

**17 Juin 2024**

Quelle piétonisation pour le  
centre-ville de Bourges ?

Avis rendu par l'Assemblée citoyenne de Bourges



PAR ICI LA DÉMOCRATIE



ASSEMBLÉE  
CITOYENNE

  
BOURGES



# SOMMAIRE

Rappel de la saisine	p. 1
Méthodologie l'avis	p. 2
Enjeu #1 : Aménagement de l'espace	p. 4
Enjeu #2 : Accessibilité et mobilité	p. 7
Enjeu #3 : Attractivité et valorisation de l'espace	p. 14
Et donc ...	p. 19
Annexe : Résultats et analyses des consultations	p. 20





Notre Assemblée Citoyenne (AC), volonté de la municipalité de répondre à la nécessité d'une démocratie vivante, s'inscrit dans une démarche à plus long terme qui doit permettre de renouer avec l'effort de démocratisation de l'action publique.

Ses membres unanimement engagés dans l'intérêt général, ont travaillé depuis plusieurs mois sur cette nouvelle saisine. Le souhait exprimé est que l'avis soit intégrée aux réflexions des élus municipaux et des services.

L'AC a vu le jour le 15 septembre 2021 à Bourges. Elle a rendu 3 avis en 2 ans et a ainsi acquis une certaine maturité et nous l'espérons, une légitimité.

Le 6 novembre 2023, le Maire de Bourges, Yann Galut, a installé une assemblée partiellement renouvelée. Elle se compose aujourd'hui de 53 membres, 27 femmes, 26 hommes, de tous les quartiers de Bourges, de 22 ans à 83 ans et de tous milieux socio-professionnels. A cette même occasion, l'Assemblée citoyenne a été saisie par M. le Maire sur la question suivante :

### **Quelle piétonisation pour le centre-ville de Bourges ?**

*Cette saisine se situe dans un contexte climatique qui impose à notre ville à franchir une nouvelle étape d'aménagement qui favorisera encore plus les déplacements doux.*

*Afin de répondre au mieux à la saisine, vos réflexions pourront porter sur un nouveau périmètre : Piétonisation partielle ou totale ? Quelles rues concernées ? Quelle saisonnalité ? Vos réflexions pourront également porter sur l'aménagement : Quel mobilier urbain ? Quelle végétalisation ? Quelle signalétique ?*

*La saisine pourrait être étudiée de manière thématique, par exemple :*

- *Le rôle de la piétonisation en termes d'attractivité pour notre ville ?*
- *Quels enjeux autour de la santé publique ?*
- *L'impact de la piétonisation dans la lutte contre le réchauffement climatique ?*
- *Comment partager l'espace public de façon respectueuse entre les piétons, vélos et véhicules ?*
- *Que faut-il faire pour que la piétonisation rime avec sécurité, confort et inclusion de tous les usagers ?*
- *Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres questionnements pourront être posés en fonction de votre expertise d'usage, de vos souhaits.*

*Vous aurez la possibilité de saisir des experts (services municipaux ou en dehors) et vous rendre dans des villes inspirantes.*

**Notre méthode** : Compte tenu des enjeux de cette demande structurante qui va engager la ville sur plusieurs décennies, la saisine ne pouvait être traitée qu'après une maîtrise la plus large possible, du périmètre. Deux d'entre eux ont été étudiés : **la petite couronne** (« l'enceinte gallo-romaine » et des rues Bourbonnoux, Sanson, Montcenoux, et Joyeuse) et **la grande couronne** (le périmètre comprenant l'intérieur des axes structurants : Auron, Juranville, Gambetta, République, Clémenceau, Anatole France, Brisson, Marceau).

carte 1

Cette piétonisation est pensée en deux temps : Une première étape de piétonisation sur le périmètre de l'hyper-centre puis un élargissement progressif du dispositif au périmètre intérieur des boulevards. Cette réflexion a également pris en compte la perspective de Bourges 2028.

Nous avons donc décidé de recueillir un grand nombre d'avis sur le sujet. Un tel projet ne pouvant réussir qu'après une analyse plus précise des enjeux et de la prise en compte de l'avis des citoyens berruyers.

Ces derniers mois nous avons :

**[Auditionné]** :

- Yann LE GALCHER, Chef du Service Cœurs de ville (Bourges Plus) pour une présentation du diagnostic Action cœur de ville réalisé par la Fabrique urbaine.
- Cécile CONTASSOT, Cheffe du secteur Ville d'Art et d'Histoire (Ville de Bourges) pour un examen de la signalétique existante des points d'intérêt historique.
- L'Office des Commerçants et Artisans de Bourges (OCAB)
- La Jeune Chambre Economique (JCE)
- L'Association des riverains et commerçants de la rue Moyenne
- L'Association des Paralysés de France (APF)
- L'Association Valentin Haüy (personnes déficientes visuelles)
- Mon Cher vélo

**[Sollicité]** différents organismes qui n'ont pas donné suite

- GEDHIF
- La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI)
- La Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA)
- L'Office de Tourisme

**[Réalisé]** deux déambulations dans les deux périmètres cités ci-dessus (in et hors centre historique) pour évaluer les contraintes et les bénéfices.

**[Réalisé]** un questionnaire à destination des habitants de Bourges et de l'Agglomération qui compte 663 réponses.

**[Recueilli]** les avis des commerçants du centre-ville sur la question de la piétonisation.

**[Échangé]** via visioconférence avec les services municipaux de Tours qui ont conduit une démarche participative sur la piétonisation de place du Grand Marché (Place du Monstre).

