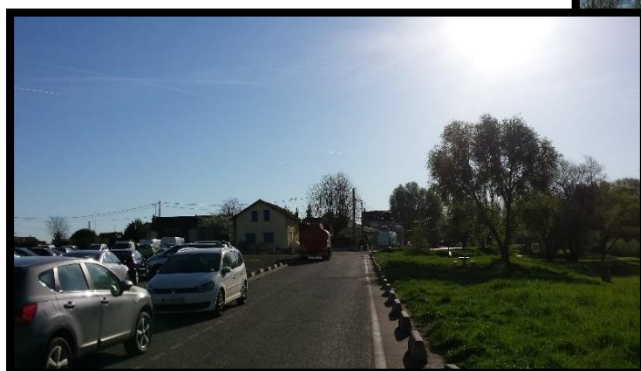


La fin de la promenade, au pied du pont de Loire – Crédit photo : Antoine Lambert

Si la promenade Ouest génère des flux piétons, on observe un manque d'aménagement à l'Est du pont et une utilisation piétonne beaucoup plus rare : Un sentier bitumé empruntable par les voitures longe le skate-park et continue derrière la maison de la culture, peu attrayante pour les promeneurs. Derrière l'hôtel Mercure, un grand parking minéral jouxte les berges sauvages du fleuve, entretenant cette coupure urbaine entre le centre et la Loire.



La promenade Est, peu attrayante pour les piétons
– Crédit photo : Antoine Lambert



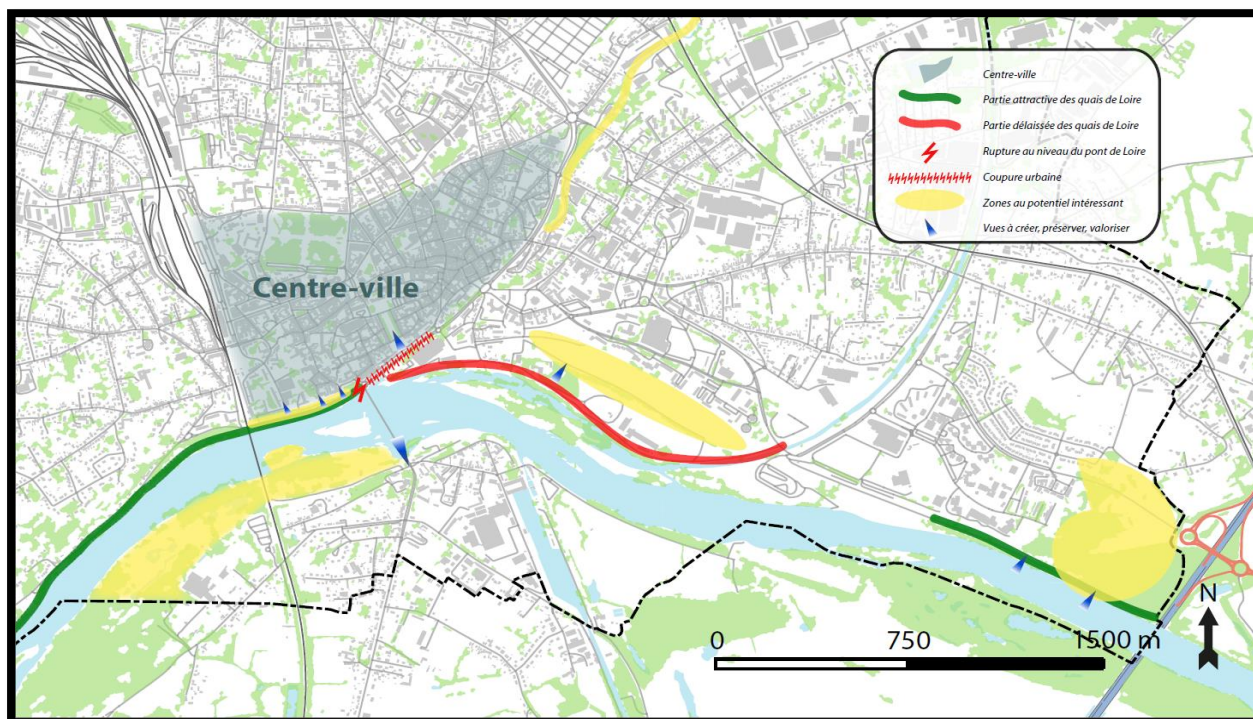
La digue éloigne la ville du fleuve – Crédit photo :
Antoine Lambert

Plus on continue à l'Est du pont de Loire, plus la ville s'éloigne du fleuve. Ce dernier est masqué par les digues et la friche naturelle provoque un sentiment d'abandon.



La Nièvre, peu mise en valeur – Crédit photo :
Arthur Haouy

La Nièvre est également invisible et peu mise en valeur au sein du paysage neversois. Elle s'écoule dans différents canaux entre les quartiers Est, offrant un cadre naturel aux habitants mais pourrait être mieux exploitée afin de renforcer l'identité fluviale des quartiers qu'elle traverse.



Une difficile relation avec les espaces naturels – Réalisation : Antoine Lambert

Nevers n’exploite donc pas assez les espaces naturels qui sont pourtant vastes et de qualité, à proximité du centre-ville. Les principaux points noirs sont situés du côté Est du pont : Les masses imposantes des bâtiments des bords de Loire ainsi que l’éloignement de la ville par rapport aux berges constituent des fractures importantes et affaiblissent les relations ville/fleuve.

L’aménagement des bords de Loire est à notre sens un des thèmes importants pour la redynamisation de la ville. En effet, un tel patrimoine ne peut pas être qu’un paysage de fond mais doit pouvoir faire partie intégrante de la ville, alliant biodiversité, cadre de vie agréable, activités commerciales et touristiques.

DES ACTIVITES DISSEMINÉES

Ce qui nous a marqué en premier lieu concernant les activités du centre-ville, c’est la vacance commerciale. Dans certains quartiers, comme le quartier Saint-Etienne, plusieurs dizaines de locaux commerciaux sont à vendre, ce qui confère à la ville une image d’abandon et de dévitalisation. En raison de cette vacance s’instaure une banalisation des services : les commerces de proximité cèdent leurs locaux à des services financiers tels que des assurances ou des banques, ce qui met en difficulté les quartiers commerçants qui résistent.

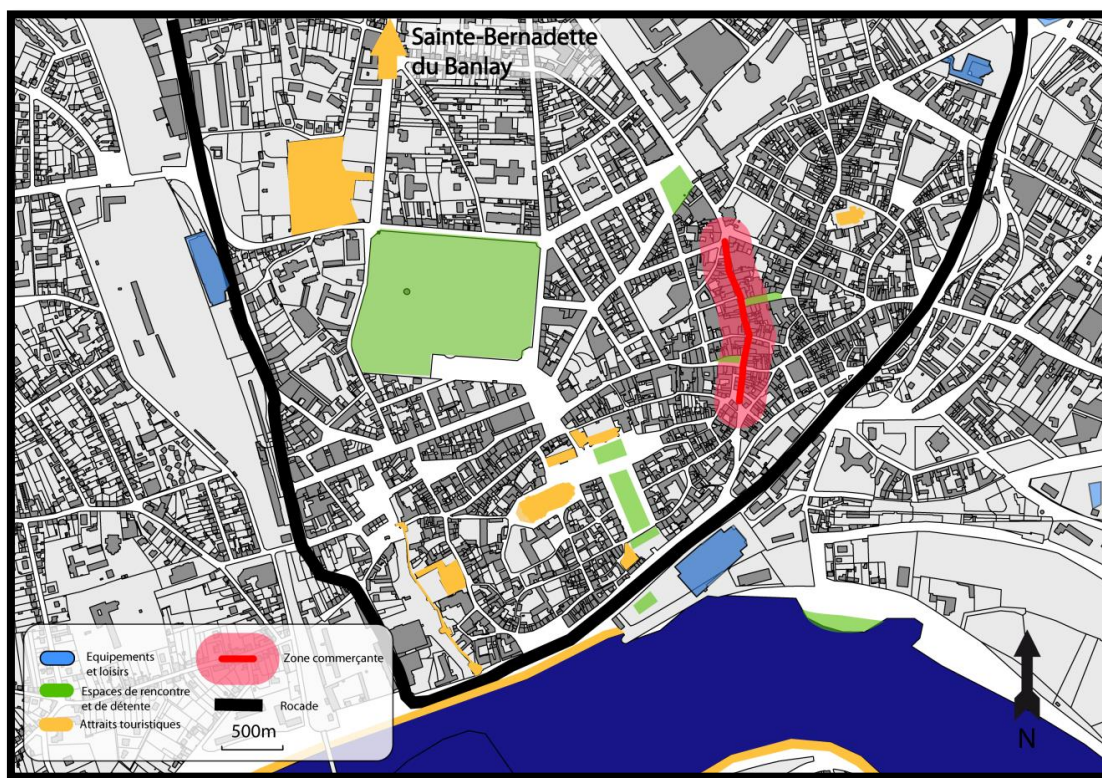


Commerces vacants et banalisation commerciale dans le centre-ville – Crédit photo : Arthur Haouy

Le centre-ville ne dispose que d'une seule artère commerçante piétonne. En effet, la voiture occupe une grande part de l'espace public. Cela peut être une des raisons du manque de dynamisme dans les rues commerciales.

Concernant les équipements sportifs et culturels, ils ne sont pas situés dans le centre-ville mais à sa périphérie. Le cinéma, la maison des sports et de la culture, le café charbon ou même la piscine sont installés à l'extérieur de la rocade. On peut donc distinguer un manque de concentration au niveau des loisirs culturels ou sportifs.

Enfin, il convient de ne pas négliger l'activité touristique de Nevers. Ce tourisme, aujourd'hui tourné en grande partie vers le tourisme religieux grâce à l'espace Sainte-Bernadette, pourrait se doter de nouvelles composantes. En effet, le patrimoine bâti de la ville et la proximité de zones naturelles (Campagne bourguignonne, Loire, Morvan...) sont, malgré leur potentiel touristique, peu mis en valeur.



Un éparpillement des activités et équipements – Réalisation : Nicolas Thibault

LA VOITURE OMNIPRESENTE

Lors de nos différentes visites, nous avons remarqué l'omniprésence de la voiture dans les quartiers périphériques mais aussi dans le centre. Beaucoup d'espaces publics sont réservés aux stationnements. De plus, la place du piéton n'est pas forcément favorisée, même en centre-ville. Les rues piétonnes et semi-piétonnes ne sont pas nombreuses, alors que les rues sont relativement étroites. Il en est de même pour les pistes cyclables, qui sont pour la plupart dangereuses. Elles sont aménagées sur les routes, cela oblige donc le cycliste à circuler près des voitures.

Revitalisation du centre-ville de Nevers



Stationnements en centre-ville – Crédit photo : Arthur Haouy

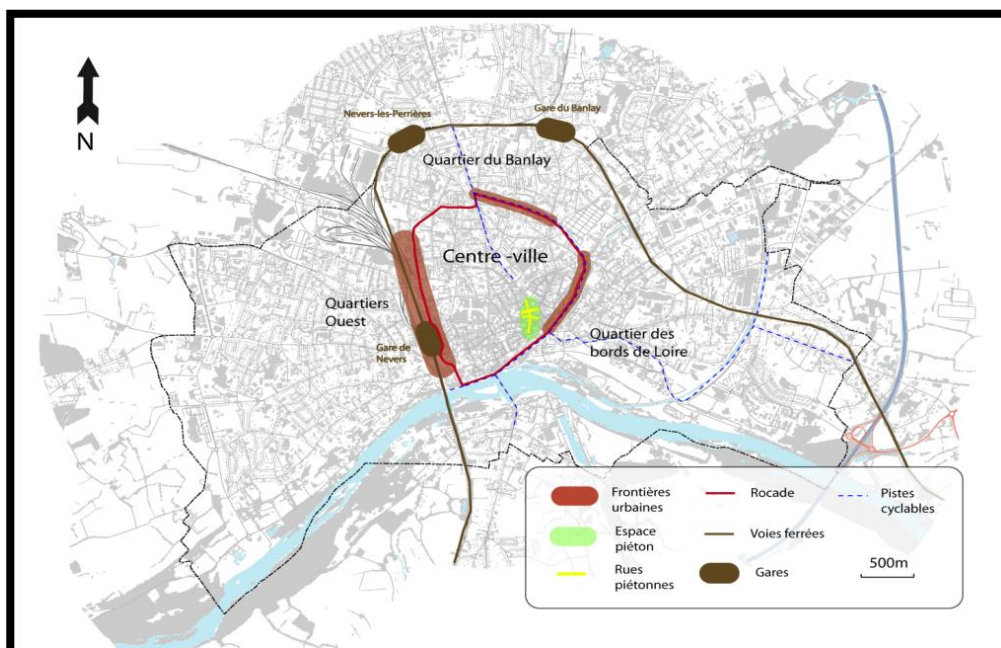
Par ailleurs, les différents quartiers d'habitat qui se trouvent autour du centre ne sont pas forcément bien reliés à ce dernier. En effet, certaines ruptures urbaines sont responsables de l'isolement des secteurs



La D907 est une coupure dans le tissu urbain –
Crédit photo : Hugo Passoni

périphériques. La coupure la plus évidente, est sans aucun doute la déviation de la RD907. Celle-ci entoure le centre-ville d'une circulation automobile importante. La voie ferrée qui entoure une bonne partie de la ville est, elle aussi, responsable des frontières urbaines, qui isolent les quartiers d'habitat en périphérie du centre-ville.

Pendant, Nevers dispose de trois gares idéalement situées. En effet, la gare principale est capable de desservir rapidement le centre-ville tandis que les haltes ferroviaires de Nevers-les-Perrières et du Banlay desservent respectivement l'entrepôt SNCF et la cité scolaire, qui sont tous deux des pôles générant beaucoup de déplacements. Il convient de souligner par ailleurs l'adaptation des transports en commun dans le centre-ville. Les réseaux de bus TANE0 mettent à disposition des minibus appelés «Coursinelles » qui proposent aux utilisateurs de traverser le centre-ville rapidement. Leurs petites tailles permettent de passer dans les rues étroites qui composent le quartier commercial et historique.



Carte des différents modes de transport – Réalisation : Nicolas Thibault

DES ENTREES DE VILLES QUI NUISENT A L'IMAGE DE NEVERS

Les entrées de ville de Nevers ont beaucoup de similitudes entre elles. Elles sont pour la plupart bordées de zones industrielles ou commerciales, apparaissant comme des secteurs très minéraux et peu esthétiques. De plus, la place de la voiture y est très importante. Cela explique la présence des nombreux et imposants panneaux publicitaires le long de ces axes routiers. Ce sont des secteurs très peu valorisés où les espaces naturels sont peu préservés. Les entrées de ville inesthétiques et oppressantes nuisent à l'image globale de la ville.

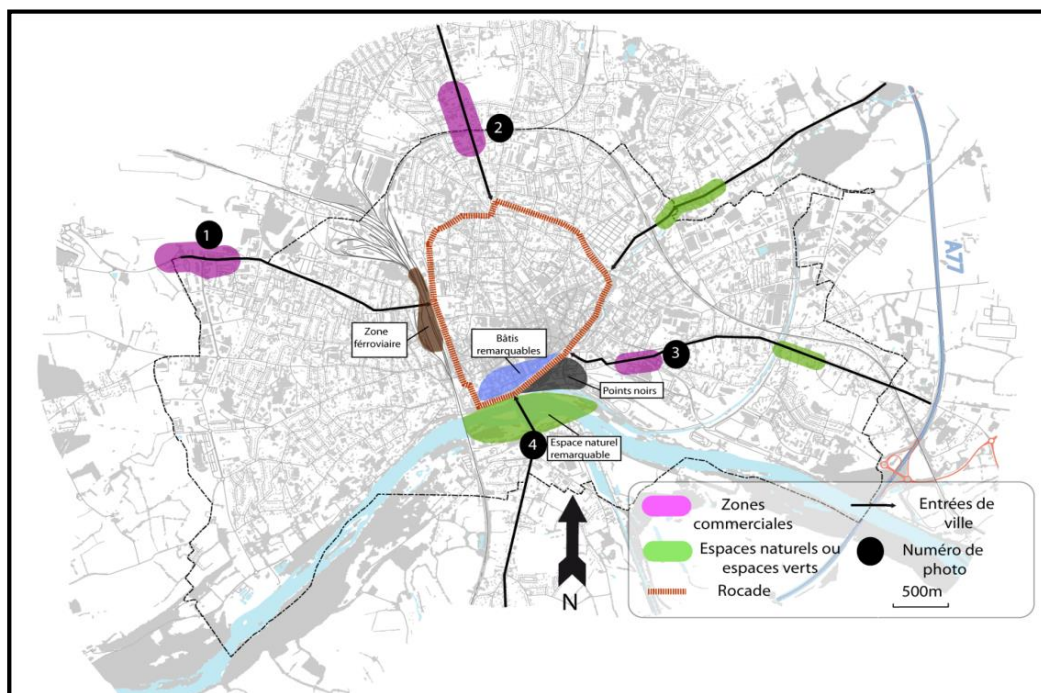


L'entrée Nord de Nevers – Crédit photo : Nicolas Thibault

Néanmoins, l'entrée Sud représente un atout important pour Nevers. Cet axe traverse la Loire, espace naturel exceptionnel, et offre une vue générale sur le patrimoine remarquable de la ville, tels que la cathédrale Sainte-Jullite ou le palais ducal. Toutefois, cette entrée de ville majestueuse est contrastée par quelques points noirs comme la maison de la culture et des sports qui ne s'intègre pas dans le paysage (Loire, patrimoine bâti de la ville).



Par l'entrée sud, deux points de repère : la cathédrale et la maison de la culture – Crédit photo : Antoine Lambert



Carte des entrées de ville – Réalisation : Nicolas Thibault

UNE ACTIVITE NOCTURNE PEU CHALEUREUSE ET EPARPILLEE



Le centre historique souffre d'un manque d'éclairage – Crédit photo : Antoine Lambert

Un travail sur l'éclairage des monuments manque cruellement à la ville (cathédrale, palais ducal). Le manque d'éclairage dans les rues et l'absence d'animation la nuit renvoie une image plutôt négative du centre.

Les activités y sont trop disséminées, ce qui renvoie une impression de vide entre ces « points d'animations ». Il n'y a pas vraiment de lieux propices aux rassemblements des étudiants : les grandes places avec des bars (Carnot, de la résistance...) sont plutôt fréquentées par un public plus âgé (entre 30 et 50 ans) car les tarifs sont peu attractifs pour les étudiants. Les bars qui comptent régulièrement la présence d'étudiants sont le Donald's Pub et la Taverne.

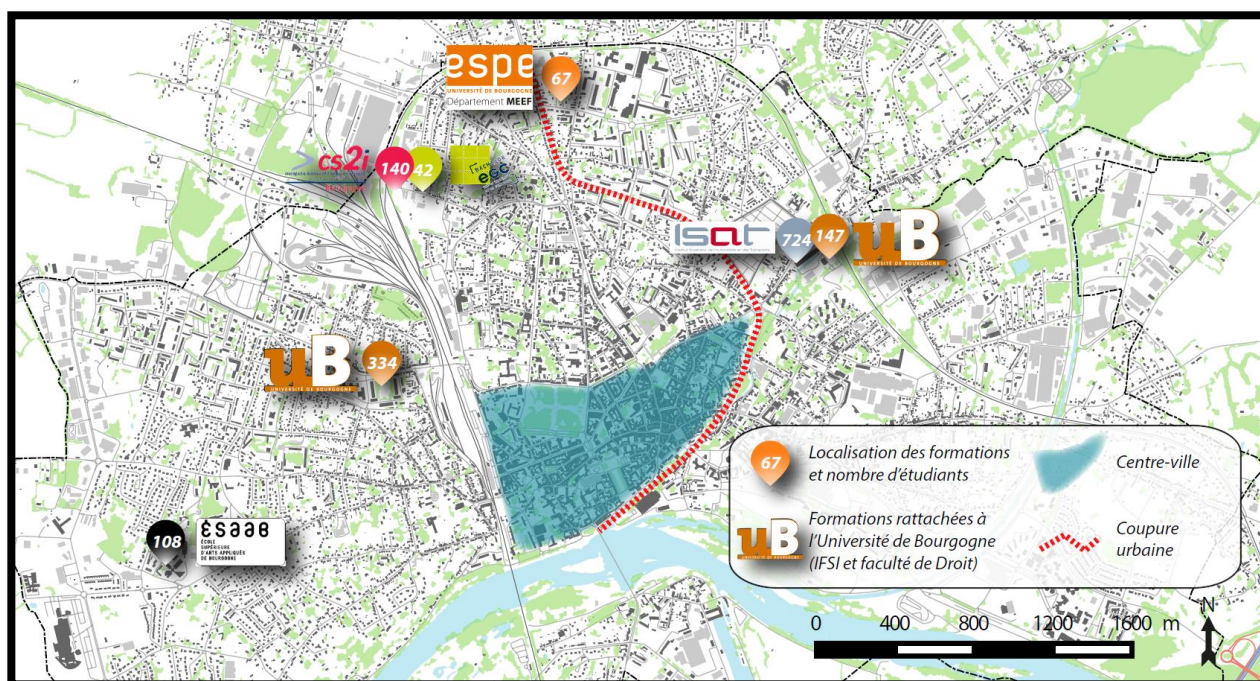


Les activités nocturnes sont disséminées à travers la ville – Crédit photo : Antoine Lambert

ENSEIGNEMENT SUPERIEUR : UNE OFFRE DISSEMINEE DANS LA VILLE

Nevers accueille différentes formations qui peuvent jouer un rôle plus important dans son attractivité (Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports, faculté de Droit, Institut de Formation en Soins Infirmiers, Ecole Supérieure du Professorat et de l'Education, Ecole Supérieure d'Arts Appliqués de Bourgogne...). Néanmoins, la dispersion de ces formations à l'échelle communale nuit au bon fonctionnement de la vie étudiante. Il n'existe pas véritablement de « campus » ou de pôle universitaire au sein duquel formations, équipements et étudiants seraient concentrés. Actuellement, l'éparpillement affaiblit le dynamisme de chaque formation et ne permet pas d'optimiser le fonctionnement global de l'enseignement supérieur au sein de Nevers, pourtant 2^{ème} ville étudiante de la Bourgogne (2 228 étudiants). Enfin, ce manque de cohésion se fait également sentir en termes d'équipements (absence de maison des étudiants par exemple).

Une concentration des équipements relatifs à la formation supérieure, à la culture, au sport et à la vie étudiante en général pourrait être bénéfique afin que Nevers propose des services adaptés et devienne une ville universitaire attractive.

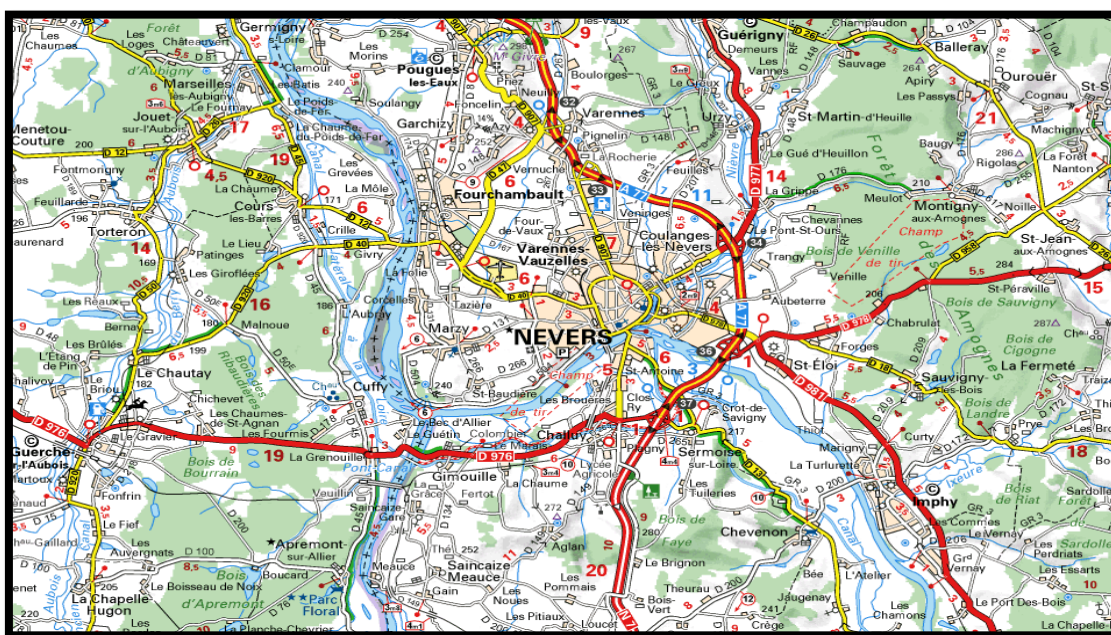


Carte de la localisation des formations de l'enseignement supérieur – Réalisation : Antoine Lambert

II. POTENTIELS

Malgré les dysfonctionnements présentés lors de l'état des lieux, la ville de Nevers est dotée de certains atouts qui ne demandent qu'à être exploités.

La situation géographique de Nevers est un atout important, puisqu'elle est desservie par des lignes ferroviaires qui rejoignent Paris en 2 heures. De même, l'A77 qui longe la ville à l'est permet de rejoindre la capitale en 2h30. La proximité de Nevers avec Paris peut constituer un argument de poids pour attirer les parisiens à la recherche d'un cadre de vie un peu plus champêtre.



Carte représentant l'accessibilité de Nevers - Source : Michelin.fr

Nevers dispose d'un patrimoine architectural exceptionnel et varié qui a traversé les époques. De nombreux styles architecturaux témoignent d'époques différentes. Cette richesse est visible au regard des monuments historiques mais également du bâti du centre-ville. Pour les monuments, on peut citer par exemple l'église Saint-Etienne, le beffroi, le palais ducal et l'église Sainte-Bernadette du Banlay qui proposent des périodes variées de l'histoire de la ville. L'imposante cathédrale Sainte-Julitte dont les travaux furent terminés au XVI^{ème} siècle surplombe l'ensemble de la ville et est percevable à des centaines de mètres. Cette mosaïque d'époques est aussi représentée à travers le bâti plus simple d'habitations et de commerces du centre-ville. Les bâtiments moyenâgeux du secteur historique et de la rue Saint-Etienne côtoient le secteur commerçant de la rue François Mitterrand qui présente une architecture de l'époque industrielle. Ces secteurs au bâti ancien et homogène présentent un fort intérêt patrimonial et sont donc des atouts importants pour l'attractivité.



Cathédrale Saint-Cyr-Sainte-Julitte, Sainte-Bernadette du Banlay et Saint-Etienne –
Crédit photo : Arthur Haouy

La ville a le privilège d'accueillir des milliers de touristes qui viennent contempler Sainte-Bernadette. On dénombre aussi de multiples bâtiments religieux à l'architecture variée (l'Eglise Saint-Etienne, la cathédrale, l'Eglise Sainte-Bernadette du Banlay...). Ce patrimoine particulièrement conséquent peut participer au regain touristique de la ville, avec pour ce faire un travail sur la visibilité des monuments (signalétique, entretien, réhabilitation...).

Le circuit de Magny-cours situé à 30 minutes de la ville, représente un potentiel attractif non négligeable. Le circuit reste une attraction touristique aujourd'hui encore très dynamique grâce aux événements sportifs qui y sont proposés et permet de favoriser le développement d'activités notamment dans le domaine automobile. Ce domaine d'excellence est représenté sur Nevers avec l'Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports.

La ville de Nevers est le chef-lieu d'un département rural, elle est donc bordée d'un patrimoine naturel unique. La proximité d'espaces naturels de qualité est, pour une agglomération, un potentiel qu'il ne faut pas négliger pour le cadre de vie des habitants et pour l'image de la ville. Il existe plusieurs types d'espaces verts à valoriser à Nevers.

La Loire représente une des potentialités les plus importantes de Nevers. Celle-ci traverse l'agglomération en bordant le centre-ville au Sud. Elle permet de mettre en valeur l'entrée Sud et le patrimoine bâti du centre historique. Cependant, la Loire est aujourd'hui séparée du centre-ville par la déviation qui empêche la ville d'être tournée vers son fleuve, de plus en plus oublié. Toutefois, il existe des opportunités à exploiter : le fleuve



La Loire reste sauvage aux abords de la ville – Crédit photo : Antoine Lambert

offre un moyen d'améliorer l'image de la ville, et le paysage fluvial et verdoyant pourrait apporter un cadre naturel plus important aux habitants. La partie Est des bords de Loire, récemment aménagée pour accueillir



La maison de la culture – Crédit photo : Antoine Lambert

les promeneurs, pourrait également développer son attractivité avec l'implantation d'activités diverses (sportives, culturelles, de restauration...). La Loire offre donc un cadre naturel exceptionnel à s'approprier et à exploiter, tout en conservant les atouts déjà présents. La maison de la culture et des sports par exemple, si elle n'est pas d'une esthétique attrayante, jouit tout de même d'une situation géographique et d'un rayonnement important au sein de la ville, ce qui en fait un bâtiment doté d'un potentiel indéniable (grands balcons, amphithéâtre extérieur...). La rupture qu'elle constitue entre le centre-ville et le fleuve peut être atténuée (réhabilitation, végétalisation...) et son utilisation peut être optimisée.

Depuis la mise en place de la déviation, la Nièvre est de plus en plus oubliée. Ce cours d'eau a été canalisé et enterré, cachant une partie de son paysage naturel. Pourtant, il est encore possible de la voir dans certaines rues des quartiers Est. La Nièvre rappelle le paysage de la Loire dans des quartiers urbains denses et peu végétalisés. Elle représente donc un potentiel en termes de valorisation du cadre de vie urbain.



La Nièvre, un potentiel dissimulé – Crédit photo : Arthur Haouy



Le poumon vert, à quelques minutes du centre – Crédit photo : Arthur Haouy

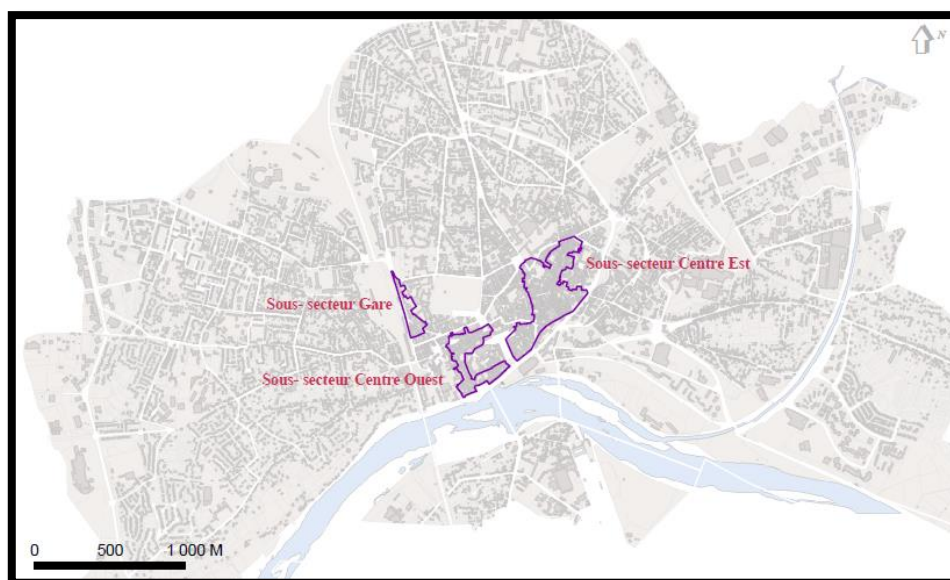
A l'Est de l'agglomération se trouve un paysage presque sauvage appelé « le poumon vert ». C'est un espace qui borde la Loire et qui n'est pour l'instant pas ou peu aménagé. Il faut marcher une dizaine de minutes sur un chemin peu lisible pour se retrouver sur la digue qui longe le fleuve. Le cadre, préservé et calme, représente un espace intéressant qu'il faut prendre en compte dans les potentiels naturels de la commune.

Lors de notre diagnostic, nous avons souligné le fait que Nevers n'avait pas assez d'espaces verts et que la ville apparaissait trop minérale. Cependant, situé au centre de la ville, le parc Salengro constitue le plus grand parc de l'agglomération. Il est composé de nombreux arbres centenaires et de sculptures originales, ce qui en fait un atout végétal important, qui mériterait d'être mis en valeur. De plus, il est en relation avec plusieurs secteurs du centre-ville, convergeant vers ce parc. Ce dernier a donc un double potentiel, par rapport à la liaison entre les quartiers et à la qualité des espaces verts de la ville.

III. DEUX PROJETS DEJA ENGAGES

Pour faire face à la perte de dynamisme de la ville, deux projets d'envergure sont en cours sur la ville de Nevers. Ces projets ciblent des domaines clefs que sont le logement et l'économie.

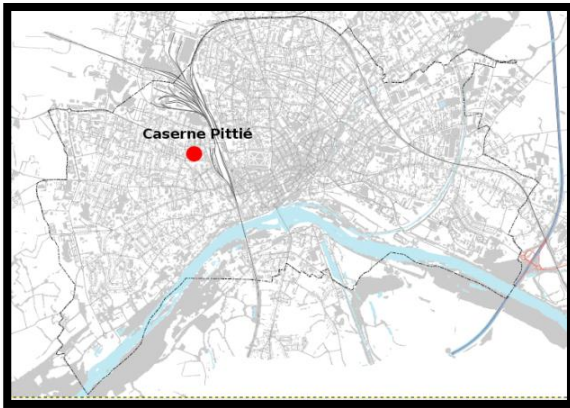
- L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH - RU) a pour objectif d'endiguer la vacance du centre-ville en rénovant les logements. Menée par Nevers Agglomération avec la région et l'Agence Nationale de l'Habitat, cette opération en est actuellement à sa phase pré-opérationnelle. Le rythme de rénovation est fixé à une trentaine de logements par an pendant 5 ans. La rénovation de ces logements à la fois à l'intérieur et en façade a pour but d'améliorer le confort des logements, de lutter contre le parc privé potentiellement indigne (PPI) qui atteint plus de 7,5% dans certaines zones, et de proposer des logements rénovés en adéquation avec la demande de logement sur Nevers (installation d'ascenseurs dans des cœur d'îlot pour l'accès des personnes âgées par exemple).



Zones concernées par l'OPAH-RU – source : Etude pré-opérationnelle de l'OPAH-RU

Revitalisation du centre-ville de Nevers

- La rénovation de la caserne Pittié (abandonnée par les militaires au début des années 2000) et sa restructuration en « campus numérique ». Les travaux ont commencé en 2012, une première phase est d'ores et déjà terminée et les locaux accueillent l'Institut de Formation en Soins Infirmiers (IFSI). Ce campus a pour objectif l'accueil d'entreprises numérique qui pourront profiter du très haut débit déjà installé à Nevers, tout en gardant un foncier abordable. La ville espère attirer des entreprises de pointe grâce à la proximité du site par rapport à la gare, à l'offre numérique et des locaux de qualité, afin de voir émerger une concentration de métiers de pointe.



Localisation de la caserne Pittié



Vue du projet - source : Nièvre Aménagement

IV. PREMIERES CONCLUSIONS

Suite à ce diagnostic qualitatif réalisé durant nos deux premières semaines, nous avons pu mettre en évidence les atouts et les faiblesses de Nevers.

La ville présente des faiblesses d'aménagement sur l'ensemble de son territoire, que ce soit dans le domaine des espaces publics, des déplacements ou même de la valorisation de son patrimoine. Les opérations urbaines sont souvent trop « localisées », réalisées au coup par coup empêchant une cohérence globale à l'échelle de la ville. Il en ressort donc un manque de connexion, de liaison et de vision macroscopique. Ces éléments nuisent à la bonne lecture et la bonne utilisation des différents espaces (difficulté à trouver le point central, dispersion des équipements et des formations supérieures, manque de lien avec les espaces naturels, incohérences des espaces publics...).

Toutefois, des atouts majeurs et visibles, propres à la commune, sont à exploiter et à valoriser (notamment le patrimoine historique et naturel uniques). D'autres domaines sont quant à eux à développer et à approfondir afin de redynamiser la commune (enseignement, mobilité, vie étudiante, tourisme).

DU DIAGNOSTIC AUX PROPOSITIONS

Grâce au bilan d'étonnement que nous avons réalisé, nous avons pu identifier les dysfonctionnements et les potentiels de la ville de Nevers. Le travail suivant consiste donc à exploiter ces observations et faire ressortir les points les plus sensibles sur lesquels nous pouvons apporter des solutions pour développer le dynamisme et l'attractivité de la commune.

Afin de couvrir tous les thèmes abordés lors du diagnostic, nous avons choisi de mettre en exergue quatre dysfonctionnements principaux :

1. Le centre-ville de Nevers, qui jouit pourtant d'une proximité avec un cadre naturel, apparaît comme très minéral et étouffé par la circulation automobile. Les aménagements ne laissent que peu de place pour le piéton et la végétation.
2. Nevers affiche un bilan démographique négatif depuis plusieurs années : la ville a perdu plus de 20% de sa population entre 1975 et 2011 (INSEE). Le manque d'emplois (19,2% de chômeurs, INSEE 2011), la problématique du logement (15,4% de logements vacants, INSEE 2011) sont entre autres des facteurs décourageants pour les personnes qui souhaiteraient s'installer. De plus, Nevers n'apparaît pas comme une ville attractive et dynamique en termes d'enseignement, malgré le fait qu'elle soit la 2^{ème} ville universitaire de Bourgogne avec plus de 2000 étudiants. La ville peine d'une part à attirer étudiants et formations, et d'autre part à garder ses jeunes actifs sur le territoire, à la recherche d'emplois d'avenir.
3. La commune souffre d'un manque de cohérence globale dans de nombreux domaines (qualité des espaces publics, qualité du bâti, mise en valeur des espaces naturels, dispersion des équipements, mauvaise lisibilité du centre-ville...), qui empêche d'avoir une vision d'ensemble et une logique entre les aménagements et les secteurs de la ville.
4. Nevers, de par sa taille de ville moyenne et son environnement naturel, offre un cadre de vie agréable à ses habitants. Néanmoins, elle exploite peu ses atouts, qui pourraient pourtant s'avérer intéressants, notamment en termes de potentiel touristique. Le tourisme religieux est déjà présent à Nevers grâce aux lieux de cultes et aux différents édifices religieux, mais rien ne favorise le développement d'autres formes de tourisme, d'activités ou de manifestations permettant à la ville de gagner en rayonnement (tourisme vert, patrimoine historique, patrimoine ligérien...). Les bords de Loire peuvent jouer un rôle important pour redynamiser l'attractivité de la ville.

Après réflexion, ces constats nous ont permis d'élaborer quatre axes de développement qui traduiraient, selon nous, les perspectives d'évolution de la commune à moyen terme. Ces scénarios, à mettre en relation avec les enjeux importants qui en découlent (lisibilité de l'espace, relation à l'espace naturel, image de la ville pour ses habitants et depuis l'extérieur), pourraient servir de modèles ou de lignes directrices dans plusieurs domaines (aménagement de l'espace, mobilité, développement économique, logement...).

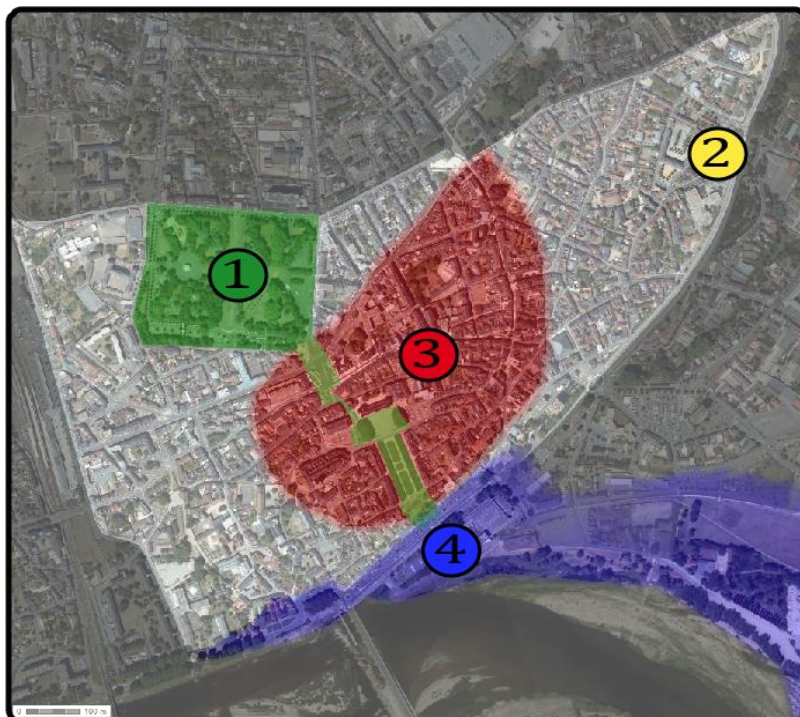
Nous avons donc choisi de répartir nos propositions d'aménagement en quatre thèmes principaux sur lesquels nous pouvions apporter de nouvelles idées. Ce qui va suivre ne sont que des orientations en réponse à notre bilan d'étonnement, qui doivent servir à relancer le débat sur certains points sensibles de la ville.

Ces quatre axes de projets ne nous sont pas apparus dès la fin de notre bilan d'étonnement. Nous avons en effet consacré une à deux semaines entre notre diagnostic et notre phase de projet afin de faire le point sur les informations récoltées, sur les enjeux et les points importants que nous avons dégagé. Nous avons eu l'idée, dans un premier temps, de réaliser différents scénarios de développement pour la ville (exemple : « Nevers, ville touristique », « Nevers, ville animée par des pôles économiques et éducationnels »... Mais nous nous sommes rendu compte que le manque de temps et la complexité de trier les idées pour chaque scénario ne donnerait pas un résultat satisfaisant. Nous avons donc décidé de regrouper nos idées les plus pertinentes en un seul scénario, découpé en quatre axes majeurs.