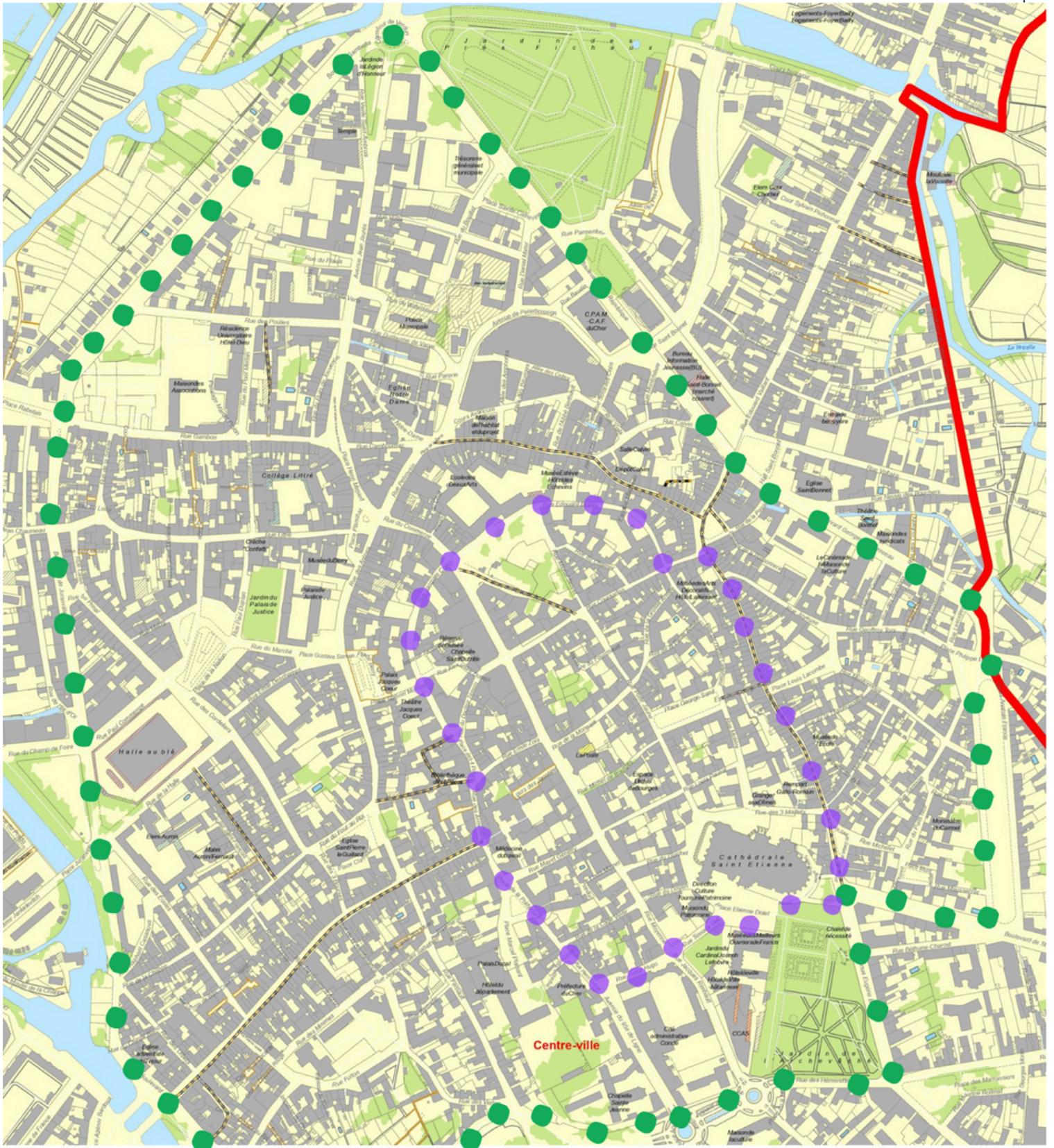
**[Visité]** de ville inspirante : Chartres

**[Participé]** à 10 ateliers qui nous ont permis d'affiner progressivement l'avis qui vous sera rendu.

L'avis se compose de 3 grands enjeux :

**Aménagement de l'espace \* Accessibilité et mobilité \* Attractivité et valorisation de l'espace**

# CARTE 1 : PÉRIMÈTRES



● Périmètre grande couronne

● Périmètre petite couronne

Il s'agit de déterminer un périmètre adapté pour permettre une mise en place pertinente et optimale de la piétonisation. Afin de rendre facilement identifiables et praticables les rues et les espaces piétonniers, il est indispensable de rendre homogènes les aménagements des espaces urbains.

Nous aborderons dans cette thématique :

- **Les bornes d'accès**
- **Le mobilier urbain**
- **Le revêtement du sol**

### Bornes d'accès

Elles doivent sécuriser les espaces piétons tout en permettant la circulation temporaire des véhicules des commerçants, riverains et prioritaires. De nombreuses villes ont adopté ce système de délimitation de l'espace et de gestion des flux.

**Quel constat ?** Il existe encore trop de croisements dangereux entre usagers dus à un flux permanent de véhicules moteurs, notamment dans des espaces peu adaptés (présence de stationnement sur voirie ne permettant pas de déplacement sécurisé des piétons : rue Pauliat, Michel de Bourges, Grosse Armée). Le centre-ville de Bourges possède déjà des bornes d'accès rétractables et donc un système déjà connu par les riverains, commerçants, livreurs etc.

### Nos préconisations

- **Planter de nouvelles bornes d'accès** pour identifier et sécuriser le périmètre. Identification des bornes existantes (ex : Moyenne, Place des 4 piliers, Rue Bourbonnoux) et de propositions de nouvelles bornes en cohérence avec nouveaux espaces à piétonner (ex : intersection Bourbonnoux et rue des 3 maillets, croisement rue V. Hugo et Henri Ducrot).

### carte 2

### Revêtement du sol

Il s'agit également de faire des choix de matériaux plus esthétiques, confortables et amortissants en ce qui concerne le revêtement au sol. Les déambulations que nous avons menées sur le centre-ville ont fait apparaître le besoin d'uniformiser la voirie. Si le périmètre défini devient piéton, les rues doivent être réaménagées en conséquence.

**Quel constat ?** Celui d'un sol inconfortable et bruyant. Les pavés anciens ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite, comme c'est le cas des rues Montcenoux, 3 Maillets, Porte Jaune, etc. Des dénivelés entre le trottoir et la voirie rendent difficile la circulation des piétons, surtout dans des situations où le trottoir est trop étroit pour l'emprunter en toute sécurité (ex : rue Pauliat).

### Nos préconisations

- **Privilégier des pavés plats non glissants et non bruyants** : sécurité et durabilité
- **Planter moins de trottoirs** pour éviter les changements de niveaux dans les rues piétonnes

## CARTE 2 : BORNES D'ACCÈS ET LIAISONS PIÉTONNES



● Propositions de bornes

● Bornes existantes



Rues piétonnes existantes



Propositions de rues à piétonner



Propositions de rues partagées



revêtement pavé - Ville de Chartres



exemple de mobilier urbain de jeux

## Mobilier urbain

Les visites inspirantes, les échanges lors des ateliers et les rencontres avec les acteurs du centre-ville ont permis de pointer la nécessité de compter sur un mobilier urbain plus important (bancs, toilettes) et qui s'inscrit dans le plan de longévité de la Ville de Bourges. Bancs et toilettes sont également des marqueurs d'inclusion pour les publics les plus « fragiles ».

**Quel constat ?** Les réflexions sur une future piétonisation du centre-ville, doivent mettre en avant la question des marqueurs d'inclusion. Comptons nous suffisamment de toilettes, de bancs et de lieu de rencontre pour accueillir des touristes, des consommateurs, les habitants ? On compte à Bourges 9 toilettes publiques pour une population de 64 362 habitants. Dans les communes de cette tranche de la population (50000 à 100000 habitants), il y a en moyenne 9.28 sanitaires. Le ratio est plutôt favorable, néanmoins le périmètre est trop étroit (ex : Jardin de l'Archevêché et Rue du Doyen). En ce qui concerne les bancs, la Ville de Bourges a lancé le Plan banc. Un diagnostic a été établi dans chaque quartier pour évaluer le nombre de bancs supplémentaires nécessaires.

## Nos préconisations

- **S'appuyer sur le « plan banc »** de la ville pour savoir où placer les nouveaux bancs
- **Implanter un mobilier de convivialité** en créant des lieux de vie : des bancs (pour converser à deux, pour un groupe etc.), des tables dans espaces plus calmes/intimes (pique-nique), des tables de jeux (dame, échec, etc.), jeux géants
- **Mise en place d'un groupe de travail** pour programmer un plan de rénovation/réouverture de toilettes à des endroits stratégiques.
- **Communiquer sur les toilettes existantes** pour permettre de mieux les repérer.

Les réflexions sur la piétonisation du centre-ville imposent que l'on se concentre sur les aspects sous-jacents à cette dernière. Lors de la première séance destinée à la priorisation des axes de travail, les questions de mobilité et d'accessibilité nous sont apparues comme des évidences. Les avantages à la piétonisation sont nombreux, redonner la place aux piétons, réduire la pollution sonore et visuelle, augmenter la qualité de l'air, apaiser l'espace, le rendre plus sécurisé etc. Néanmoins, nous ne pouvons faire l'impasse sur les inconvénients tels que la difficulté d'accès de certains publics, une circulation alentour perturbée, une possible baisse de fréquentation. Les propositions émises prennent en compte les inconvénients liés à la piétonisation (partielle ou totale) du centre-ville afin de la rendre la plus optimale. Piétoniser oui, mais pas à tout prix !



### ACCESSIBILITÉ

Qu'ils s'agissent des riverains, des sociétés de livraisons, des services publics et au public ou encore des consommateurs, de multiples acteurs empruntent le centre-ville. Et c'est de leur accessibilité, à tous, qu'il est question. Pour permettre une vue complète, une consultation des acteurs était nécessaire : **les acteurs économiques, les riverains, les consommateurs.**

### Les acteurs économiques

Nous avons réunis des représentants de la Jeune Chambre économique, de l'Office des commerçants et artisans de Bourges (OCAB) et l'Association des commerçants et riverains de la rue Moyenne à l'occasion d'un temps d'échange et de débat sur la piétonisation. Nous avons également pu prendre en compte l'avis de divers commerçants (vente de marchandises, prestation de service etc.) de la Place Gordaine, des rues Mirebeau, Coursarlon, Moyenne, Auron et Bourbonnoux.

**Quel constat ?** Celui d'une réalité où les commerçants, bien qu'attachés à leurs voitures n'en sont pas pour autant dépendants. Certes, des offres sont à étudier pour permettre une piétonisation des plus optimale, mais elle n'en est pas moins impossible. Les commerçants de la Place Gordaine, des rues Mirebeau ou encore Bourbonnoux, se sont adaptés au changement. Beaucoup sont d'accord pour dire que la piétonisation de la Place Gordaine, il y a une vingtaine d'année, a donné un regain d'énergie à cette dernière. Mais, parce que oui, il y a un mais, « attention à ne pas mettre tout le monde dans le même panier ». Il faut savoir différencier les besoins des commerces de bouches, les artisans (prestations de services) ou encore les bars et restaurants. Le tout en prenant en compte leur localisation.

### Nos propositions

- **Réglementer l'accès aux véhicules** : permettre aux commerçants qui en ont le besoin de rejoindre leur commerce en voiture pendant les horaires des livraisons et possibilité d'arrêts minutes en dehors des horaires de livraisons.
- **Maintenir l'accès livraisons** tel qu'il est défini aujourd'hui : jusqu'à 11H dans les zones piétonnes ou partagées
- **Accès minutes pour les taxis** (hôtels, PMR)

Outre la réalisation d'un questionnaire, sur la question de la piétonisation à destination de tous les acteurs du centre-ville, nous nous sommes entretenus avec l'Association de riverains de la rue Bourbonnoux. Les riverains sont les premiers impactés par les changements urbains qui s'opèrent régulièrement, et d'autant plus en cœur de ville. La rue Bourbonnoux n'est pas choisie par hasard. Scindée et pavée, cette rue possède un pan piéton (partie basse) et l'autre circulaire (partie haute). Un cas d'étude idéal pour se rendre compte des avantages et inconvénients qu'offrent la piétonisation, à tous points de vue.

**Quel constat ?** Ce n'est ni blanc ni noir. Les riverains ont adapté leurs usages et leurs modes de vie à la piétonisation. La question de l'accès des résidents à leurs logements fut l'un des premiers sujets évoqués lors de nos déambulations en centre-ville. Le sujet revient également dans l'analyse des réponses au questionnaire.

### Nos propositions

- **Création d'un accès minutes pour riverains** dans les zones non circulables (dépôt de courses, d'enfant, de PMR, professionnels de santé, etc.)