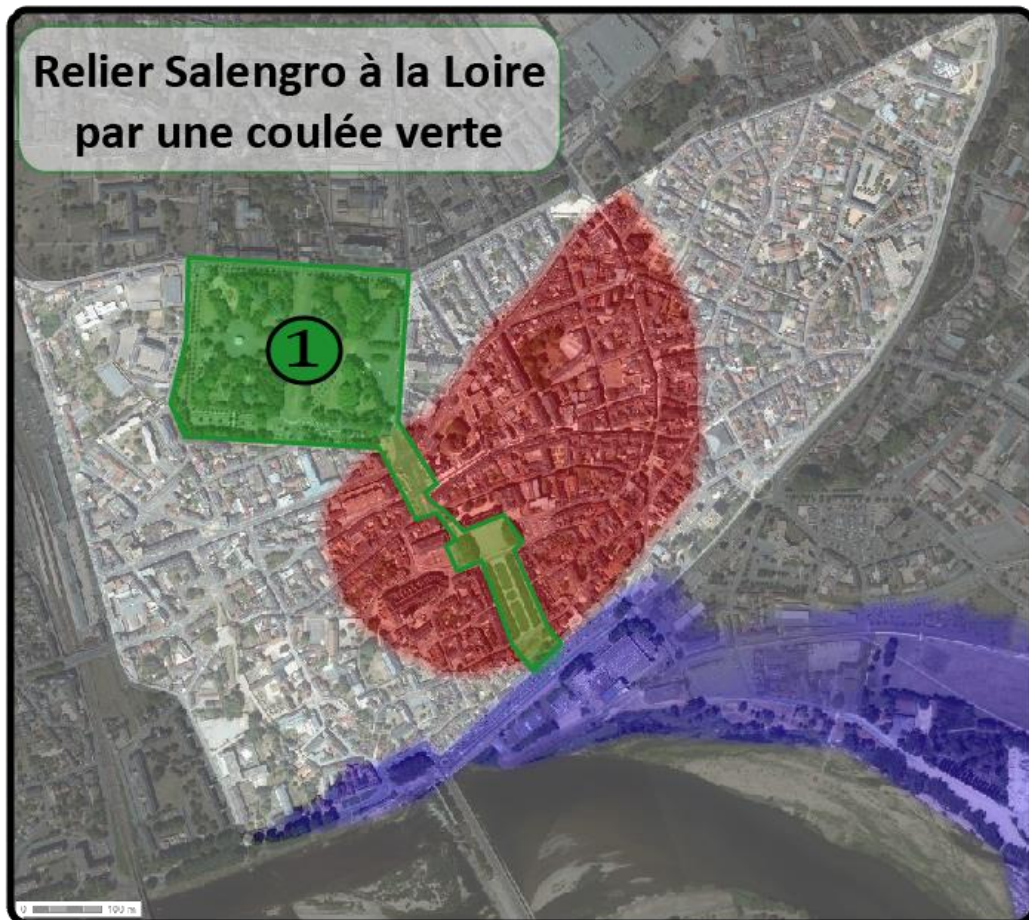
Nous avons également dû faire un choix sur ce que nous pouvions traiter ou non. Etant donné l'étendue du sujet, nous n'aborderons pas le développement économique ou le logement à proprement parlé, du fait qu'il y ait déjà des procédures en action dans ces domaines. Nos propositions sont donc à mettre en place en parallèle des actions menées pour l'économie et l'habitat.

LES QUATRE AXES DE PROJETS

1. Relier le parc Salengro à la Loire par une coulée verte
2. Amener les étudiants en centre-ville
3. Affirmer et structurer l'hypercentre
4. Retrouver les bords de Loire et les lier à la ville



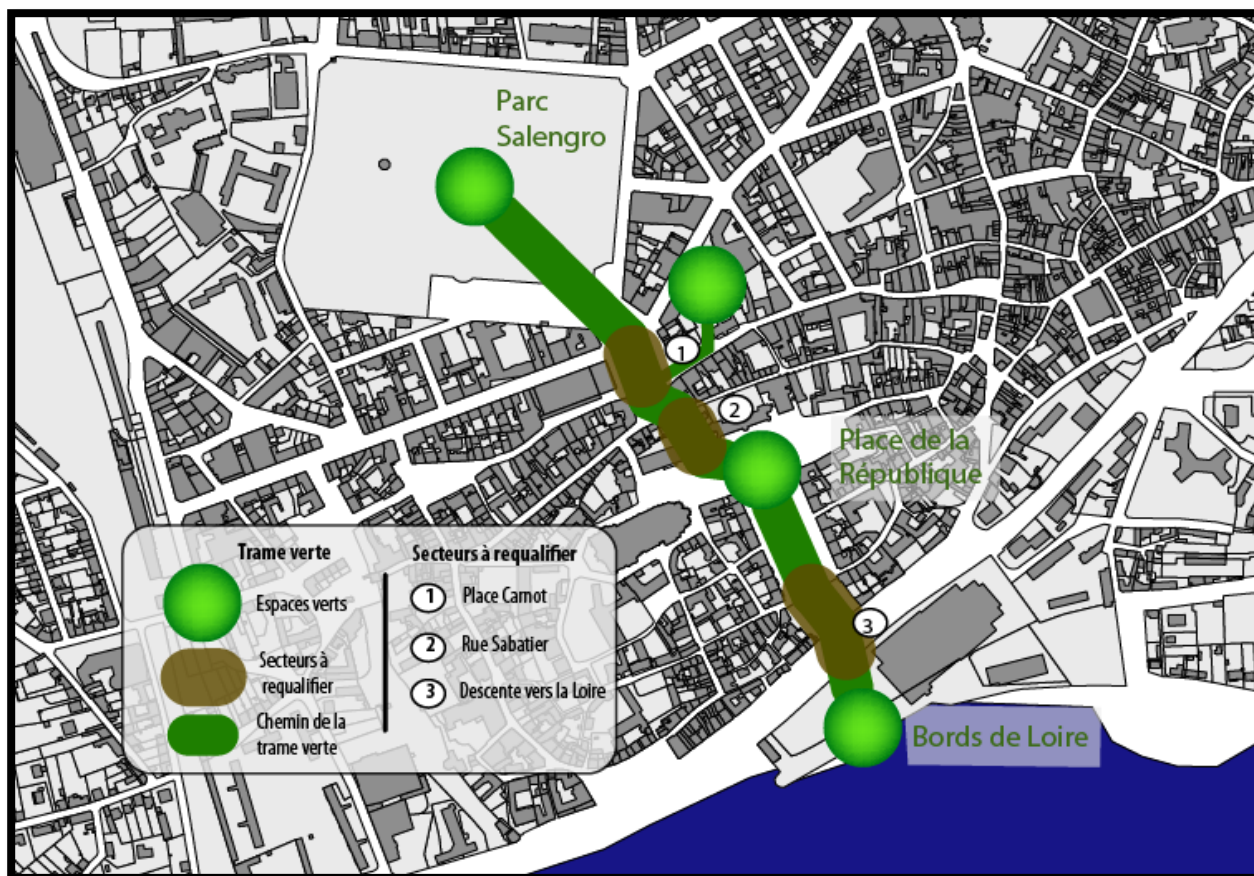
AXE N°1



OBJECTIFS

Nevers est proche d'un environnement naturel exceptionnel : la Loire. Malgré cela, la ville n'est pas suffisamment ouverte sur son patrimoine ligérien, et le manque de végétation au sein du centre urbain accentue cet éloignement. Par exemple, l'architecture des grands ensembles et de la maison de la culture sur les bords de Loire, cache la perspective et le paysage qu'offre la vallée de la Loire. La déviation et son flux de circulation sont eux aussi responsables de la coupure qu'il existe entre la ville et la nature environnante. Enfin, nous avons signalé au début de ce rapport, un manque de connexion entre les différents secteurs qui composent le centre-ville de Nevers. Il faut donc travailler sur les endroits clés qui relient ces différents secteurs.

Notre premier axe de projet s'intéresse à ces différentes problématiques : il s'agit de créer un axe vert qui traverse plusieurs secteurs du centre-ville pour aboutir sur les bords de Loire. Cette trame verte est un cheminement végétalisé qui relie plusieurs espaces verts tel que le parc Salengro, l'esplanade du palais ducal et enfin les rives de la Loire. Comme nous l'avons souligné à plusieurs reprises, l'automobile occupe une place prépondérante dans le centre-ville. L'objectif majeur de ce projet est donc de permettre à un piéton qui sort du parc Salengro, espace vert central et symbolique de la ville, de traverser le centre-ville et d'arriver sur les bords de Loire sans croiser un seul flux automobile, tout en restant dans un cadre agréable. Ce cheminement est uniquement réservé aux piétons et aux transports doux et travaille sur plusieurs objectifs : dans un premier temps, cela permet d'améliorer la lisibilité de la ville et la connexion de certaines entités puisque cette trame verte traverse plusieurs secteurs du centre-ville. Débutant du parc Salengro, il longe à la fois le secteur de la gare, le secteur commercial, traverse le centre historique et se termine sur les bords de Loire. C'est donc un moyen de relier ces secteurs et d'améliorer leur lisibilité. Le second objectif de ces projets vise à renouer un lien fort entre la ville et la nature qui l'entoure. Les espaces verts en centre-ville sont peu nombreux et isolés. Le fait de relier et de requalifier ces espaces verts renforce l'aspect naturel et donc atténue le cadre minéral de la ville. Enfin, cet axe vert permet de rouvrir le centre-ville sur la Loire. Les piétons et cyclistes qui sont attirés par cet axe et qui l'empruntent, terminent leur balade devant la maison de la culture et les berges du fleuve, qui feront l'objet de notre quatrième axe de propositions. La trame verte est un moyen de briser les frontières urbaines qui cachent la Loire au centre-ville.



Représentation de la trame verte - Réalisation : Nicolas Thibault

Voici la carte du cheminement vert et des différents espaces verts à relier ou à revaloriser. Les trois principaux espaces végétalisés déjà existants à relier sont : le parc Salengro, la place de la République avec la montée des princes et enfin les bords de Loire. Pour les mettre en relation, il faut travailler sur les places, les rues ou les différentes frontières urbaines qui aujourd'hui sont responsables de l'isolement de ces espaces verts. Comme nous pouvons le voir sur la carte, il y a trois principaux secteurs à requalifier afin d'assurer la continuité du cheminement vert. Il s'agit de la place Carnot qui est aujourd'hui étouffée par la voiture, la rue Sabatier, qui assure la liaison entre la place Carnot et le palais ducal et enfin le boulevard Pierre de Coubertin qui, à cause de son flux automobile constant coupe l'accès aux bords de Loire. Nous allons donc détailler les différents projets que nous proposons pour aménager cet axe vert, en commençant par le parc Salengro et en terminant par les bords de Loire.

LE PARC SALENGRO



Vue aérienne du parc Salengro - Source : Google Map

Situé en plein cœur de ville, le parc Salengro représente le plus important espace vert de la Nevers. De par sa surface et sa situation géographique, il joue un rôle majeur pour l'image de la ville. Pourtant, la photo satellite du parc nous montre une végétation assez limitée : l'extrémité Est du parc est bitumée et utilisée que très rarement (la fête foraine s'y installe deux semaines par an), et les allées, qui sont aussi larges qu'une voie à double sens, occupent une place importante diminuant fortement les possibilités de végétalisation.



Vues du parc Salengro - Crédit photo : Antoine Lambert



Dans un premier temps, nous proposons simplement d'accroître la superficie des espaces verts en diminuant l'emprise des allées bitumées ainsi que la partie Est du parc.

Ensuite, le parc se diviserait en deux parties distinctes tout en gardant les formes actuelles et la structure en étoile. La partie Est en forme d'étoile qui comporte une fontaine est composée essentiellement de grandes étendues de pelouse.



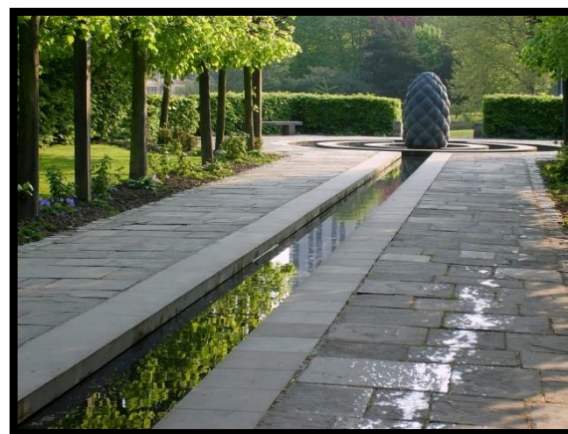
Parc de la tête d'or à Lyon - Source : virtourist.com

Voici un exemple d'étendue verte qui pourrait être aménagée dans la partie Est du parc. Il s'agit du parc de la tête d'or à Lyon.

La deuxième partie côté Ouest du parc sera divisée en plusieurs sous-parties en s'imprégnant de la structure actuelle du parc. Cet aménagement en étoile permet de découper la partie Ouest du parc en plusieurs zones qui auraient des fonctions différentes. Deux de ces zones ont déjà des fonctions définies puisqu'il y a aujourd'hui des jeux pour enfants et un espace d'entraînement pour initier les jeunes à la sécurité routière. Nous proposons d'installer en complément d'autres fonctionnalités, avec notamment une ferme pédagogique. Les enfants pourront y retrouver des enclos avec des animaux afin de rappeler le cadre naturel de la Nièvre en ville. Ensuite, une autre partie servirait de jardin floral afin de varier les fonctions et le paysage du parc en milieu urbain.



Le parc Salengro possède un atout sous-utilisé aujourd'hui : son relief. En effet, le parc offre une pente douce d'Ouest en Est. Afin d'utiliser le relief du parc, nous installons un ruisseau ou un filet d'eau artificiel, faisant la jonction entre les deux parties du parc. Ce ruisseau démarre donc au niveau du kiosque qui représente le centre de la partie Ouest, et coule à travers le parc avant de rejoindre la fontaine située au milieu de la partie Est du parc, puis termine sa course à l'entrée de la place Carnot. Cette proposition, facilement réalisable, permet de renouveler le paysage du parc, d'exploiter le relief mais également de créer un lien fort entre la place Carnot et le parc Salengro, rapprochant les deux entités.



Exemple d'installation au Castle Park à Bristol - Source : [charispy.worldpress.com](https://www.charispy.worldpress.com)

Voici l'exemple d'un ruisseau aménagé dans le parc de Castle Park à Bristol. Les promeneurs sont guidés par celui-ci qui entoure et relie les œuvres du parc.

Pour conclure avec les projets du parc Salengro et pour proposer une idée plus originale, l'entrée du parc est requalifiée : un ballon, qui monterait dans les airs plusieurs fois par jour, est installé. Ainsi, les personnes qui se promènent peuvent embarquer l'espace de quelques minutes. On retrouve ce principe dans le parc André Citroën à Paris. A Nevers, ce ballon permettrait d'avoir un point de vue exceptionnel sur toute la commune mais également sur la vallée de la Loire, le bec d'Allier et la nature environnante. Le ballon symboliserait également la centralité du parc et de la place Carnot afin d'améliorer la lisibilité de la ville.



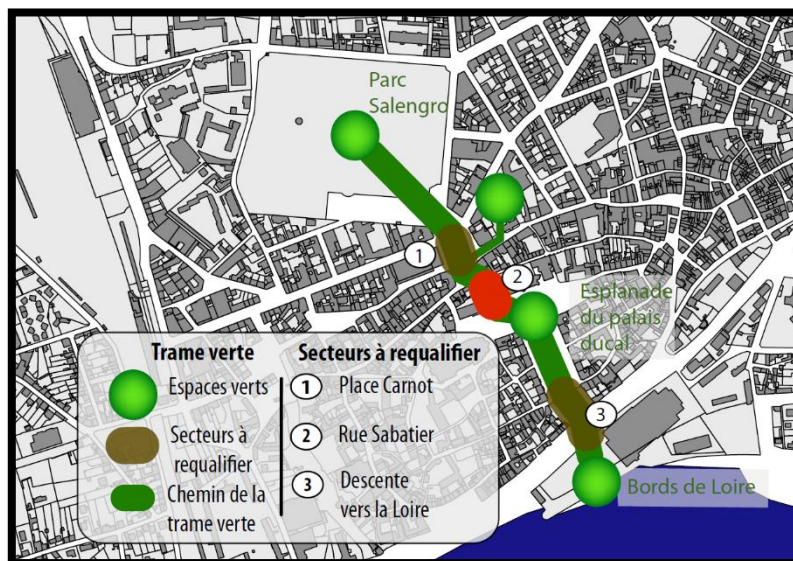
Exemple du parc André Citroën à Paris - Source : [unjourunjeu.fr](https://www.unjourunjeu.fr)

LA PLACE CARNOT

La place Carnot joue un rôle très important pour l'axe vert puisque celui-ci la traverse d'un bout à l'autre. Asphyxiée par la voiture, cette « place-carrefour » n'offre pas au piéton la possibilité de s'y promener sereinement. La place Carnot, lieu à enjeux importants, fera donc l'objet d'un réaménagement que nous détaillerons ultérieurement, tout en expliquant comment et pourquoi elle s'inscrit dans l'axe vert.

LE PASSAGE SABATIER

La rue Sabatier représente la seule connexion directe entre la place Carnot et le secteur historique. Particulièrement étroite, elle est actuellement très empruntée par les voitures qui passent du secteur historique à la place Carnot.

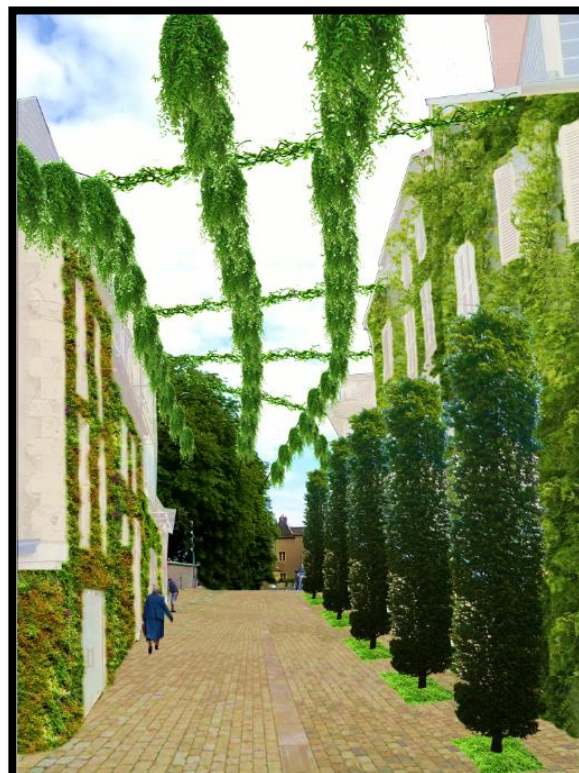


Position de la rue Sabatier dans la trame verte - Réalisation : Nicolas Thibault

Nous proposons ici un changement radical de sa fonction, en la rendant piétonne et interdisant le passage aux voitures. La piétonnisation aère la rue qui peut accueillir le passage de la trame verte. Partant du parc Salengro, l'axe vert traverse la place Carnot et emprunte la rue Sabatier pour rejoindre le palais ducal. Un travail de végétalisation des façades de la rue peut assurer cette continuité végétale. Les bâtiments de cette rue appartiennent à la mairie, une opération de ce type est donc réalisable. De plus, la trame verte doit pouvoir inciter le piéton à emprunter ce chemin, puisque l'objectif reste la connexion entre le centre et les bords de Loire. Ainsi, pour guider le piéton, lui donner envie de continuer sa balade de la place Carnot jusqu'au palais ducal et exploiter au mieux l'étroit passage, des végétations suspendues qui « indiquent » le chemin sont ajoutées, en complément des façades végétalisées.



La rue Sabatier aujourd'hui - Crédit photo : Antoine Lambert



Exemple de transformation - Réalisation : Antoine Lambert

LA TRAVERSEE DU BOULEVARD PIERRE DE COUBERTIN

Après avoir traversé l'esplanade du palais et la place de la république, l'unique solution pour rejoindre les bords de Loire est d'emprunter la montée des princes pour arriver en contrebas sur la déviation qui constitue l'un des axes les plus empruntés de l'agglomération.

Afin que le piéton n'ait pas à se mélanger à la circulation automobile, nous avons imaginé une passerelle permettant d'enjamber la déviation. Etant donné que la place de la République surplombe le boulevard d'une dizaine de mètres, la passerelle peut passer au-dessus de la route sans difficultés. Pour respecter une pente praticable pour les PMR, la passerelle termine sa course sur le toit de la maison de la culture, de l'autre côté du boulevard. Ainsi, une connexion directe est assurée entre le secteur historique en hauteur et les bords de Loire en contrebas, sans que le piéton ne soit dérangé par les automobilistes.