### Les consommateurs

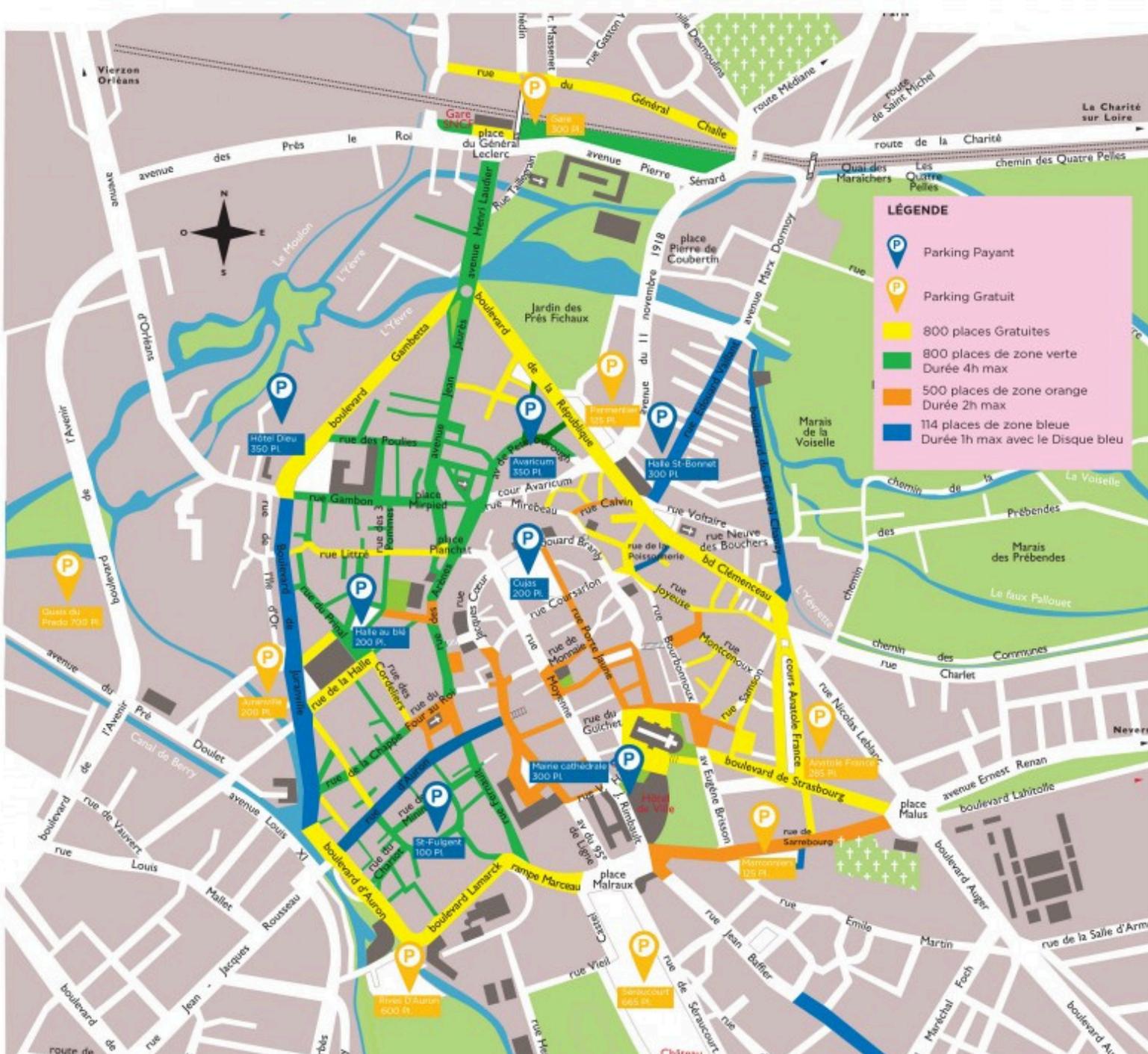
Selon que l'on est issu du centre-ville, de quartiers périphériques, d'une des 17 villes de l'Agglomération ou plus largement, les modes de déplacements diffèrent. Néanmoins, tous restent des consommateurs du centre-ville. Si 2028, signifie « 365 jours de Printemps de Bourges », comme aime le dire M. le Maire, alors la question de la piétonisation prend toute sa place.

**Quel constat ?** Il s'agit de travailler des offres en fonction des modes de consommation et de déplacements des citoyens : stationnement, transport, mobilier urbain, matériaux. La ville de Bourges compte déjà 5000 places de stationnement (dont 3000 gratuites et 2000 payantes réparties sur onze parkings à proximité immédiate du centre-ville et en centre-ville). Un nombre adapté à son échelle. Alors la question est ailleurs : comment encourager l'utilisation des parkings à proximité du centre-ville ?

### Nos propositions

- **Création de liaison par navette** entre le centre-ville et les parkings autour des axes structurants : Hôtel Dieu, Séraucourt, Marronniers, Plateau des rives d'Auron) et réduction du prix du parking quand payant si utilisation de ces parkings.
- **Communication sur l'offre de stationnement gratuite ou payante.** Il s'agit de faciliter les circuits de l'entrée dans le centre-ville jusqu'aux points d'intérêt.
- **Communiquer sur les offres de transports du soir** (après événements sportifs, culturels ou pour toutes autres sorties en centre-ville) : campagne de communication à grande échelle et en lien avec le Prado, la Maison de la Culture et la Gare sur l'offre Vitabus.
- **Création d'un espace de conciergerie** avec dépôt temporaire (bagages, courses, etc.).

# CARTE 3 : STATIONNEMENT VOITRE



Nous avons choisi de différencier l'accessibilité et la mobilité. De travailler l'accessibilité en fonction des différents acteurs et de leurs besoins, et de penser la mobilité pour tous. La question de la mobilité s'adresse aussi bien à un riverain, qu'à un commerçant ou un touriste. Il ne s'agit plus du citoyen en tant qu'acteur du centre-ville mais du citoyen en tant que personne mobile. Alors la mobilité est pensée douce, réduite et bas carbone. Il s'agit également de la question de l'inclusion et du partage de l'espace.

Dans cette thématique nous aborderons les sujets de :

- **L'inclusion**
- **Des espaces partagés**



### Inclusion

Comment assurer à tous les citoyens de pouvoir circuler en centre-ville ? L'accès universel ! Nous avons auditionné sur cette question des délégations départementales des associations Valentin Haüy (aide aux aveugles et malvoyants) et des paralysés de France (APF).

**Quel constat ?** Les personnes à mobilité réduite (PMR) éprouvent une certaine crainte pour se rendre et se déplacer en centre-ville. Travailler et améliorer les circuits « piétons » pour favoriser le déplacement des PMR. L'accessibilité du centre-ville pose la question de l'égalité des droits des citoyens.

### Nos propositions

- **Développement des arrêts de bus PMR** : développer les arrêts PMR, dans un premier temps aux arrêts existants des navettes Séraucourt et Auron. Il est à noter que la navette n'est pas toujours accessible aux PMR, néanmoins les Liberty bus peuvent prendre le relais.
- **Cartographier les bandes podotactiles** existantes et en créer de nouvelles dans les lieux où le besoin est fort (en co-construction avec les associations concernées).
- **Développer les feux tricolores sonores** (en co-construction avec les associations concernées). L'association Valentin Haüy en collaboration avec la Ville de Bourges va mettre à disposition pour les non-voyants un système de boîtier à télécommande pour déclencher les feux sonores.

Le centre-ville est devenu un espace de cohabitation entre différents modes de transports : à pied, à vélo, à trottinette, en transport en commun, nous avons l'embarras du choix. Mais cela s'avère-t-il toujours si bénéfique ? L'association Mon Cher Vélo a partagé sa vision de la mobilité.

**Quel constat ?** Il faut apprendre à partager l'espace ! La cohabitation entre vélo, piéton et trottinette peut s'avérer chaotique et dangereuse lorsqu'elle n'est pas organisée sur la voirie. Plus que de la cohabitation, il y a besoin de coopération. Si l'on s'en tient au classement du « Baromètre des villes marchâbles », Bourges n'est pas très bonne élève et se classe en E « plutôt défavorable ». Il s'agit d'encourager la mobilité douce dans le centre-ville et cela passe par le développement d'espaces piétons (espaces aux piétons) et d'espaces partagés (espaces ouverts à toutes les mobilités douces).

## Nos propositions

- **Création de zones piétonnes identifiées** par une signalétique et un marquage au sol, obligeant les vélos et trottinettes à poser pied-à-terre dans les rues ne permettant pas le partage (rue Pauliat, Rue du Doyen, Rue de la Monnaie, etc.)
- **Création d'espaces partagés à destination des mobilités douces**, identifiés par une signalétique et un marquage au sol (ex : La rue moyenne pourrait être partagée physiquement entre plusieurs modes de déplacement (piéton/vélos/trottinettes et transport en commun))

## carte 2

- **Installation d'arceaux vélos** : aux entrées des zones piétonnes (attention la localisation ne doit pas être un obstacle à la circulation des piétons) et dans les zones partagées. Il est important de les rendre plus visibles et accessibles en les signalant par des panneaux
- **Création de parking trottinettes** : réaliser un marquage au sol, à proximité des arceaux vélos pour signaler la possibilité de se stationner à proximité des zones piétonnes (interdiction de circulation).

## carte 4



## CARTE 2 : BORNES D'ACCÈS ET LIAISONS PIÉTONNES

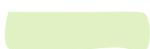


● Propositions de bornes

● Bornes existantes



Rues piétonnes existantes

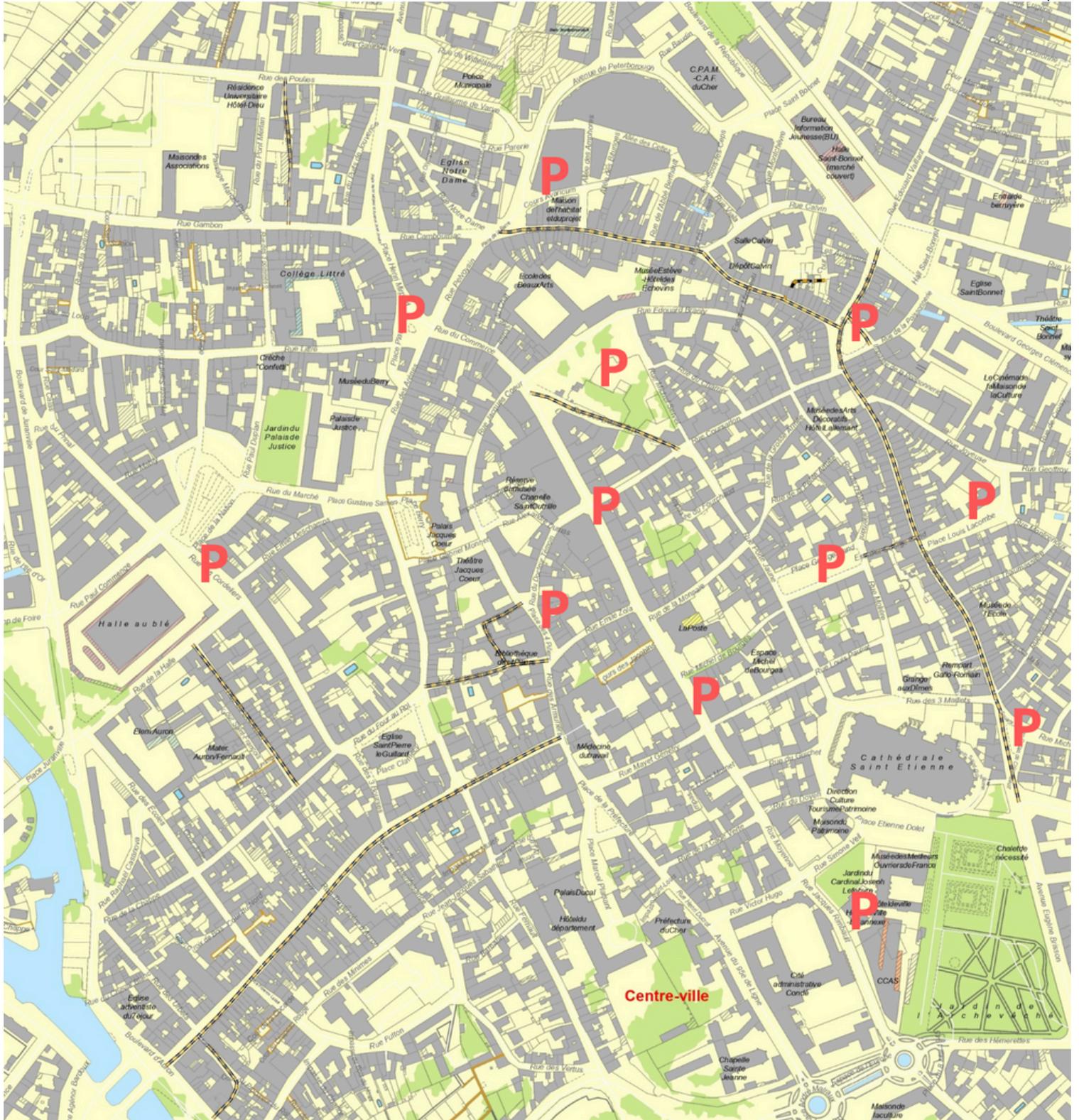


Propositions de rues à piétoniser



Propositions de rues partagées

## CARTE 4 : STATIONNEMENT VELO ET TROTINETTES



**P**

Propositions d'implantation de stationnement vélos et trottinettes

Cette question a été identifiée comme un élément consubstantiel à celle de la piétonisation et du dynamisme du centre-ville. Il s'agit de rendre l'espace (voirie, bâtiment, logement) accueillant et incitatif. L'attractivité est une des conditions pour assurer un bon niveau de fréquentation des personnes régulières fidélisées, de touristes et pour favoriser l'implantation de logements. Il s'agit aussi d'influer sur l'ambiance (accueillant), plaisant (esthétique) pour les visiteurs de tous âges et permettre tous les usages. La diversité des commerces est un enjeu. Il est à noter que la présence de commerces indépendants ou franchisés est utile pour répondre aux besoins divers, selon les moyens et les générations. Les commerces indépendants sont plus solides que les enseignes de grands groupes. Le niveau de fréquentation passe également par la valorisation du patrimoine, enjeu majeur de la piétonisation de l'espace.