Passerelle reliant la place de la République à la maison de la Culture - Réalisation : Antoine Lambert

Cette passerelle répond à des enjeux importants de l'axe vert. Tout d'abord, elle assure la continuité piétonne du parc Salengro jusqu'aux bords de Loire, qui était l'objectif principal. Elle offre également la possibilité de redécouvrir une vue sur le patrimoine naturel de la ville, aujourd'hui oublié. Enfin, cela permet d'exploiter le bâti de maison de la culture, qui ne constitue actuellement qu'un point noir dans le paysage. L'idée de raser ce bâtiment afin d'ouvrir la ville sur les bords de Loire se trouve confrontée tout d'abord au coût de la démolition mais aussi à l'importance de cette maison de la culture, qui propose dans ses salles de concert et théâtre une programmation au rayonnement départemental mais aussi régional. Il témoigne aussi d'une architecture moderne des années 1970 et fait partie du paysage urbain de la commune. Puisque ce bâtiment est ici et que le détruire paraît difficile, nous avons décidé de s'en servir et de l'inclure dans nos projets. Ici, un lien fort est créé avec cette infrastructure : la passerelle termine sa course sur le toit plat de l'édifice et les piétons auront la possibilité de rejoindre les bords de Loire mais aussi d'entrer directement dans le bâtiment, avec l'installation de l'entrée principale sur le toit.

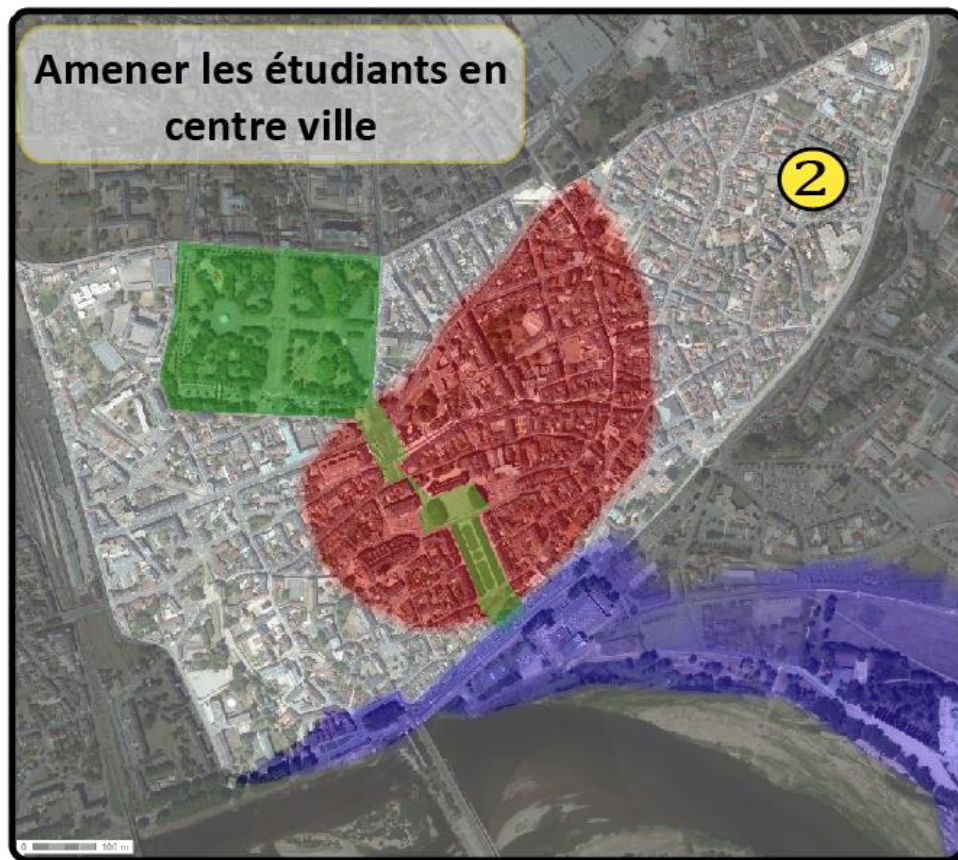
BILAN DE L'AXE 1

L'ensemble de de ces requalifications composent l'axe vert, du Nord-Ouest au Sud-ouest en passant par le centre. Les principaux espaces à enjeux sont donc :

- Le parc Salengro
- La place Carnot
- Le passage Sabatier
- La traversée du boulevard Pierre de Coubertin

Avec ces différents secteurs requalifiés, le cheminement de la trame verte s'inscrit dans le cœur de la ville et apparait comme un passage privilégié pour les piétons. Cet axe vert permet à la fois de restructurer la ville pour relier différents secteurs, de redonner une place importante aux piétons et à la végétation, et également de retisser des liens centre urbain/fleuve, pour une nouvelle image de Nevers. La trame verte est le projet qui structure une grande partie de nos orientations et nos projets. En effet, les autres axes de nos propositions ont été pensés en fonction de cette coulée verte qui traverse la ville et s'articulent autour.

AXE N°2



Dans le cadre de la redynamisation, il nous a semblé important de s'intéresser à la place qu'occupent les étudiants au sein de la ville et plus particulièrement du centre. Durant notre bilan d'étonnement, nous n'avons constaté aucune présence visible des étudiants en centre-ville. En approfondissant, nous nous sommes rendu compte que la place de l'enseignement supérieur est problématique à Nevers. Si la ville possède effectivement quelques pôles d'enseignement supérieur, elle n'en tire pas parti pour le dynamisme de son centre. Malgré sa place de deuxième pôle universitaire de Bourgogne avec 2200 étudiants (5% des étudiants Bourguignons, 16% de la population de Nevers), la plupart des Neversois souhaitant étudier après le bac quittent la ville et préfèrent suivre des formations situées à Bourges, Dijon, Clermont ou même Lyon. Si dans la majorité des cas, ces post bac partent pour étudier dans une formation non dispensée sur la ville, il existe aussi des étudiants qui quittent la ville pour étudier dans une formation ayant un équivalent sur Nevers. Ainsi, nous pouvons noter que l'antenne de la faculté de droit à Nevers n'attire que 50% des néo-bacheliers Neversois s'inscrivant en licence de droit. Cela peut s'expliquer par une qualité de l'enseignement pouvant être considérée comme moindre sur Nevers mais aussi par une pauvreté de la qualité de vie étudiante et son manque de dynamisme.

Actuellement, les principales lacunes découlent en grande partie de l'éparpillement géographique des structures de formations dans 5 zones autour du centre-ville. Les étudiants des différentes formations n'ont pas de contact entre eux et sont peu intégrés dans la vie de la ville à cause de l'éloignement de leur lieu de vie du centre. Les différentes zones de formation fonctionnent en vase clos, les étudiants étudient, habitent et se retrouvent dans les environs de leur structure d'études supérieures (le nord pour l'ESPE, l'est pour l'ISAT et la fac de droit, l'ouest pour l'IFSI...). Il n'existe pas d'antenne du CROUS sur Nevers et les résidences existantes étant situées aux environs directs des formations n'accueillent que des jeunes dans le même domaine d'études. S'il existe un certain dynamisme étudiant au sein même des formations (école d'ingénieurs ISAT, école d'infirmières...) il n'est pas global et est invisible à l'échelle de la ville.

Le développement du dynamisme passe bien sûr par l'arrivée de nouveaux étudiants avec le renforcement des formations, la création de nouvelles antennes (en complémentarité avec les formations alentours situées à Bourges, Dijon, Clermont) mais aussi par une plus forte concentration des étudiants déjà présents.

Face à cet enjeu une première solution serait l'organisation d'un campus regroupant en un même lieu la majorité des formations. En plus d'une mutualisation des moyens, un conglomérat étudiant apporte un dynamisme associatif. Le campus regrouperait les formations, les logements et les pôles de vie communs aux étudiants. Cette solution se trouve tout de même limitée par le coût de réalisation et de fonctionnement d'un tel projet, sans doute peu pertinent pour le nombre d'étudiants présents, et par les contraintes patrimoniales des différentes composantes de l'enseignement supérieur (université de Bourgogne, Région Bourgogne, CCI, formations privées...). En effet, chaque acteur de l'enseignement possède un certain patrimoine au sein de la ville (locaux, bâtiments...) et un regroupement paraît compliqué puisqu'il n'existe pas de véritable communication à l'heure actuelle. L'Université de Bourgogne aurait pour projet d'agrandir son site, mais les autres acteurs n'entrent pas dans les paramètres. Il est donc difficile de contenter les

différentes stratégies patrimoniales de ces acteurs et un projet de campus ne peut être envisageable que sur un très long terme.

Une solution moins onéreuse et bien plus aisée à mettre en place que le campus est un pôle de vie étudiant situé en centre-ville. L'emplacement des structures de formations actuelles est conservé. Les étudiants sont rapprochés par les activités extra scolaires et non par le lieu géographique de formation. Il s'agit d'attirer les étudiants dans le centre pour leurs activités associatives et festives. Sous la forme d'une « maison des étudiants », ce lieu propose des locaux à destination des associations, une salle de rassemblement pour les événements étudiants, un kiosque à informations... Cette maison des étudiants est la genèse d'un pôle qui peut s'étoffer par la suite en accueillant des logements et commerces ciblant les étudiants...

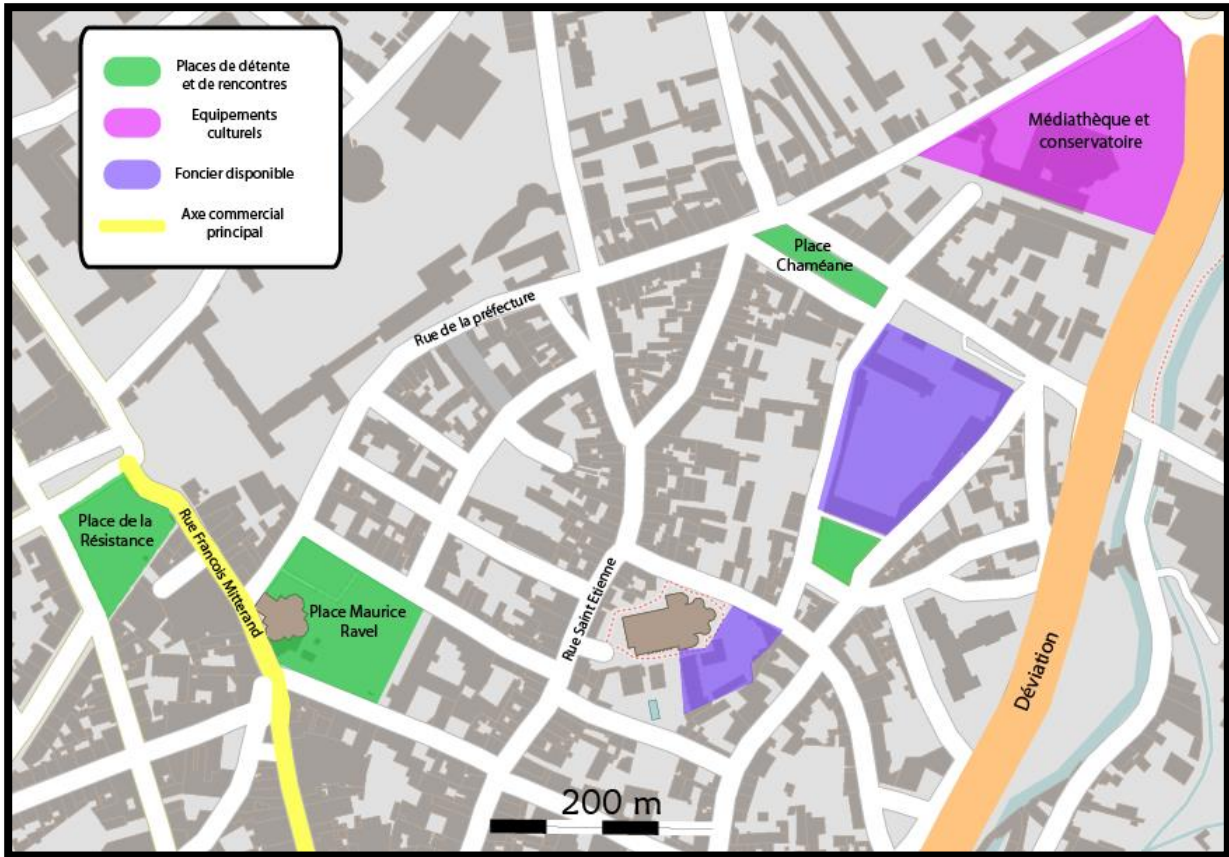
Ce lieu emblématique situé en centre-ville apporte en outre une visibilité des étudiants au sein de la ville, bénéfique sur deux échelles. Au niveau local, les habitants de Nevers auraient une vision plus concrète des formations que la ville abrite. En renforçant cette visibilité par une stratégie de communication de la part des collectivités et des acteurs de l'éducation, il est possible d'amener davantage de lycéens à envisager des études post bac sur Nevers. D'un point de vue plus global, c'est l'image globale de la ville de Nevers et son rayonnement qui s'améliore en attirant des étudiants dans le centre.

Tout en remplissant ces objectifs de dynamisme et de visibilité, nous choisissons de situer ce pôle étudiant dans une zone en perte de vitesse : le quartier Saint Etienne, un des quartiers où la vacance est la plus forte (30%) au Nord-Est du centre paraît propice :

- Proximité du centre commerçant
- Proximité de la déviation pour une mobilité automobile facilitée
- Proximité de l'ISAT et de la fac de Droit
- Entourés d'équipements culturels
- Des places publiques nombreuses
- Du foncier disponible avec la fermeture d'une partie de l'école de la manutention et le terrain de l'ancienne école privé

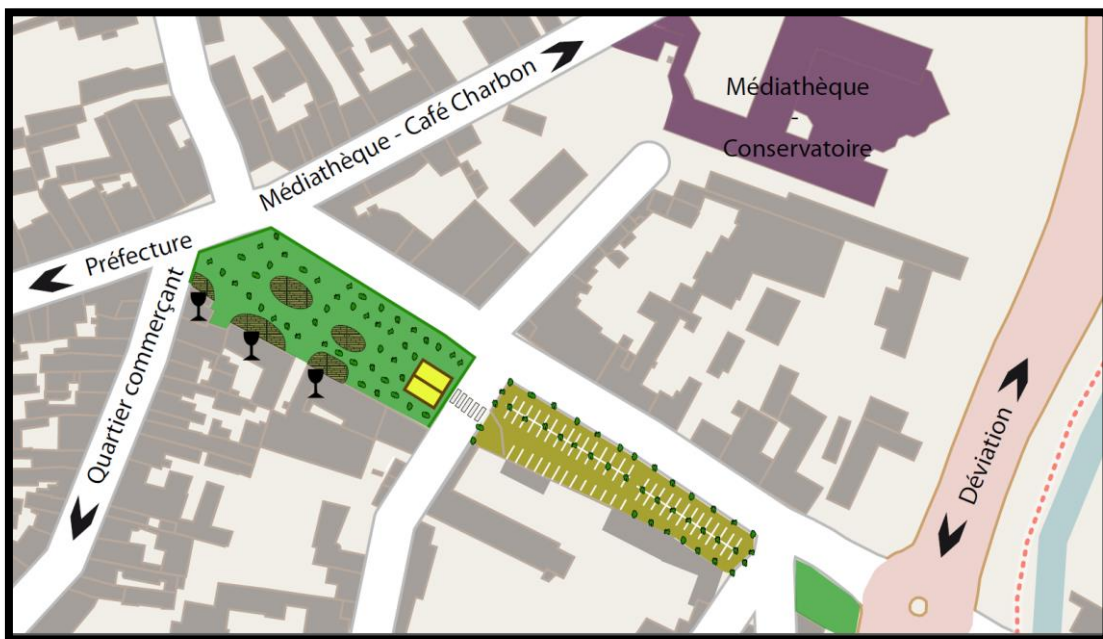


Situation géographique du quartier Saint-Etienne - Réalisation : Arthur Haouy



Les possibilités qu'offre le quartier Saint-Etienne - Réalisation : Arthur Haouy

Dans cette optique, il est possible d’imaginer un réaménagement de la place Chaméane. La place est séparée en deux entités distincte, celle au sud-est est dédiée au stationnement tandis que celle au nord-ouest peut devenir plus conviviale avec des commerces, bars, restaurants, un espace piéton élargi et d’autres activités appréciées par les étudiants.



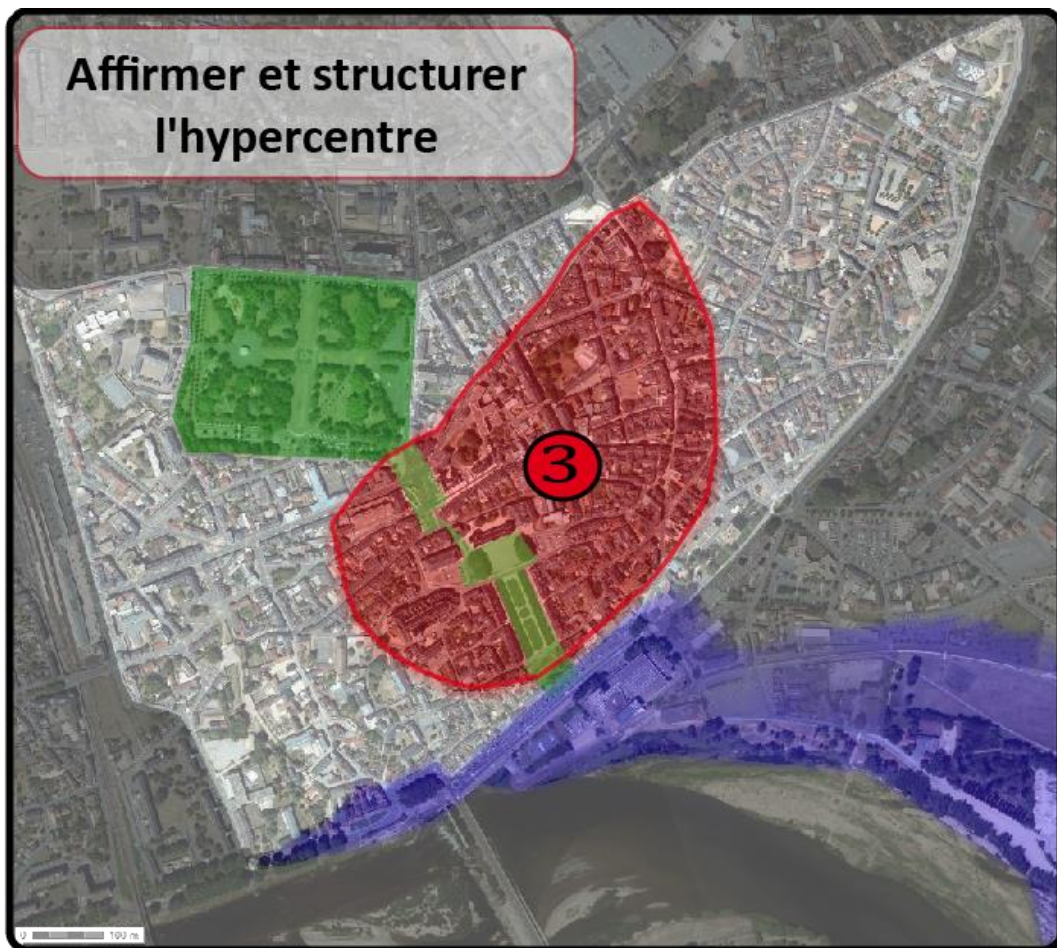
Exemple d'aménagement de la place Chaméane - Réalisation - Arthur Haouy

BILAN DE L'AXE 2

Notre proposition est ici une piste de réflexion et s'inscrit dans une volonté de revaloriser le cadre de vie étudiant et surtout son dynamisme. Le fait d'aménager un pôle ou même un quartier étudiant en centre-ville permettrait à la fois de redonner à Nevers une image plus jeune et dynamique, mais aussi de réveiller un quartier à l'abandon. Ainsi, les étudiants seront attirés par l'offre de formation supérieure. Cet axe tourné essentiellement vers les étudiants, propose de redonner un nouveau souffle à l'image de la ville qui a aujourd'hui une population vieillissante.

Le dynamisme et le cadre de vie étudiant sont ainsi des points cruciaux de la redynamisation, un recentrage et une concentration des étudiants paraissent nécessaires et apportent en plus une visibilité aujourd'hui inexistante.

AXE N°3



OBJECTIFS

Notre troisième axe concerne uniquement l'hypercentre de Nevers, représenté en rouge sur la carte précédente. Le rapport d'étonnement énumère plusieurs points noirs qui nuisent à l'image et à l'attractivité du centre-ville. Le manque de connexion entre les différents secteurs urbains est un des problèmes les plus importants et les plus urgents à résoudre. En effet, le centre-ville est composé de plusieurs secteurs qui ont des fonctionnalités différentes mais qui ne communiquent pas forcément entre eux. La vacance commerciale, la vacance en termes de logements et le manque de dynamisme de la commune représentent aussi une des menaces très importantes pour le développement de l'agglomération. C'est pourquoi nous avons choisi de travailler sur plusieurs objectifs :

- Rendre le cœur de ville plus lisible grâce à un espace public structuré
- Conforter et améliorer la place du piéton dans un cadre plus végétalisé
- Concentrer et encourager la vie nocturne
- Proposer des modes alternatifs à la voiture pour entrer et sortir du centre-ville tout en améliorant son accessibilité

LE CŒUR DE LA VILLE

Le secteur commercial, le secteur historique, le secteur de la gare, les bords de Loire et le secteur du parc Salengro sont les différents quartiers du cœur de ville que nous avons identifié suite à notre diagnostic. On s'aperçoit que la place Carnot est le point central de cette ville d'un point de vue géographique, puisqu'elle constitue le point de convergence des secteurs du centre, et peut donc jouer le rôle de connexion entre ces différents espaces. Cette place doit donc être à la fois vivante, dynamique et symbolique : la place centrale ou le secteur le plus animé joue énormément dans l'image et le rayonnement de la ville.

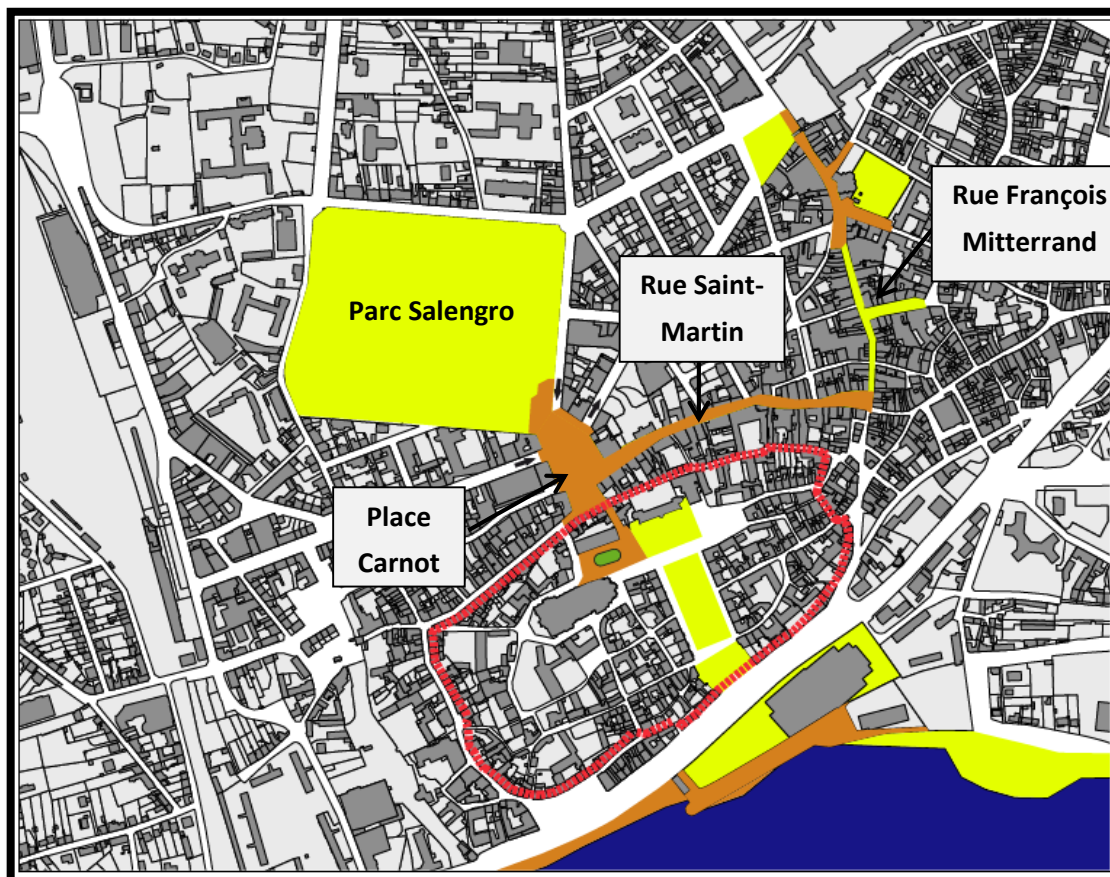


Représentation des quartiers du centre-ville - Réalisation : Arthur Haouy

Pourtant, aujourd'hui, cette place est asphyxiée par la voiture et elle ne représente pas vraiment ce point central et symbolique de Nevers.

UN CENTRE-VILLE QUI ACCORDE PLUS DE PLACES AU PIETON

Afin de désengorger ce cœur de ville et pour le rendre plus agréable, attractif et soulagé de la voiture, l'espace piéton est modifié.



Carte représentant les modifications du secteur piéton - Réalisation : Nicolas Thibault

-  Zones piétonnes existantes
-  Nouvelles zones piétonnes
-  Zone réservée aux riverains

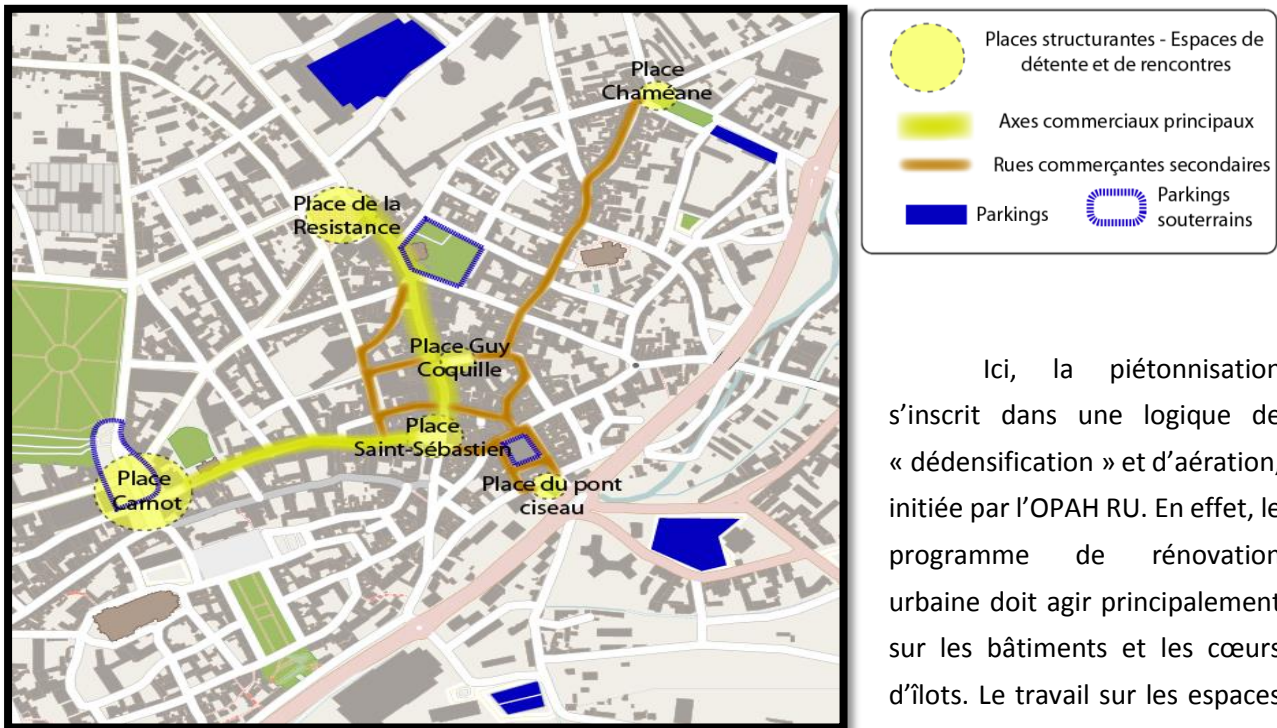
En premier lieu, nous proposons une zone réservée aux riverains dans le secteur historique. Ce dernier, trop souvent utilisé par des flux de transit (automobilistes qui traversent la ville mais qui ne s'arrêtent pas) et étouffé par des stationnements, perd de son charme et de son attractivité. La limitation aux riverains permet de

vider le secteur historique des voitures afin de revaloriser le patrimoine bâti.

Ensuite, il ne s'agit pas de rendre tout le centre piéton, mais de faciliter les liaisons douces et piétonnes dans certains secteurs stratégiques. Cela passe donc par une piétonnisation partielle de la place Carnot ainsi que de la rue Saint Martin. Cette rue commerçante, qui connaît aujourd'hui un taux de vacance commerciale impressionnant, se vide petit à petit, devenant une simple rue de passage et où le piéton n'a pas sa place : la voie de circulation et les stationnements des deux côtés consomment tout l'espace, ne laissant que des trottoirs étroits où il est quasiment impossible de se croiser ou de passer avec une poussette. De plus, elle constitue la principale liaison entre le cœur de ville, la place Carnot et le secteur commercial qui débute par la rue piétonne François Mitterrand.

Il est donc indispensable de rendre cette rue piétonne, d'une part pour relancer son activité et d'autre part pour connecter le secteur commerçant à la place Carnot, devenue elle aussi piétonne.

Les axes commerciaux redynamisés sont reliés et relayés par des places piétonnes stratégiques. N'étant plus étouffées par la circulation automobile, ces places permettent d'irriguer plus efficacement les rues commerçantes secondaires, symbolisées en marron sur cette carte.



Carte de la nouvelle piétonisation du centre-ville et des parkings alentours -
Réalisation : Nicolas Thibault

Ici, la piétonnisation s'inscrit dans une logique de « dédensification » et d'aération, initiée par l'OPAH RU. En effet, le programme de rénovation urbaine doit agir principalement sur les bâtiments et les cœurs d'îlots. Le travail sur les espaces publics que nous proposons vient donc en complément de ce

programme.

Enfin, cette carte met en évidence les différents parkings qui sont disposés autour de ce secteur (en bleu sur la carte). Les différents parkings qui bordent le cœur de ville sont suffisamment importants pour absorber les stationnements supprimés dans le centre, et leur proximité permet de rejoindre l'hypercentre en quelques minutes à pied.

Dans un premier temps, il est nécessaire de réduire l'espace consacré aux véhicules afin de diminuer le bruit, les flux routiers, et rendre le lieu moins dangereux et plus agréable pour les piétons. L'idéal serait de ne garder qu'une petite portion de voirie à sens unique réservée aux transports en commun.

Le but d'une zone piétonne est de libérer l'espace au profit des citoyens et des commerces. Cependant, de nombreux commerçants croient encore à cette phrase des années 1950 du théoricien Bernardo Trujillo : « No parking, no business ». Autrement dit, les clients potentiels sont moins enclins à venir s'ils ne peuvent pas se déplacer facilement en voiture.

Selon l'observatoire universitaire de la mobilité de l'université de Genève dans un rapport concernant les répercussions socio-économiques d'une extension du secteur à priorité piétonne dans le centre-ville de Genève, les places piétonnes engendrent :

- Une disparition des commerces banals et peu spécialisés surtout dans la vente d'objets encombrants (mobilier de maison...) par rapport aux grandes enseignes.
- Le développement de boutiques de luxes. Dans notre cas cela pourrait être profitable à la faïence.
- Une hausse de fréquentation. De manière générale, les gens aiment se promener en centre-ville et regarder les vitrines. Ils sont donc plus enclins à consommer. La majorité préfèrent se déplacer en centre-ville afin d'effectuer des achats de vêtements, chaussures ou textiles car l'offre est très variée. Cela permettrait de dynamiser les commerces dans le centre.
- Un changement de mentalité. Un centre-ville difficile d'accès pour les voitures encourage les gens à prendre les transports en commun plutôt que de changer leurs habitudes de lieux de consommation.
- La concentration de restaurants, de bars... favorisent le développement d'une vie nocturne qui peut parfois nuire au bien-être des résidents.

Ensuite, toute place centrale se doit de concentrer des activités commerciales (restaurants, bars, commerces caractéristiques à la ville...) afin d'attirer les habitants et les touristes. Il est donc nécessaire de développer l'offre commerciale sur celle-ci que ce soit avec des commerces permanents ou temporaires, comme des marchés.

PROPOSITION DE REAMENAGEMENT DE LA PLACE CARNOT :

Nous avons retenu deux scénarios d'aménagement. Le premier présentera une place semi-piétonne permettant le passage des automobiles, alors que le second permettra uniquement le passage des transports en commun. L'enjeu reste d'affirmer le rôle central à l'échelle du centre-ville, mais aussi de changer sa fonction de passage pour favoriser une fonction de détente, d'activités et de consommation.

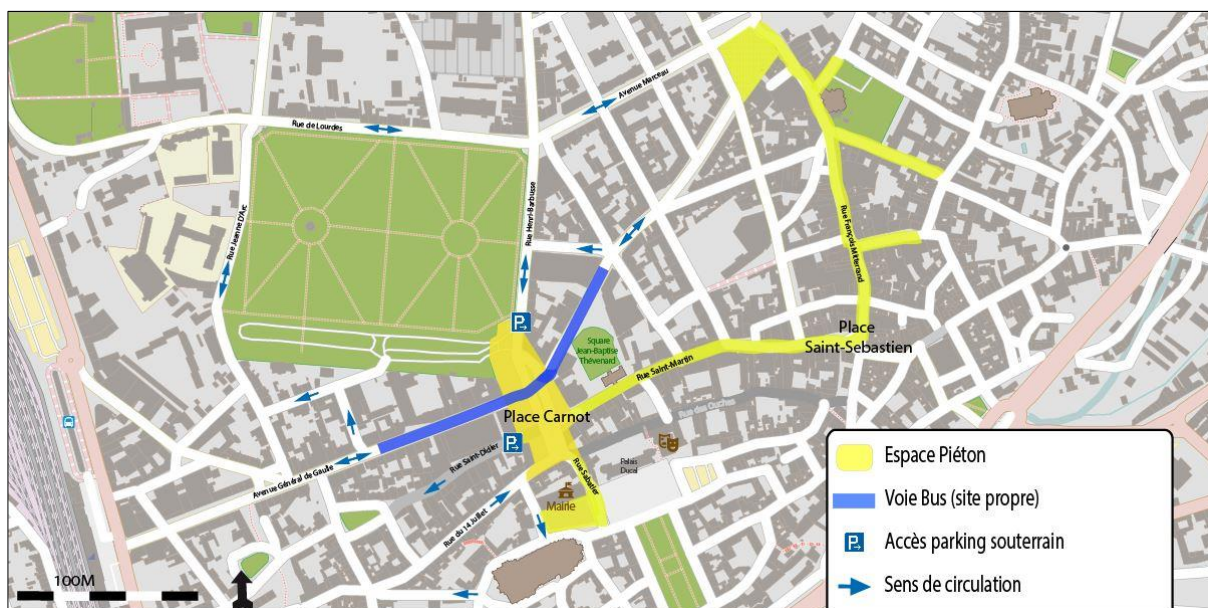
PREMIER SCENARIO :



Premier scénario de circulation sur la place Carnot - Réalisation : Hugo Passoni

Sur la carte ci-dessus, nous avons fait le choix de rendre la place semi-piétonne. Nous conservons l'axe de circulation au niveau de l'avenue du Général De Gaulle et l'avenue Pierre Bérégovoy, en créant un double sens de circulation sur cette dernière, aujourd'hui à sens unique. Nous proposons également d'insérer un parking souterrain sous la place afin de compenser les places de stationnement perdues. Le parking souterrain, idéalement situé, permet aux automobilistes de se garer au plus près du secteur piéton.

SECOND SCENARIO :

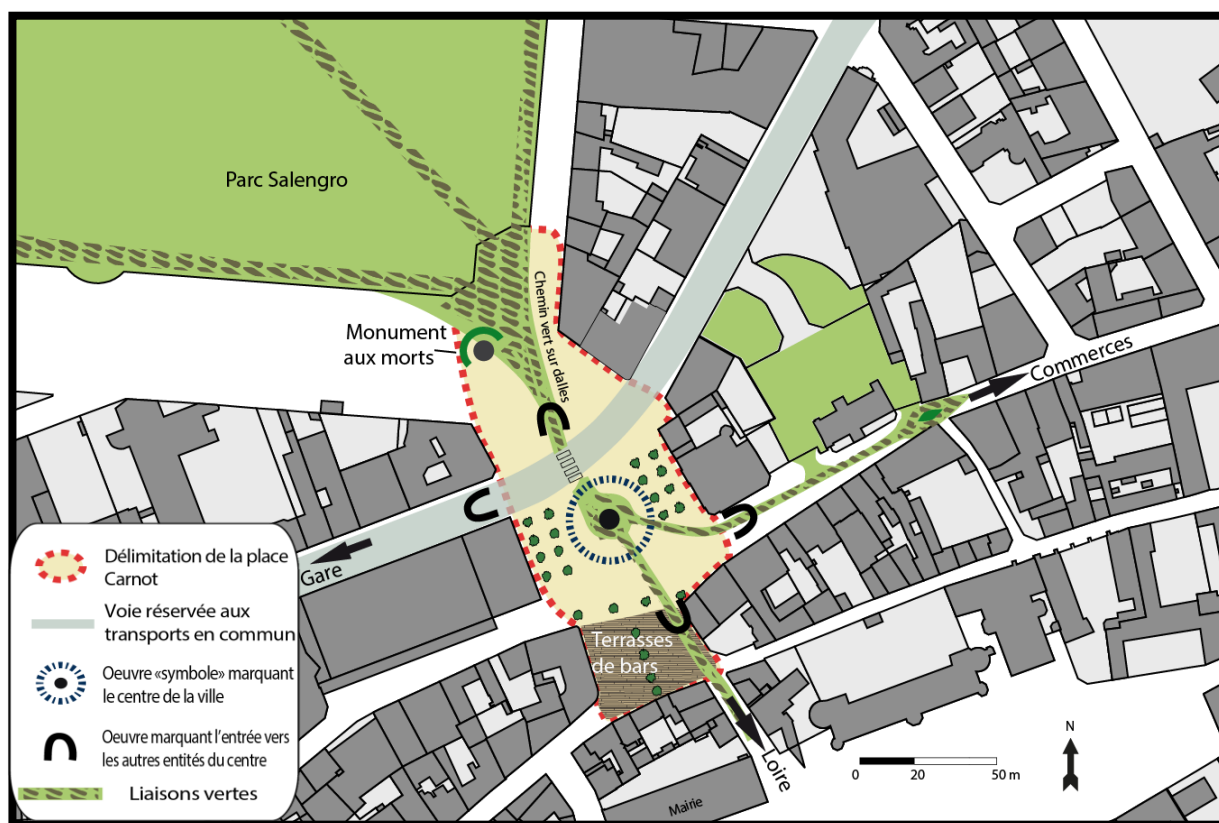


Second scénario de circulation sur la place Carnot - Réalisation : Hugo Passoni

Dans ce scénario, l'avenue De Gaulle et Pierre Bérégovoy sont réservées uniquement aux transports en commun. La circulation y est donc beaucoup moins dense mais la place ne sera pas non plus enclavée car cette voie permettra de favoriser les flux en bus et en Coursinelle¹. Ici les flux routiers voulant traverser la place seront contraints de contourner le parc Salengro. Cette modification de circulation peut à terme constituer un facteur de démotivation et les flux de transit seront rediriger vers la déviation (RD907).

¹ Pour rappel, la Coursinelle est une navette gratuite qui sillonne l'hypercentre de Nevers

EXEMPLE D'AMENAGEMENT



Exemple d'aménagement de la place Carnot

Cette carte représente plus en détail les orientations d'aménagement que nous proposons pour la place Carnot. Comme nous l'avons abordé précédemment, cette place s'inscrit dans la continuité de la trame verte, le premier axe de notre phase de projets. Même si nous n'avons proposé un aménagement précis en termes architectural ou paysagiste concernant cette liaison verte, l'idée principale est que cette continuité végétale du parc jusqu'aux bords de Loire doit traverser la place Carnot afin de n'avoir aucune interruption. Ici, la trame verte prend la forme d'un cheminement vert à travers la place.