### ATTRACTIVITÉ

Une ville dynamique, accueillante et homogène. Il faut donner envie de consommer le centre-ville, de l'arpenter, de flâner, de le visiter. Une ville où il fait bon vivre, à tous âges. L'attractivité s'adresse à tous les acteurs. Elle passe par le besoin de pouvoir vivre sa ville. La piétonisation doit être également pensée pour favoriser le tourisme.

Dans cette thématique nous aborderons les sujets :

- **Convivialité**
- **Liaisons entre les rues piétonnes**
- **Signalétique**
- **Habitat**

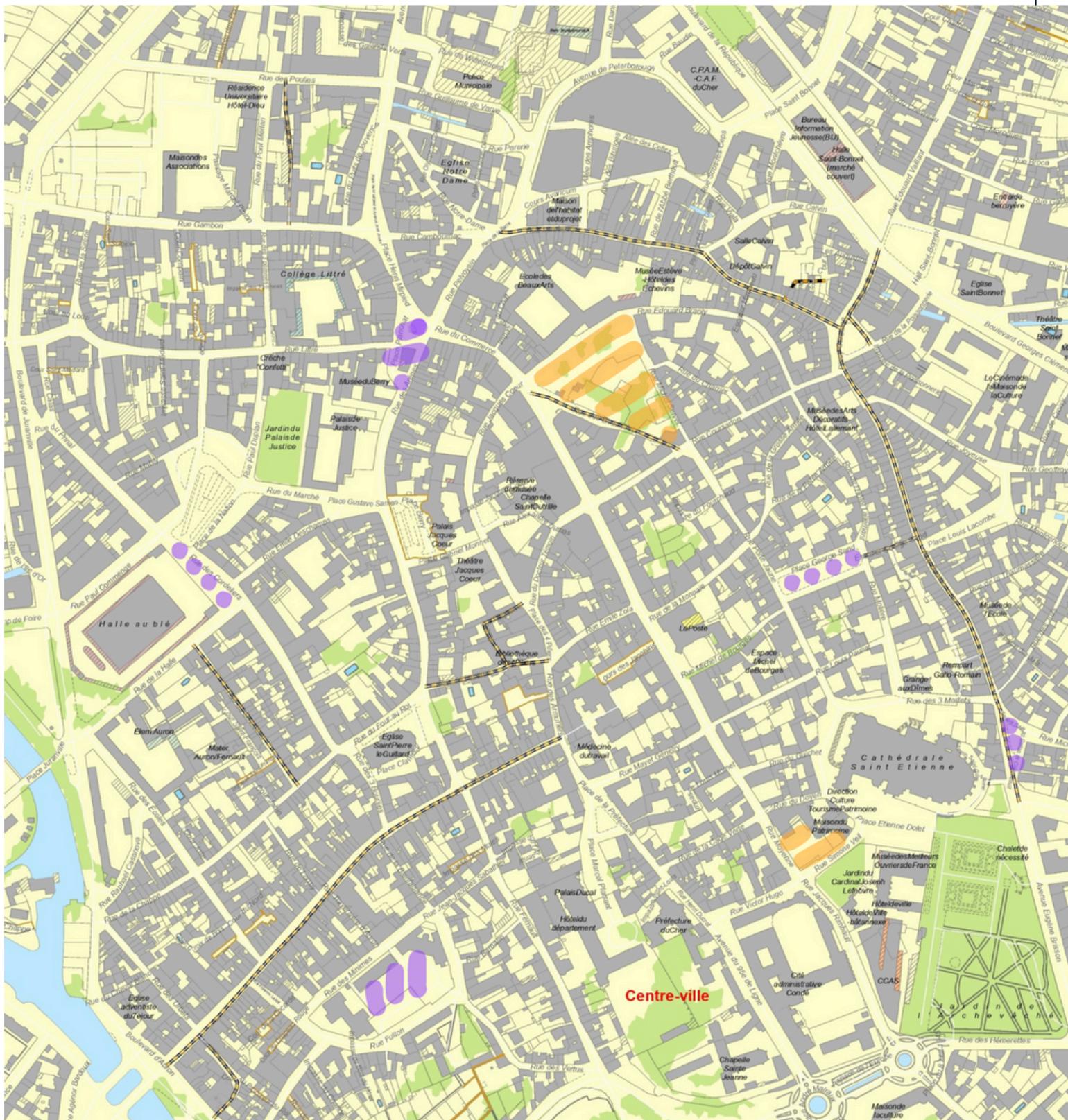
### Convivialité

Le besoin d'une convivialité « retrouvée » est identifié. Le fait de pouvoir s'arrêter et converser passe par la l'implantation d'espaces de rencontre sécurisés, pour laisser les enfants jouer. Il faut réfléchir à des espaces pratiques pour acheter, manger, se détendre, se cultiver. Ces espaces sont nécessaires.

**Quel constat ?** Il y a trop peu de places aménagées en centre-ville de Bourges alors que les espaces existent. Comme nous l'avons vu à Chartres, où de nombreux lieux ont été rendus conviviaux, par des aménagements urbains adaptés.

### Nos propositions

- **Planter de nouvelles « Place de vie »** : il s'agit d'espaces permanents ou temporaires : implantation d'un mobilier urbain de convivialité et/ou des extensions de terrasses de bar (Place Simone Veil, Square Gaëtan Gatien de Clérembeau, Parking St Fulgent, devant la Halle au Blé, notamment au moment du marché le samedi).



Propositions de places de vie



Places de vie existantes

Il s'agit de fluidifier, sécuriser et inciter les déplacements entre les rues commerçantes.

**Quel constat ?** De nombreuses ruptures existent entre certaines rues piétonnes (ex : rue Auron et Rue Moyenne) perturbant le cheminement logique dans la ville (voirie et signalétique).

### Nos propositions

- **Développer des liaisons piétonnes dynamiques** via des dispositifs innovants et attractifs (ex : mettre un toboggan aux Jacobins pour dynamiser le lieu et faire connaître le passage).



Signalétique

Il s'agit de faciliter et rendre confortable tous les déplacements, notamment ceux des touristes ou usagers ponctuels.

**Quel constat ?** Aujourd'hui tout passe par le visuel, tout est facilité. Il est donc essentiel de pouvoir se repérer rapidement lorsque l'on arpente une ville. A Bourges, les sites les plus importants ne sont toujours correctement signalés. Cela défavorise certains sites par rapport à d'autres et décourage les visiteurs.