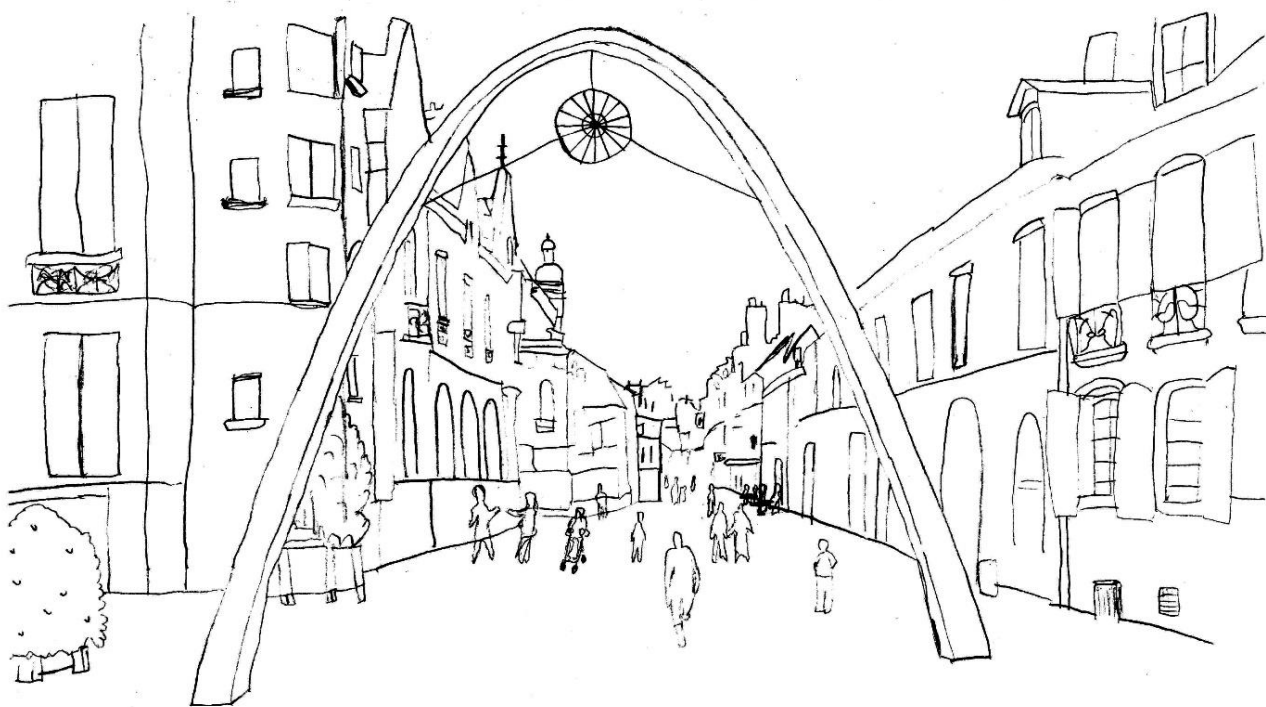
Nous décidons également de séparer le lieu en trois parties : Le Sud de la place est réservé aux terrasses des bars et des restaurants, ce qui en partie le cas actuellement (il s'agit là d'accorder plus d'espaces aux commerces déjà implantés). Le milieu est un espace plus aéré qui peut permettre l'installation d'évènements éphémères, comme un marché. Au centre de cet espace, nous proposons d'implanter une œuvre d'art, une structure originale, qui symbolise le centre de la place et plus généralement le centre névralgique de la ville. Enfin, la partie Nord est aménagée pour faire la connexion avec le parc Salengro, comme si celui-ci sortait de ses limites conventionnelles et débordait sur la place. C'est également à cet endroit que le fil d'eau du parc finirait sa course.

Comme nous l'avons déjà expliqué, la place Carnot représente le point de connexion entre plusieurs secteurs du centre-ville. Elle peut donc être vue comme le point de départ ou d'arrivée de chaque quartier. Ainsi, pour renforcer ce statut central, nous proposons d'implanter des arches ou des portes (arcs de cercle en noire sur la carte) autour de la place et qui marqueraient la porte d'entrée de chaque quartier (le parc au

Nord, le secteur commerçant à l'Ouest, le secteur historique et la Loire au Sud et le quartier de la gare à l'Est) depuis la place Carnot.

LE SYSTEME D'ARCHES SUR LA PLACE CARNOT

Les arches architecturées ont une fonction directionnelle et esthétique : une arche ne passe pas inaperçue, elle intrigue et incite le piéton à passer dessous pour découvrir ce qu'il y a au-delà. Ici, les arches servent donc de porte d'entrée pour les différents secteurs du centre-ville. De plus, le design, les matériaux utilisés et leur architecture peuvent marquer l'identité de la place et plus globalement de la ville. On peut également jouer avec la relation à la lumière, de jour comme de nuit. Sur notre exemple, le jour, les rayons du soleil sont réfractés sur le sol via un disque coloré (semblable aux « attrape-soleil » imaginés par Daniel Buren à Tours) et amènent des couleurs vives sur la place. Ce disque et les couleurs associées font références aux vitraux des cathédrales, fort patrimoine de Nevers. La nuit, des néons illuminent la porte d'une couleur différente pour différencier chaque quartier.



Croquis représentant un exemple d'arche - Réalisation : Hugo Passoni

Ci-dessus, un exemple d'arche donnant sur la rue Saint-Martin.

LE CHEMINEMENT TOURISTIQUE EN CENTRE-VILLE

Nevers attire de nombreux touristes, français et internationaux, principalement grâce à la présence de l'espace Bernadette. Généralement, ce tourisme religieux ne profite pas vraiment à la ville économiquement parlant : les touristes visitent l'espace religieux puis quittent la ville, sans y rester. Or, Nevers peut prétendre à retenir plus longtemps les visiteurs.

Nous pensons qu'il est possible d'utiliser le potentiel touristique de l'espace Bernadette et de l'étendre à la ville. Nous avons imaginé un cheminement touristique, partant du lieu de culte au Nord et qui inciterait les touristes à continuer la découverte de la ville. Le cheminement touristique passe par les endroits importants de la ville en termes historique, patrimonial, commercial... Ici, une signalétique originale, couplée à la présence de nouvelles arches au début du parcours encourageant et orientent les flux touristiques.



Représentation du cheminement touristique imaginé - Réalisation : Hugo Passoni

Depuis l'espace Bernadette, les touristes pourront traverser le parc Salengro, le cœur vert de la ville et la place centrale Carnot. Depuis la place Carnot, ils pourront ensuite rejoindre les différents secteurs de la ville.

REDYNAMISER LA VIE NOCTURNE

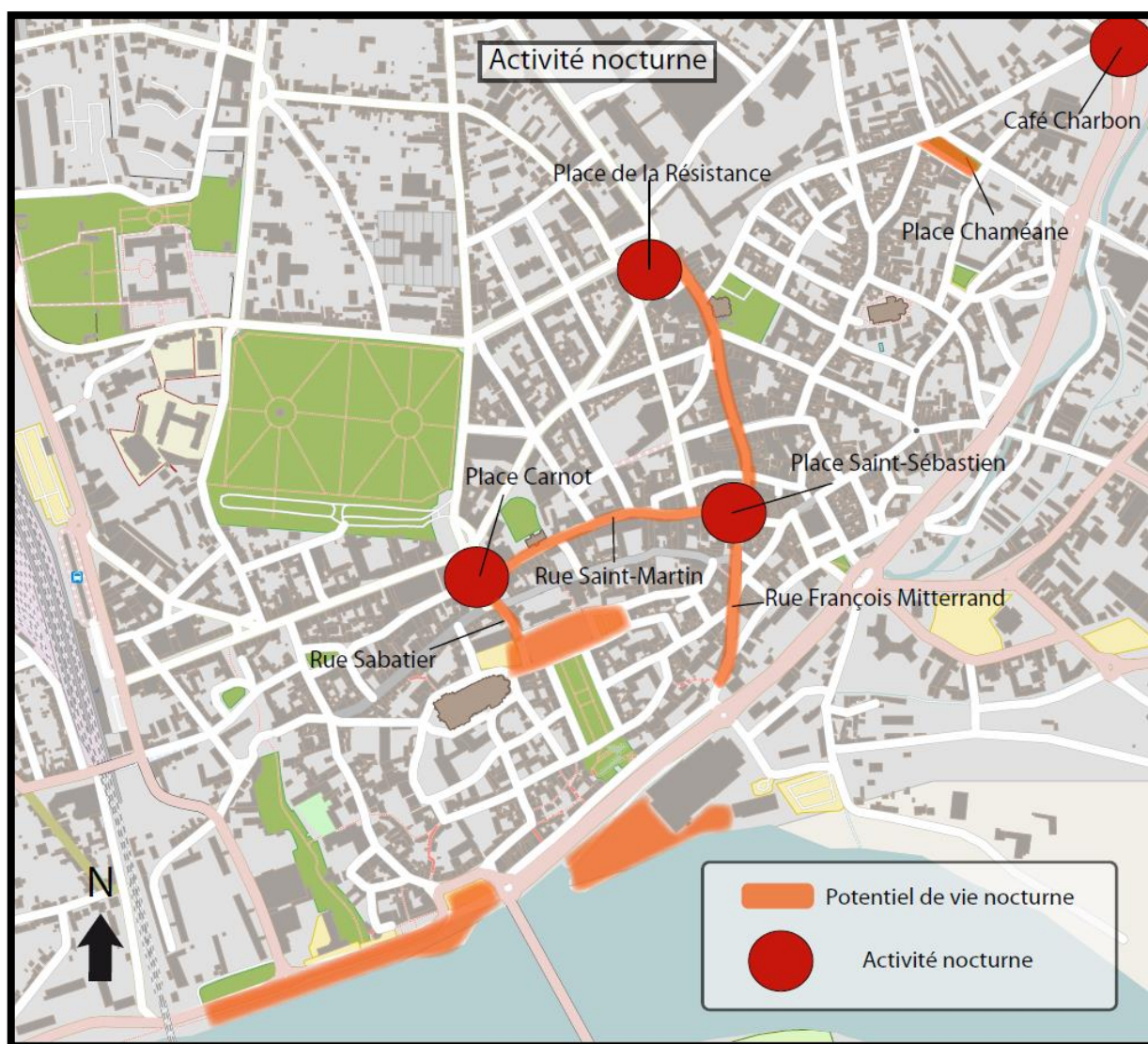
A Nevers, la vie nocturne est quasi inexistante dans le centre-ville. A partir de 21 heures, de nombreuses rues sont désertes, les monuments historiques tels que la cathédrale Sainte-Julitte ou encore le palais Ducal ne sont pas mis en valeur par l'éclairage, et les étudiants se font rares, eux qui sont pourtant le principal moteur de l'activité nocturne. Les jeunes préfèrent se retrouver le soir dans des appartements. Ce phénomène est dû principalement au fait que les activités nocturnes (bars, restaurants...) ne sont pas réellement concentrées : il n'existe pas de véritablement de lieu de rencontre ou de retrouvailles une fois la nuit tombée, ce qui nuit cruellement à l'attractivité et au dynamisme de Nevers. Ce constat vient de nos expériences personnelles mais aussi à la suite de discussions avec Madame Laburthe², Monsieur Cordier³ et des étudiants de l'ISAT et de la faculté de Droit.

D'après le rapport sur la compétitivité nocturne de Paris de la Chambre Syndicale des Cabarets Artistiques et des Discothèques, l'attractivité d'une ville dépend aussi en grande partie de son dynamisme une fois le soleil couché. La population la plus concernée est la tranche des 18-35 ans. Une population qui tend à quitter Nevers, il est donc important de s'intéresser à cet aspect. Les mentalités contemporaines françaises font que les étudiants choisissent une ville, tout d'abord pour les formations proposées, mais également pour le dynamisme et la vie étudiante. L'étudiant est noctambule et si Nevers souhaite attirer ou retenir ses étudiants, il paraît nécessaire de développer la vie nocturne. Cela peut être également bénéfique pour la redynamisation du tourisme. Aujourd'hui, les touristes restent rarement plus de quatre jours dans une ville, mais ils souhaitent découvrir la ville et ses activités aussi bien de jour que de nuit.

Les retombées économiques associées sont souvent sous-estimées. Au-delà des chiffres d'affaires des établissements de nuit, il y a toutes les dépenses annexes (transports, hôtels, achats divers en vêtements et cosmétiques...) qui attireront les commerçants et les dépenses des entreprises (taxe locale, rénovations, dépenses d'exploitations...).

² Lucie Laburthe, chargée du développement économique, à la communauté d'agglomération de Nevers

³



Carte représentant les lieux favorables à la redynamisation de la vie nocturne - Réalisation : Hugo Passoni

Notre projet consiste à dynamiser la vie nocturne du centre-ville. Pour cela, nous avons défini des espaces potentiellement intéressants. Il est important de lier les espaces de vie déjà existants par des rues qui concentreraient quelques bars, restaurants, alimentations, cafés, concerts... Concentrer des activités dans les rues permettra de diriger les flux piétons, toujours dans cette optique de lisibilité et de dynamisme du centre.

La rue Saint-Martin, en supposant qu'elle devienne piétonne, permet de relier la place Carnot à la place Saint-Sébastien. La partie piétonne de la rue François Mitterrand, rapproche la place Saint-Sébastien de la place de la Résistance. Quant à la partie sud de la rue, elle représenterait une liaison progressive vers les bords de Loire, animée surtout à la fin du printemps et au début de l'été lorsque le fleuve est bas par une guinguette, des bateaux-restaurants... comme c'est déjà le cas dans de nombreuses villes traversées par des fleuves.

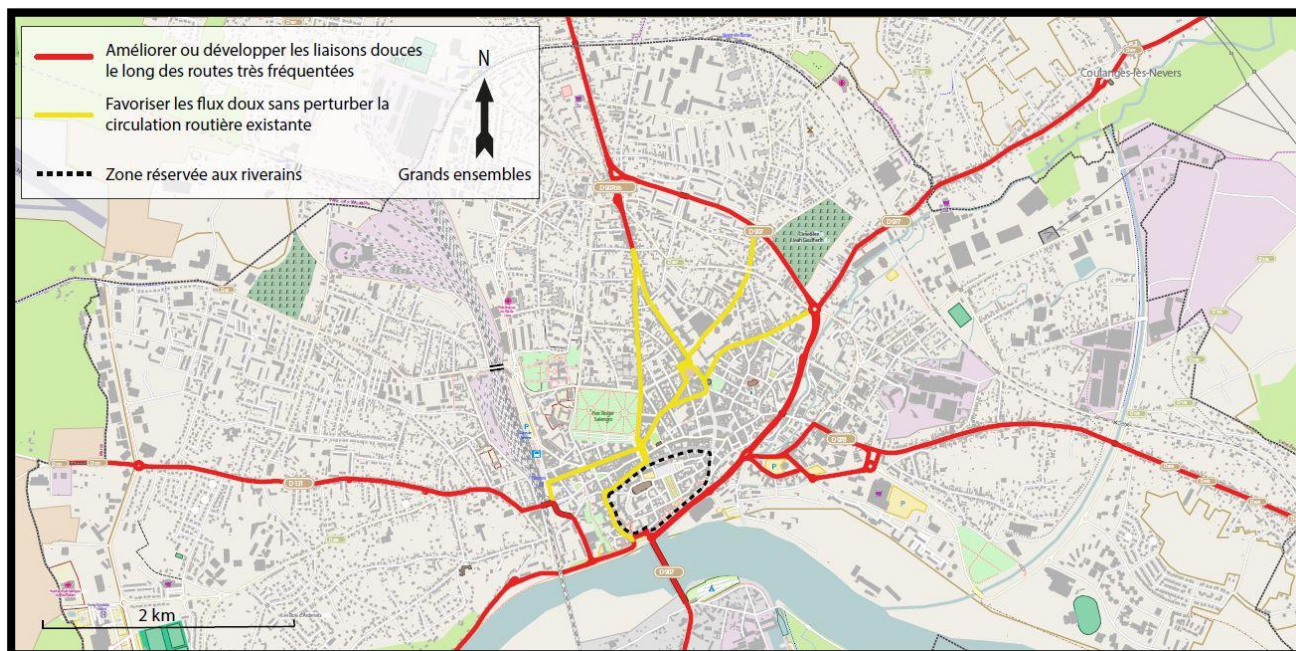
FAVORISER LES CIRCULATIONS DOUCES

Nous avons pu constater que la voiture occupe une place prépondérante dans la ville. Ancienne ville de passage qui permettait de lier Paris, Lyon et Marseille, elle est traversée par cinq routes départementales dont la D907 qui fait office de rocade. Ces infrastructures routières limitent l'expansion de flux doux autour et à travers la commune (cyclistes et piétons).

Ces routes occasionnent le passage de plusieurs dizaines de milliers de voitures, ce qui engendre des risques, du bruit, de la pollution. Ainsi le centre-ville, cœur de l'activité, est enclavé notamment par la D907 jouant le rôle de frontière urbaine. Une partie de la population a donc tendance à délaisser le centre-ville, au profit de la périphérie et notamment des zones commerciales en entrées de ville. De plus il est important de prendre en compte le fait que beaucoup de ces flux automobiles sont des flux internes (quartiers/centre) et que 55% d'entre eux s'effectuent en voiture (source : EDVM).

Des enjeux de gestion de temps à travers une circulation routière moins dense, une réduction de la pollution, une économie des ressources, une augmentation de la qualité de vie et de la santé publique sont également d'actualité.

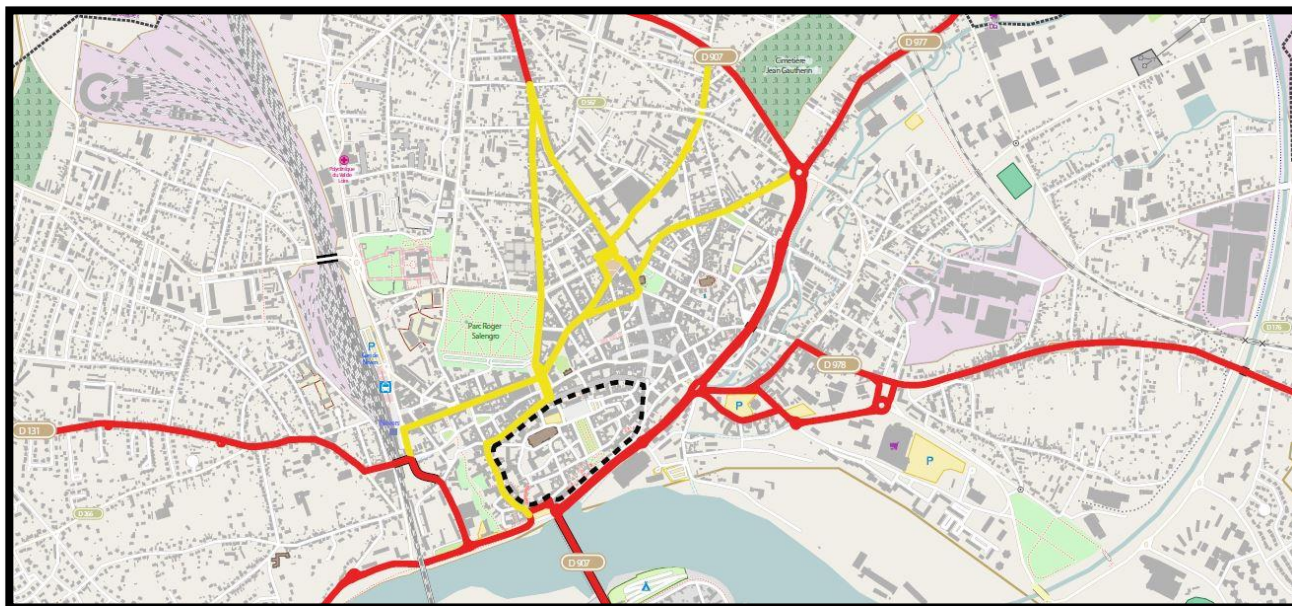
Dans cette partie nous faisons donc le choix de renforcer ou de créer les liaisons douces, notamment le long des départementales, afin d'inciter les habitants à choisir ces modes de transport.



Représentation de localisation des projets de liaisons douces, sur les axes structurants - Réalisation : Antoine Lambert

Revitalisation du centre-ville de Nevers

La position de ces liaisons douces serait facilement atteignable pour l'ensemble des quartiers de la ville, permettant de rapprocher le centre de sa périphérie et de participer à la redynamisation du centre-ville.



Zoom sur les projets de liaisons douces en centre-ville - Réalisation : Antoine Lambert

Il est aussi nécessaire de favoriser les liaisons douces jusqu'à la place Carnot. La largeur des rues n'étant pas vraiment disposée à accueillir des pistes cyclables, il peut être judicieux de créer des zones 30km/h et une signalisation adaptée pour sécuriser les modes de transports doux.

L'EXEMPLE DE LA DEVIATION AUX ABORDS DU CIMETIERE :



Vue aérienne de la RD907 - Source : Google Map

Pour illustrer nos propos précédents, nous avons choisi une portion de la RD907 comme exemple. Celle-ci permet de relier le quartier du Banlay au centre-ville et dispose de voies piétonnes et de bandes cyclables. Néanmoins, les piétons ont tendance à être découragés par les distances et le trafic tandis que les cyclistes sont gênés par les flux routiers importants qui menacent leur sécurité. C'est

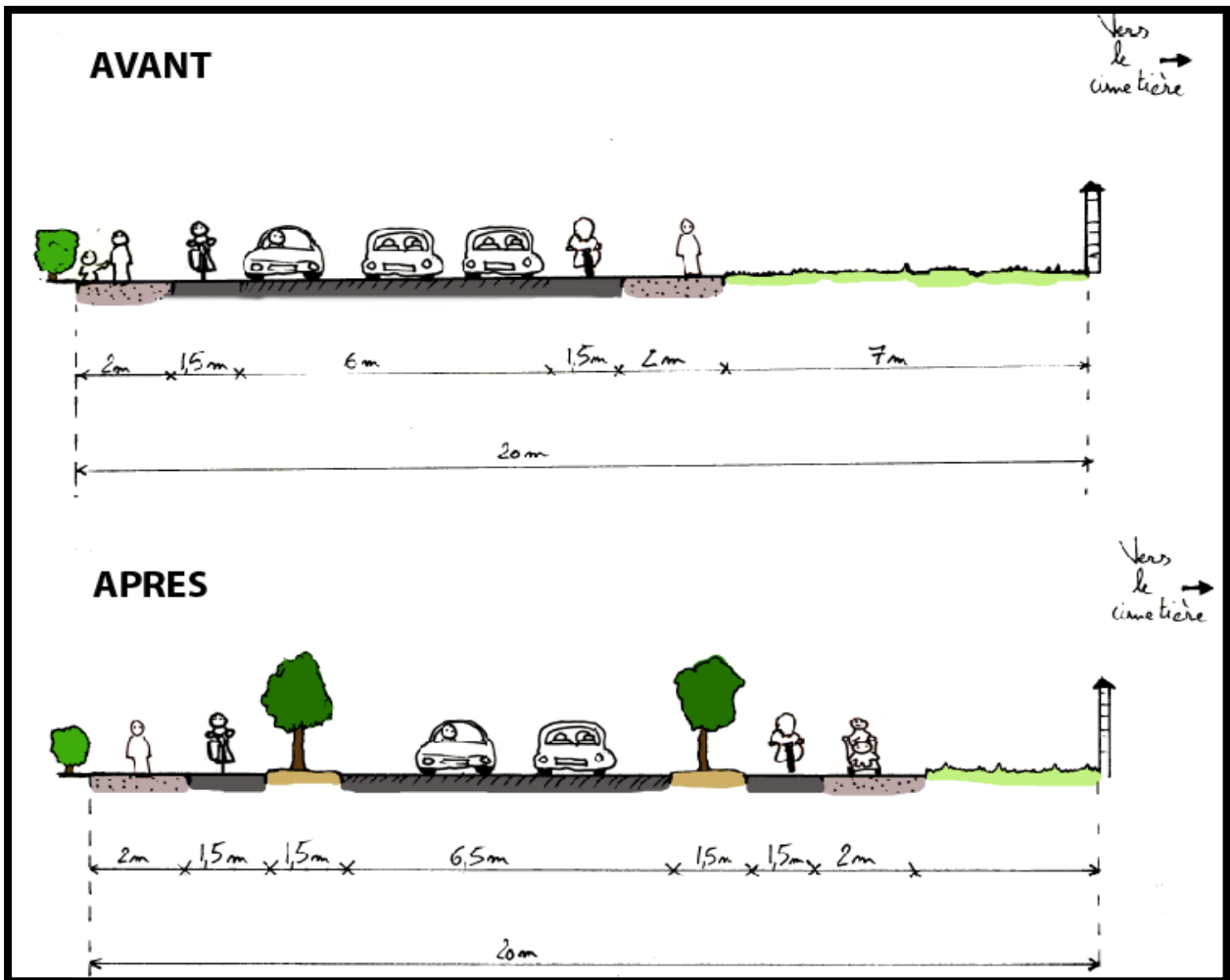
pourquoi nous nous proposons

de changer les bandes cyclables en pistes cyclables sûres pour les cyclistes, sans perturber la circulation routière existante.



Situation actuelle de la RD907 - Crédit photo : Arthur Haouy

Nous proposons donc de réaménager cette portion de la déviation en délimitant clairement la voirie utilisée pour les flux automobiles et les flux doux. Cette délimitation s'illustre sous forme de haie ou d'alignement d'arbres, simplement pour garantir la sécurité des cyclistes et leur proposer un circuit plus agréable.



Croquis montrant la situation actuelle et la situation imaginée dans notre projet - Réalisation : Arthur Haouy

Une autre idée pour renforcer les circulations est cette piste cyclable phosphorescente, la piste cyclable Van Gogh à Eindhoven. Des pierres peintes d'une couleur phosphorescentes ont été incrustées dans la piste et leur disposition fait référence à « La nuit étoilée » de Van Gogh. Cet aménagement dispense les pistes d'éclairage artificiel et dynamise les flux doux nocturnes. Ces portions de pistes cyclables pourraient mettre en avant le patrimoine riche de Nevers (la Loire, les monuments historiques...).



Une photographie de la piste Van Gogh à Eindhoven

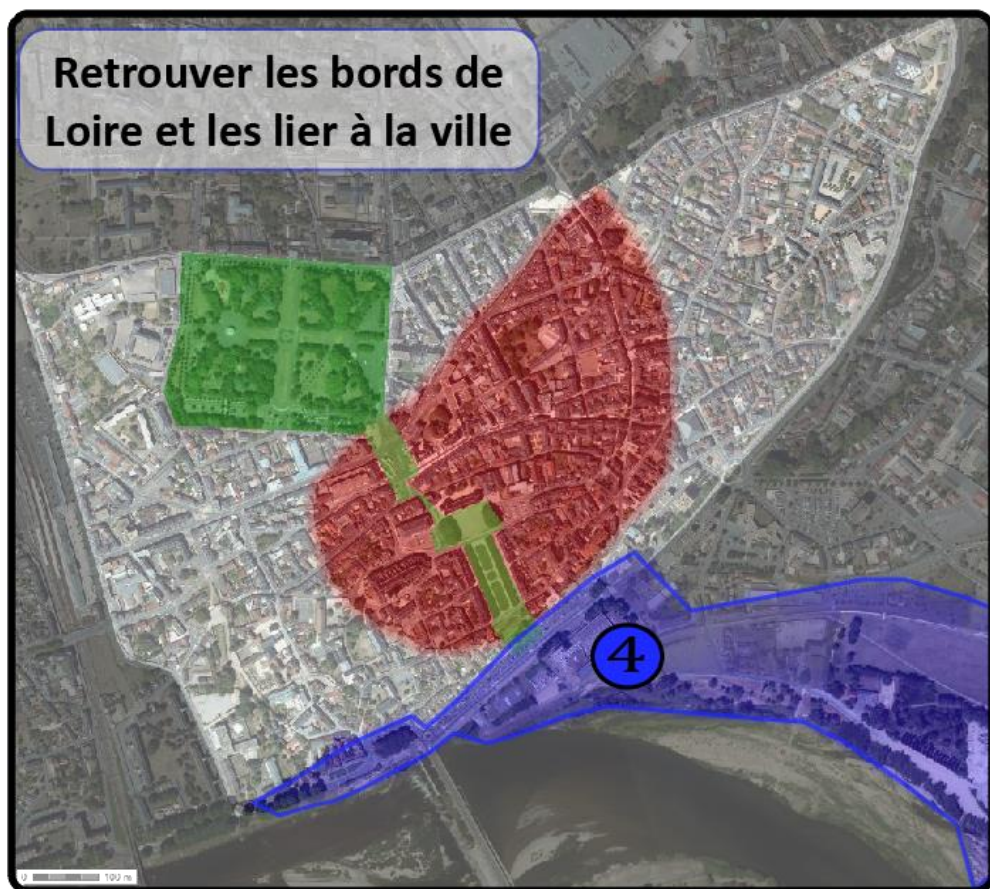
BILAN DE L'AXE 3

Dans cet axe 3, nous avons donc proposé différentes orientations :

- La piétonisation de certaines rues et places
- Le réaménagement de la circulation autour de la place Carnot
- La revalorisation de la place Carnot
- Un système d'arches pour symboliser l'entrée des différents secteurs
- De nouveaux aménagements en faveur des transports doux dans le centre-ville

Ces différents projets ne concernent que l'hypercentre de Nevers. Cependant, ils ont aussi un rôle de complémentarité avec les autres axes de projets. Par exemple, ces projets s'inscrivent dans la continuité de l'axe vert (l'axe n°1). Cet axe répond également à d'autres enjeux tels que la centralité, la lisibilité, son activité nocturne, les flux doux, la vacance commerciale et la vacance de logements. Avec ces projets, il y a une volonté de redonner un nouveau souffle au centre-ville de Nevers et que ses activités y soient concentrées et dynamiques, en conservant des espaces aérés, accessibles et surtout agréables. Enfin, il nous paraît important d'ouvrir ce centre-ville sur la Loire, son espace naturel remarquable. C'est pourquoi nous allons maintenant vous présenter le dernier axe qui concerne les Bords de Loire.

AXE N°4



Les voies d'eau ont progressivement vu décroître leur fonction traditionnelle (acheminement des marchandises ou des hommes, activités portuaires) au cours des dernières décennies. C'est le cas de Nevers, qui a peu à peu tourné le dos à la Loire. Les quais autrefois animés ont perdu en dynamisme et ont donc été investis par les infrastructures urbaines : faute d'activités économiques, la priorité fut accordée au transport automobile, faisant de ces quais un espace privilégié pour l'aménagement de voies de transit, aujourd'hui très empruntées, et délaissant en partie les espaces naturels qu'offre le fleuve. Comme nous avons pu le mettre en évidence dans notre diagnostic, le patrimoine naturel que constitue la Loire est un atout majeur du territoire neversois. La ville aurait donc tout à gagner à suivre la tendance actuelle des villes qui cherchent désormais à reconquérir les berges délaissées de leurs cours d'eau.

OBJECTIFS

La requalification des bords de Loire, qui constituent notre quatrième axe de développement, nous est apparue comme l'un des enjeux phares de la ville, qui répondraient à plusieurs objectifs :

Une requalification globale permettrait de renforcer le lien entre la ville et son fleuve, qui sont aujourd'hui deux entités sans véritable connexion. De plus, cela permettrait d'amoindrir les coupures urbaines, engendrées par différentes entités (routes, bâtiments imposants, friches...).

Assurer une continuité de la promenade sur les berges de la Loire présente un intérêt majeur pour redynamiser les quais et optimiser l'accueil du public. La création d'une liaison douce le long du fleuve peut contribuer à valoriser le cadre de vie des habitants. Un travail sur l'activité et le dynamisme du secteur est également à prévoir : des zones de détente et de loisir peuvent agrémenter le cheminement piéton afin de créer des liens avec le centre-ville, de rendre les quais attractifs et de rapprocher les activités économiques et commerciales du fleuve (bars, restaurants, expositions, péniches...).

La mise en valeur du patrimoine bâti historique (remparts, front de ville ancien) ainsi que le patrimoine naturel et sauvage permettrait d'ancrer l'activité touristique sur les bords de Loire, avant de s'étendre vers le centre historique de Nevers. Les aménagements sont néanmoins à mettre en relation avec les risques naturels d'inondation, spécifiques aux bords de Loire : il est essentiel de préserver des espaces perméables (zones tampon) et de limiter les infrastructures lourdes qui empêchent l'infiltration des eaux.

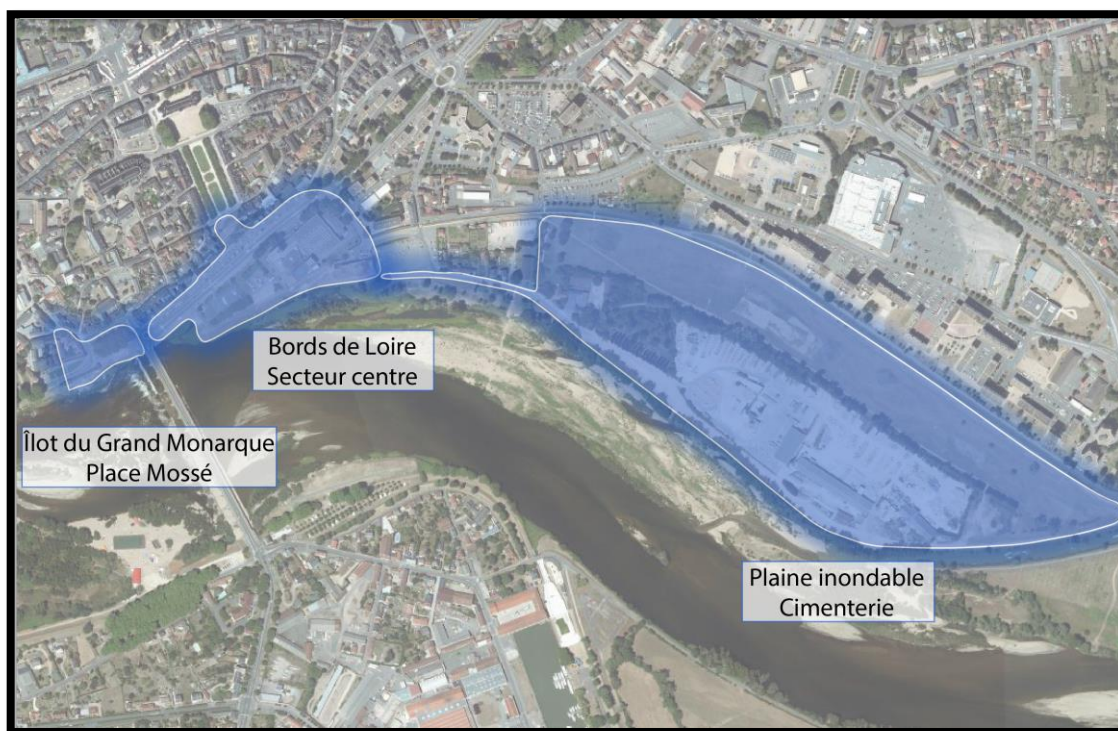
Le réaménagement de la zone servirait également à obtenir une certaine cohérence avec les autres axes de développement, et notamment avec le projet de la trame verte (axe n°1). En effet, les aménagements prévus sur les bords de Loire doivent être en lien avec cette coulée verte, intégrer et imbriquer au mieux les différents projets afin qu'il forme un ensemble rationnel.

Les bords de Loire peuvent donc devenir une zone où cadre de vie agréable, tourisme, activités, biodiversité et sensibilisation aux risques d'inondation prendraient possession des lieux.

La reconquête des bords de Loire est un enjeu primordial pour la ville, afin de redonner au fleuve une place privilégiée. Cela éviterait également d'abandonner la zone à la voiture et de perdre toute connexion entre la Loire et le centre-ville.

CHOIX ET DELIMITATION DES SECTEURS DE PROJETS

Les propositions d'aménagements sur les bords de Loire s'étendent sur trois principaux secteurs, délimités selon leur localisation géographique et leur fonction, mais qui seront néanmoins « liés » entre eux.



Les trois secteurs de projets sur les bords de Loire - Réalisation : Antoine Lambert

A l'Ouest du pont de Loire, on retrouve le secteur de l'Îlot du Grand Monarque et la place Mossé, qui constituent un site très important. Actuellement, des réflexions sont menées par la ville pour la requalification de ce secteur, faisant partie du paysage d'entrée de la ville, lorsque l'on arrive par le Sud ou par l'Ouest. Nous nous sommes donc intéressés à cette zone afin d'y apporter notre propre vision.

Ensuite, vient le secteur central des bords de Loire, au niveau du boulevard Pierre de Coubertin (RD907), du skate-park et des alentours de la maison de la Culture. L'automobile occupe une place prépondérante au sein de cette zone, qui assure pourtant la liaison principale avec le centre historique. Trop peu pratique et souffrant d'un manque d'espace public attrayant, il nous a semblé important de proposer une nouvelle vision de ce secteur central des bords de Loire, qui illustre actuellement la rupture entre le fleuve et la centre urbain.

Enfin, le dernier secteur à enjeux se situe au sud-est du centre-ville. Il s'agit ici d'une zone inondable, située devant la digue et s'étendant devant le quartier des bords de Loire sur une trentaine d'hectares.

SECTEUR 1 : L'EST DES BORDS DE LOIRE – PLAINE INONDABLE

Ce secteur se décompose en deux zones bien distinctes :

- La zone Nord, qui s'étend au pied des immeubles du quartier des bords de Loire, est un espace inutilisé, une friche naturelle peu entretenue.



Plaine inondable entre le quartier des bords de Loire et le fleuve
- Crédit photo : Antoine Lambert

- Plus près des berges, on trouve le site de l'entreprise ALKERN, cimenterie installée ici depuis plusieurs années pour faciliter l'exploitation du fleuve et de son sable. Aujourd'hui, la cimenterie s'est spécialisée dans la fabrication de béton et son activité n'a plus aucun lien avec la Loire. Le site ALKERN constitue aujourd'hui une frontière infranchissable entre le quartier des bords de Loire et le fleuve, dont la localisation géographique n'est plus aussi pertinente qu'auparavant.



Cimenterie près du fleuve - Crédit photo : Antoine Lambert

Nous proposons donc de déplacer la cimenterie pour ne faire qu'un grand espace d'une trentaine d'hectares. L'entreprise ALKERN ne tire en effet plus d'avantages à être près de la Loire. Son déplacement permettrait d'une part de retrouver un lien entre le fleuve et ses habitants, et d'autre part de faciliter le transport de marchandises sortant du site. Actuellement, les camions sont contraints de passer dans le centre-ville pour rejoindre les différents sites de stockage ou de livraison. Il serait donc bénéfique pour l'entreprise de s'installer en périphérie de la commune ou au nord-est, dans la zone industrielle (ZA ZI Nevers Est), où de nombreuses friches industrielles sont susceptibles d'accueillir ce type d'activité.

Revitalisation du centre-ville de Nevers

Dans l'hypothèse du déplacement de la cimenterie, l'idée sur ce nouveau secteur libre de toute activité serait de créer un pôle de loisir. Un tel espace dans un environnement et proche du centre pourrait être intéressant pour la commune et ses habitants. Ce type d'aménagement ne demande pas de lourdes infrastructures, plutôt approprié étant donné que nous sommes en zone inondable. Cela permettrait de conserver une zone tampon en cas de crue, et d'abriter un secteur attractif pendant la période estivale. Dans l'exemple ci-dessous, nous proposons de réaliser un plan d'eau, alimenté par le fleuve, qui pourrait accueillir des activités nautiques en complément de celles déjà présentes sur la Loire, ainsi qu'une zone de baignade sécurisée et quelques activités annexes (parcours santé, zone de détente...)

Le secteur sert également de lien fort entre le centre-ville à l'Ouest et le poumon vert, autre espace naturel actuellement en cours de requalification, à l'Est. Même si la proposition manque de précision, l'objectif global est véritablement de créer une continuité pour les habitants et les touristes le long du fleuve qui permettrait de redynamiser et de se réappropriier ses berges.



Plan masse représentant l'aménagement du premier secteur - Réalisation : Antoine Lambert

L'entrée sud de Nevers par le pont de Loire représente un atout indéniable pour la commune offre une vue imprenable sur le centre-ville historique. Néanmoins, l'organisation actuelle affaiblit le potentiel des lieux : l'automobile occupe une place prépondérante (voies de circulation et stationnements), marque une frontière qui empêche la communication entre la Loire et le centre-ville. La masse imposante de la maison de la culture ainsi que le manque d'entretien de l'édifice pèsent dans le paysage des bords de Loire. Enfin, le bâti délabré est également omniprésent et nuit à la qualité du secteur.

Le but des projets suivants est de se réappropriier les bords de Loire, afin de proposer une entrée de ville majestueuse avec des espaces publics larges et de qualité, que les habitants et les touristes pourront utiliser et s'approprier facilement. Il s'agit donc d'exploiter la proximité avec un patrimoine naturel afin d'améliorer la qualité de cette entrée de ville stratégique.

SECTEUR 2 : ÎLOT DU GRAND MONARQUE – PLACE MOSSE

Situé à un endroit stratégique, ce secteur est l'une des premières choses que l'on voit en arrivant de l'entrée sud. Actuellement, la place accueille des stationnements au niveau du pont de Loire, mais également en contrebas, au niveau du fleuve.



Vues de l'actuelle place Mossé

Nous proposons donc de supprimer le parking place Mossé afin d'aérer les lieux, de supprimer l'impact visuel des stationnements pour en faire une entrée de ville majestueuse et plus esthétique : une place arborée, épurée, avec du mobilier léger (mobilier temporaire, mobilier rétractable...). Quelques œuvres d'art peuvent aussi s'y installer. De cette façon, la place changerait d'aspect régulièrement afin d'offrir une entrée de ville qui évolue au cours du temps, de la même manière que l'esplanade de l'autre côté du pont, que nous présenterons ultérieurement. La majorité des tilleuls sont conservés et la place, plus aérée, offre un espace de détente, séparé de la circulation par la végétation.

En contrebas, le parking au pied du pont est également supprimé pour laisser place à des terrasses végétalisées qui permettent de faire le lien entre le haut de la place, la promenade à l'Ouest et le ponton qui rejoint la promenade à l'Est. Cet espace se décompose en deux niveaux différents, accessibles grâce à des escaliers ou des rampes pour les PMR. La zone humide au bord de l'eau et les terrasses constituent également une zone tampon en cas de crue.