### Nos propositions

- **Mise en place d'une signalétique piétonne** spécifique pour se déplacer de monument en monuments, identifier des circuits de promenades et indiquant le temps estimé (ex : la signalétique de la liaison douce entre le centre-ville et la Maison de la Culture de Bourges).



Ville de Bourges



© Fabrique urbaine

Résidentiel et touristique. L'enjeu est pluriel. Grâce à l'occupation des logements vacants, il est possible d'améliorer la diversité démographique des centres villes et de lutter contre l'implantation abusive des logements courtes durées.

**Quel constat ?** Le centre-ville est composé majoritairement des personnes seules jeunes ou âgées. On y compte seulement 7 % de couple avec enfants. Il y a donc un enjeu clair de diversification démographique de cet espace, possible grâce à la présence de logements vacants (16%).

## Nos propositions

- **Recenser les logements** de location en courte durée et rencontrer les bailleurs sociaux et propriétaires pour engager un plan de relogement des familles avec enfants.

## VALORISATION

Valoriser l'existant car Bourges possède de nombreux monuments historiques qui embellissent la ville et des parcs et jardins qui participent à la réduction de la chaleur en centre-ville. Cela passe aussi par la réduction des points noirs de l'espace public.

Dans cette thématique nous aborderons :

- **Les îlots de chaleur**
- **Protection du patrimoine historique**
- **Containers**

## Ilôts de chaleur

Les centres villes emmagasinent davantage l'énergie du soleil que les quartiers périphériques. Cela crée davantage de bulles de chaleur, l'été. Il s'agit de lutter contre ce phénomène, qui s'intensifie avec le réchauffement climatique.

**Quel constat ?** La question du rafraîchissement des espaces publics est devenue incontournable. Certains espaces du centre-ville deviennent presque invivables au moment des canicules.

## Nos propositions

- **Planter des systèmes pour lutter contre les îlots de chaleur.** Plantation d'arbres, de plantes diverses et installation de voilage (ex : Rue moyenne, Parvis Cathédrale, Auron, Avaricum, Place Simone Veil).

Que serait Bourges sans son patrimoine ? L'une des premières thématiques s'est avérée être celle de la valorisation et de protection du patrimoine historique matériel de la ville.

**Quel constat ?** A ce jour, les voitures passent au pied des monuments historiques Berruyers. Qu'il s'agisse de la Cathédrale, de Palais Jacques Cœur, l'Hôtel de Poste, les maisons à colombages de la Bourbonnoux. De nombreuses villes font le choix de piétonniser les abords des sites historiques pour participer à leur protection. Le lien entre pollution atmosphérique et la détérioration de bâtiment, n'est plus à démontrer. Le passage des voitures n'est évidemment pas le seul facteur à ce phénomène mais y contribue.

### Nos propositions

- **Interdire le passage régulier de voiture** autour des bâtiments historiques dans le périmètre défini.

### Conteneurs

Nous parlons à la fois du traitement des déchets et de leur place, parfois prédominante dans l'espace public.

**Quel constat ?** Une pollution visuelle et olfactive engendrée par les conteneurs qui empiètent sur les voiries publiques parfois près des restaurants ou bars et rendant insécure le passage des usagers. A Chartres, nous avons pu constater que l'implantation de nombreuses colonnes enterrées, a solutionné en grande partie cette question.

### Nos propositions

- **Développer des colonnes enterrées** de dépôts des ordures ménagères pour tous les publics (commerçants, résidents).
- **Habiller les conteneurs** ne pouvant bénéficier d'un système de colonnes enterrées.



Colonnes enterrées - Ville de Chartres

Nous avons souhaité mettre en avant l'exemple de la rue Moyenne. **Véritable colonne vertébrale du centre-ville**, cette rue se prête à toutes les mises en œuvre concrètes évoquées dans l'avis :

- Espace partagé entre les mobilités douces (piéton, vélo, trottinette, navette)
- Réaménagement pour permettre un sol au même niveau et l'accès à tous les publics.
- Ajout de signalétique (point d'intérêt touristique, commerces, bars/restaurants).
- Ajout de mobilier urbain : rue fréquentée pour se rendre d'un espace à un autre. Cela peut être un espace de « pause » ou de « flânerie ».
- Végétaliser ou ombrager l'espace : la largeur de la rue l'expose davantage aux rayons du soleil et par conséquent à la chaleur.



Rue Moyenne - © Berry Républicain

### Et donc ...

Le questionnaire sur la piétonisation a recueilli 663 réponses. Cela montre un fort intérêt de nos concitoyens sur les questions de l'aménagement de la ville. Nous vous invitons à prendre connaissance des résultats (cf annexe). Notons que 80% des répondants sont pour une piétonisation plus large que celle d'aujourd'hui. Cela démontre une évolution des mentalités et une diminution des résistances avec comme argument principal : la sécurisation et l'apaisement de l'espace public.

Comment allons nous accueillir les visiteurs de Bourges 2028 ? N'avons-nous pas intérêt à expérimenter dès maintenant la création d'un centre-ville sans voiture ? La piétonisation devra permettre à tous les citoyens de se déplacer plus facilement et en continu sur les espaces définis.

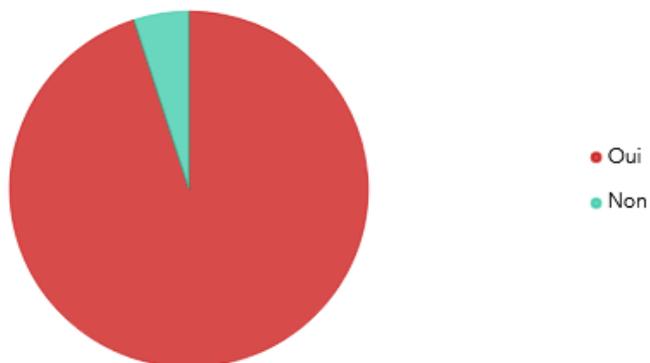
**Nous constatons que ces préconisations tendent vers une piétonisation totale et annuelle du centre-ville.**

Néanmoins, nous sommes réalistes sur la temporalité de la mise en œuvre de cet aménagement, compte tenu des enjeux budgétaires, techniques et humains. C'est pourquoi nous avons examiné deux périmètres : petite couronne et grande couronne pour une réalisation en deux temps sur du moyen et long terme.

La mise en place de nouvelles habitudes passera par une co-construction et une co-évaluation impliquant élus, agents et citoyens.