- La deuxième proposition d'aménagement consiste à modifier le passage de la RD907 afin de créer un espace de rencontre plus important sur les bords de Loire : seulement les bâtiments nord de l'îlot sont conservés, et le virage de la déviation est déplacé un peu plus à l'ouest, à la place de la partie sud de l'îlot. Les bâtiments conservés peuvent accueillir des hébergements Bed&Bike comme dans la proposition précédente. Cette configuration libère un grand espace qui pourrait venir étendre la place Mossé, les terrasses végétalisées et être utilisé en tant que « zone étape randonnées ». L'endroit peut accueillir des événements touristiques, des équipements pour accueillir les randonneurs qui souhaitent faire une pause dans un cadre naturel, proche du centre-ville.



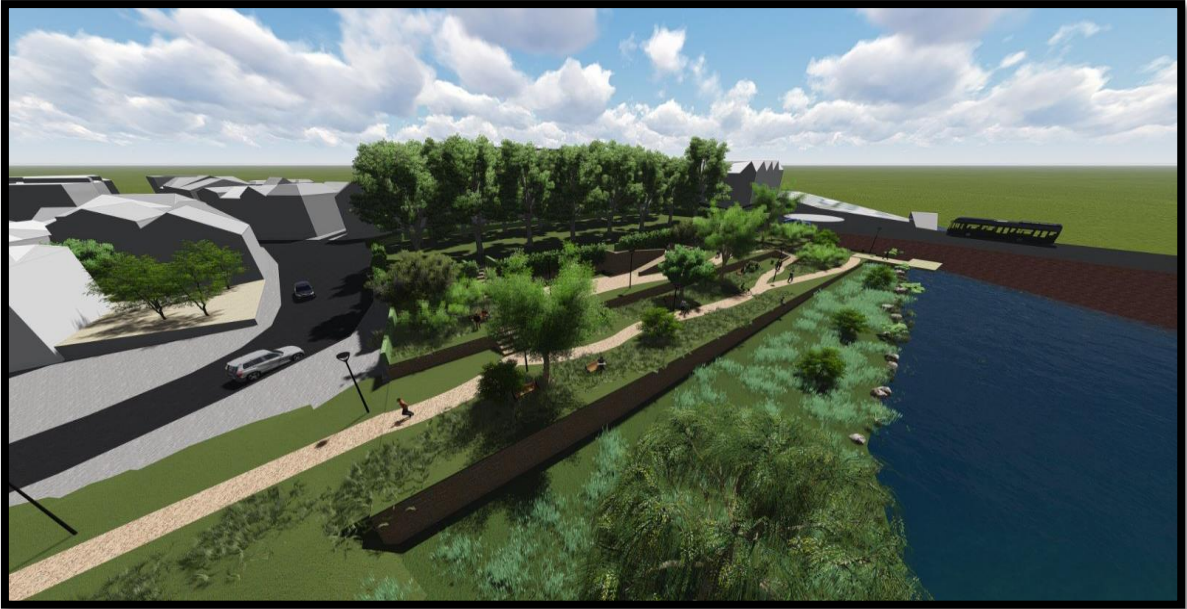
Plan masse représentant le deuxième exemple d'aménagement - Réalisation : Antoine Lambert

UNE LIAISON SOUS LE PONT POUR LA CONTINUITÉ DES ESPACES PIÉTONS

Afin d'établir une continuité piétonne de chaque côté du pont, une liaison sous ce dernier est créée pour relier le cheminement piéton existant à l'ouest et la nouvelle esplanade à l'est. Un ponton en pente douce part de l'esplanade, s'adapte au niveau de la Loire et fait le lien avec l'allée d'Avila. Cela permet aux promeneurs d'être au plus près du fleuve et de rester à l'écart du flux automobile de la RD907. Ainsi, l'îlot culturel est facilement accessible, sans avoir besoin de traverser le boulevard.

Revitalisation du centre-ville de Nevers

Pour mieux visualiser l'idée que nous avons eu concernant ce secteur, nous avons réalisé une représentation 3D de la place Mossé telle que nous l'imaginons dans notre projet d'aménagement. Voici quelques plans du site :



Prise de vue dans l'axe Sud-Ouest Nord-Est de la place - Réalisation : Antoine Lambert



Prise de vue dans l'axe Nord-Sud de la place Mossé - Réalisation : Antoine Lambert



Prise de vue depuis le pont de Loire - Réalisation : Antoine Lambert

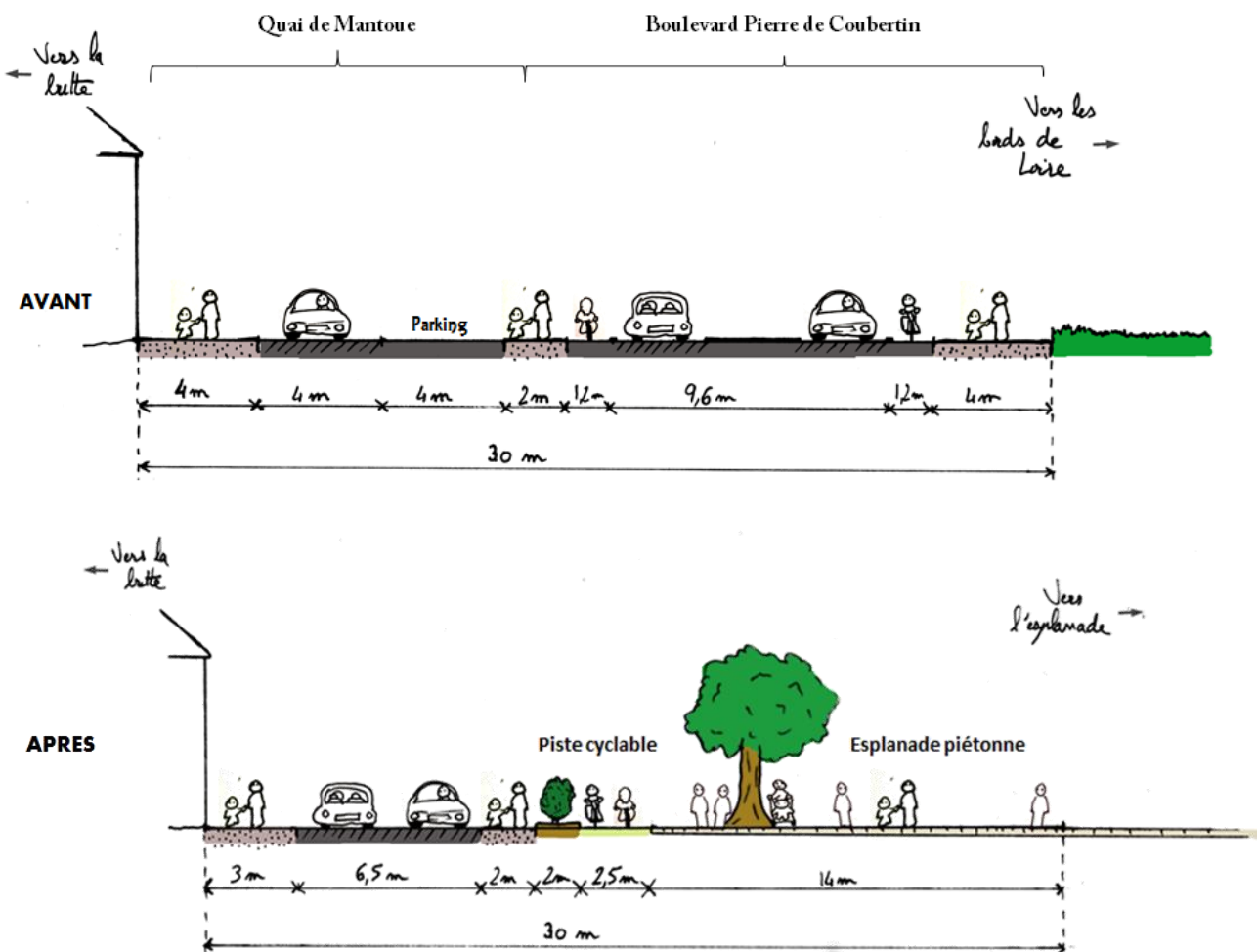


Prise de vue au cœur de la place Mossé, montrant les différents niveaux du site arboré - Réalisation : Antoine Lambert

SECTEUR 3 : LE CENTRE DES BORDS DE LOIRE

CIRCULATION ET STATIONNEMENTS

Comme expliqué précédemment, la fréquentation de la RD907 représente un frein au rapprochement du centre et du fleuve. Cette liaison est-ouest est un axe structurant à l'échelle de la commune et de l'agglomération, puisqu'elle rejoint l'hôpital, un des premiers employeurs du territoire neversois. Il apparaît donc difficile de supprimer ou de limiter la circulation sur cette route. Néanmoins, il est possible de réaménager les quais afin d'atténuer cette empreinte automobile. Nous proposons donc une modification de circulation : la voirie à double sens du boulevard Pierre de Coubertin est reportée sur ce qui est actuellement une contre-allée (Quai de Mantoue). Les stationnements étant devenus payants, la contre-allée représente dorénavant un large espace sous-utilisé. La suppression de celui-ci permettrait de faire passer le boulevard, qui laisserait ainsi la place à des espaces publics près de la Loire. La largeur de la voirie du boulevard serait à cette occasion diminuée.



Croquis représentation l'actuelle situation et celle imaginée dans notre projet - Réalisation : Arthur Haouy



Photomontage du nouveau boulevard - Réalisation : Arthur Haouy

ECRETER LA TOUR DE LA MAISON DE LA CULTURE ?

S'il est compliqué de détruire complètement le bâtiment de la maison de la culture, il est tout de même possible d'atténuer son influence en l'écrêtant. Au-dessus de l'espace dédié à la maison de la culture se trouve la bourse du travail de Nevers. Cette tour regroupe les bureaux des syndicats mais n'est aujourd'hui que partiellement occupée. En cas d'écrêtement de la tour, les bureaux des syndicats sont relocalisés dans les nombreux bâtiments vacants en centre-ville. La démolition de cette partie haute du bâtiment permet d'aérer la vue depuis la rive nord, de dégager la vue sur la Loire depuis le palais ducal et de proposer depuis l'entrée de ville sud un front bâti plus discret et esthétique. En complément de cet écrêtement des travaux de végétalisation peuvent être réalisés sur le reste du bâtiment.



Vue actuelle de la maison de la culture - Crédit photo : Antoine Lambert



Vue de la maison de la culture dans notre projet - Réalisation : Arthur Haouy (la modification précédente du boulevard n'apparaît pas ici)



Vue actuelle depuis la rive sud - Crédit photo : Antoine Lambert



Vue depuis la rive sud après les travaux - Réalisation : Arthur Haouy

Ce projet est proposé ici comme une piste de réflexion et l'écêtement n'est pas représenté dans les visualisations suivantes.

UN GRAND ESPACE PUBLIC AU BORD DE LA LOIRE ET CONNECTE A LA MAISON DE LA CULTURE

La RD907, déplacée de quelques mètres au nord, à la place de l'actuelle contre-allée, libère un espace à exploiter. Nous proposons de créer une large esplanade piétonne, parallèle au boulevard et qui englobe le skate-park et la maison de la Culture. Le parking de la maison de la Culture est supprimé (afin d'avoir un niveau homogène sur toute l'esplanade) et un espace vert est implanté au pied de l'édifice et autour du skate-park. L'esplanade piétonne continue au sud jusqu'à la Loire, créant ainsi un espace de détente et un point de vue sur le fleuve. Cette grande terrasse offre une ouverture sur la Loire à la maison de la Culture, et le coin café à l'intérieur peut être étendu à l'extérieur. Une réhabilitation du bâtiment est également nécessaire (ravalement de façade, végétalisation de la tour du travail) afin qu'il s'intègre dans le nouveau paysage. Au bout de la terrasse de la Maison de la Culture, des pontons avancent un peu plus sur la Loire, où des péniches restaurants/expositions peuvent s'amarrer. Ainsi habitants ou touristes peuvent venir se restaurer, prendre un rafraîchissement au plus près de l'eau.

Pour accroître le lien entre le centre-ville et le fleuve, nous retrouvons la passerelle entre la butte au bout de la place de la République et l'esplanade des quais, présentée dans notre premier axe de projet. Cette plateforme constituerait un passage privilégié entre le centre historique et les bords de Loire : la montée des princes, dissimulée et qui met les lieux peu en valeur, est supprimée, pour laisser la place à une structure légère, descendant en pente douce jusqu'aux quais et dégageant la vue sur le fleuve depuis la place de la République. La plateforme enjambe le boulevard, afin que piétons et cyclistes puissent profiter de la descente et de la traversée du boulevard sans se soucier de la circulation en dessous.

Ce nouveau secteur (esplanade, skate-park, espace vert, maison de la culture, terrasses, pontons...) constitue « l'îlot culturel » de la ville, où de nombreux événements peuvent se dérouler. L'idée est que le lieu change d'organisation en fonction des moments de l'année, et ainsi jouer sur la temporalité et le niveau de la Loire : des artistes et des commerçants temporaires peuvent s'installer sur l'esplanade ou dans le parc, des expositions peuvent se tenir à l'extérieur de la maison de la culture sur les terrasses, les pontons et les péniches. Des spectacles « sons et lumières », des projections ou un cinéma plein air peuvent être mis en place grâce aux nouveaux espaces disponibles. Ainsi, une nouvelle dynamique peut se développer sur les bords de Loire et autour de la maison de la Culture, qui doit être réintégré dans l'espace public.



Plan masse du projet des bords de Loire centre - Réalisation : Antoine Lambert

Comme pour le secteur précédent, nous avons pu réaliser une simulation de notre projet d'aménagement :



Vue depuis la passerelle de la nouvelle esplanade - Réalisation : Antoine Lambert



Vue du skate park - Réalisation : Antoine Lambert



Vue de la promenade près de la Loire - Réalisation : Antoine Lambert



Vue du la maison de la culture et de sa terrasse - Réalisation : Antoine Lambert



Vue de la nouvelle terrasse de la maison de la culture - Réalisation : Antoine Lambert

Ces projets permettent de valoriser l'entrée de ville de Nevers, ainsi que les bords de Loire aujourd'hui délaissés. Les propositions sont en faveur du piéton et de l'espace public, afin d'offrir un cadre de vie agréable mais aussi des espaces vivants qui constituent la vitrine de la ville afin d'attirer de nouveaux touristes, ou d'inciter ceux qui sont de passage à y rester plus longtemps. La configuration du secteur est un atout indéniable pour la commune : le centre historique surplombe le fleuve et il faut donc proposer des bords de Loire attractifs, connectés avec le centre urbain. La continuité Nord-Sud est assurée par la passerelle entre l'îlot culturel et le palais ducal, et la continuité Est-Ouest par les liaisons piétonnes et les larges espaces publics.

La requalification des bords de Loire entre dans une stratégie plus globale de revitalisation de la ville : par le biais de ces propositions d'aménagement, nous voulons créer une zone agréable où l'on peut profiter du paysage ligérien sans être dérangé par la circulation automobile, mais également une zone touristique et culturelle connectée au centre historique.

CONCLUSION

En conclusion, nous avons tenté de répondre à une problématique contemporaine que de nombreuses villes moyennes françaises connaissent. Une ville moyenne dont l'économie reposait sur le secteur industriel il y a 40 ans peut-elle continuer à se développer malgré un retard dans le tertiaire et la concurrence des grandes villes (Dijon notamment) concentrant de plus en plus d'activités et donc de populations. Nos différents projets apportent donc un regard nouveau sur la ville de Nevers. Ils s'intéressent à des thèmes qui n'avaient jamais été traités auparavant comme la condition étudiante ou encore la vie nocturne. Pour résumer notre travail, nous avons proposé des solutions nouvelles afin d'améliorer le dynamisme urbain en développant la qualité des espaces publics et la mobilité. Nous avons jugé intéressant d'illustrer au mieux nos idées afin de faire comprendre notre vision, notamment aux élus de Nevers.

Nous sommes tout à fait conscients que certains de nos projets sont difficilement réalisables car très coûteux. Mais nos encadrants de stage ont insisté pour que la faisabilité économique ne soit pas un frein à nos idées. De même, nous pensons que l'absence de dimension financière est un gros point faible pour notre travail. Nous aurions aimé nous pencher sur cet aspect afin de d'amener une justification et une rationalisation supplémentaire, mais nous avons manqué de temps pour ajouter cette partie.

Ce stage restera une très bonne première expérience professionnelle dans le domaine de l'aménagement du territoire. La complexité et la largeur du sujet ont ralenti notre avancement après la phase « bilan d'étonnement ». Il a été difficile de choisir vers quels thèmes nous allions nous orienter. Mais nous avons réussi à travailler ensemble et notre complémentarité nous a permis d'être efficaces. Nous avons aussi conscience que l'attractivité d'une ville ne se résume pas à la qualité de ces espaces publics. Cela est beaucoup plus complexe. Nous aurions aimé nous intéresser au volet économique, cependant il aurait fallu plus de temps pour s'y consacrer sérieusement.

Malgré sa complexité, le sujet nous a fortement intéressés et notre curiosité nous amènera sûrement de nouveau à Nevers. Aujourd'hui, de nombreuses villes françaises connaissent cette situation, certes à une échelle différente. Dans un contexte de concentration des populations dans les métropoles ou le long des littoraux, on est en droit de se questionner sur le futur des villes moyennes situées dans les terres, au sein de territoires ruraux. Ces villes représentent donc un défi intéressant qui va à l'encontre de la logique actuelle pour les aménageurs.

Existe-t-il réellement une solution pour atténuer ces phénomènes générés par la mondialisation ? Comment anticiper l'avenir ? Accepter la réalité actuelle ou investir des millions et s'endetter pour rivaliser avec les autres métropoles ? Choisir une alternative et une forme de développement adaptée ?

Autant de questions que nous nous sommes posés pendant ce stage, qui nous a permis de découvrir la complexité des enjeux et des défis à relever en tant qu'aménageur, alors que nous n'avons abordé qu'une petite partie du problème...

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

Yvette Veyret et Renaud LE GOIX (2011). « Atlas des villes durables. Ecologie, urbanisme, société : l'Europe est-elle un modèle ? » dans les Editions « Autrement », collection Atlas/Monde

Jean Haëntjens (2012). « Crises : la solution des villes » dans les éditions FYP.

Chambre de commerce et d'industrie de Paris (2008). « Commerce et Urbanisme : Entre liberté et régulation » dans la documentation française.

Direction du Commerce et de l'Artisanat, des Services et des professions libérales (DCASPL) (2007). « Le commerce dans les zones franches urbaines » dans la documentation française.

Audrey CHARNIER, Ben KORDOVA, Fanny LOUBATON, Anne-Claire MERET et l'Ecole de Guerre Economique (2009). « Rapport sur la compétitivité nocturne à Paris » dans le rapport commandé par la Mairie de Paris et la Chambre Syndicale des Cabarets Artistiques et des Discothèques.

Yves GORGEU et Catherine JENKINS (1995). « La charte paysagère : Outil d'aménagement de l'espace intercommunal » dans la documentation française.

Certu (2003). « Transports publics et intégration urbaine : Rapport d'évaluation de l'appel à projets » dans dossiers 150.

Lazarotti (1991). « Contribution à la connaissance géographique du commerce français : synthèse des travaux et analyses de dossiers étudiés 1980-1990 » Institut Universitaire de Technologie-Sceaux-Paris XI.

ETUDES ET DOCUMENTS DIVERS

« Construire pour demain », Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable des Territoires de Bourgogne.

Atelier Villes & Paysages (2013-2104). « Etude pour l'établissement du nouveau projet urbain » commandée par la maire de Nevers.

Pivadis (2010). « Maillage de l'offre commerciale, de l'artisanat et des services sur le pays de Nevers Sud Nivernais ».

Sormea (2012). « Etude de circulation dans le cœur de Nevers », commandée par la mairie de Nevers.

Alain BERTRAND « Hyper- Ruralité : un parc national en 6 mesures et 4 recommandations pour restaurer « l'égalité républicaine » remis à Mme Sylvia PINEL, ministre du Logement en juillet 2014, document donné par nos commanditaires

« Stratégie intégrée de développement territorial », Mars 201, dossier de candidature à l'appel de manifestation d'intérêt au titre du PO/FEDER, document donné par nos commanditaires

Contrat de ville – Nevers, février 2015, « Cadre de vie et renouvellement urbain », document donné par nos commanditaires

OPAH-RU de la ville de Nevers : « Objet de la convention et périmètre d'application » 2014, document donné par nos commanditaires

Sylvie ESPARRE, « les villes moyennes française, enjeux et perspectives » collection travaux

Yves JANVIER « Les villes moyennes dans les politiques d'aménagement du territoire » février 2015, Rapport pour la DATAR

Jean-Michel FLOCH et Bernard MOREL, « Panorama des villes moyennes », 2011, Document pour l'INSEE