## Fréquentez-vous le centre-ville ? \*

Colonnes Barre Secteurs Carte

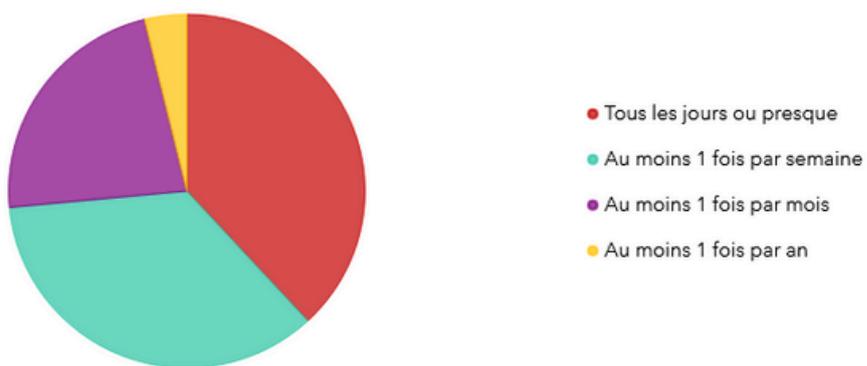
[Masquer la table](#) Catégories vides 

Réponses	Nombre	Pourcentage
Oui	630	95,02 %
Non	33	4,98 %

Avec réponse : 663 Ignorée(s) : 0

## A quelle fréquence ?

Colonnes Barre Secteurs Carte

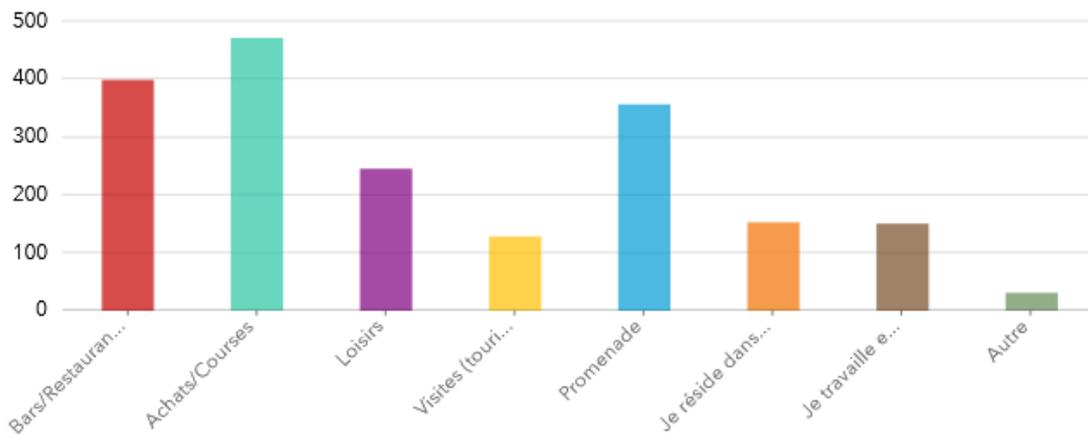
[Masquer la table](#) Catégories vides 

Réponses	Nombre	Pourcentage
Tous les jours ou presque	239	36,05 %
Au moins 1 fois par semaine	222	33,48 %
Au moins 1 fois par mois	142	21,42 %
Au moins 1 fois par an	24	3,62 %

Avec réponse : 627 Ignorée(s) : 36

A quelle(s) occasion(s) ? \*

Colonnes Barre



[Masquer la table](#)

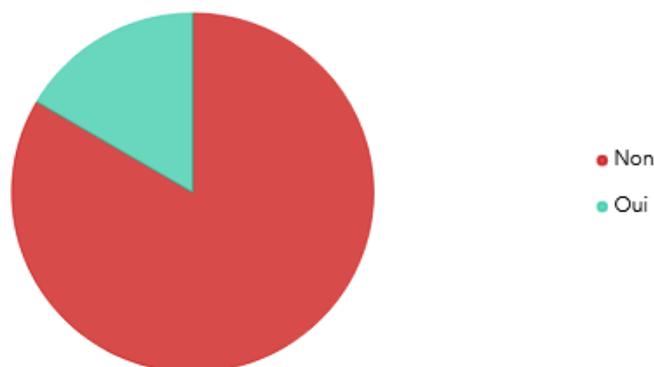
Autre réponse  Catégories vides

Réponses	Nombre	Pourcentage
Bars/Restaurants	399	60,18 %
Achats/Courses	472	71,19 %
Loisirs	246	37,1 %
Visites (touristique)	129	19,46 %
Promenade	357	53,85 %
Je réside dans le centre-ville	153	23,08 %
Je travaille en centre-ville	151	22,78 %
Autre	32	4,83 %

Avec réponse : 630 Ignorée(s) : 33

Je travaille dans un commerce ? \*

Colonnes Barre Secteurs Carte



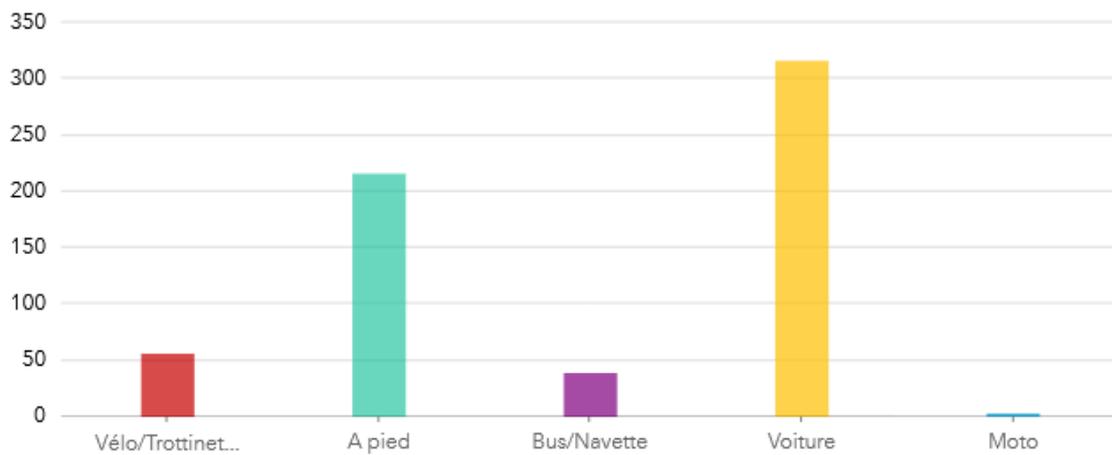
[Masquer la table](#)

Catégories vides

Réponses	Nombre	Pourcentage
Non	126	19 %
Oui	25	3,77 %

Avec réponse : 151 Ignorée(s) : 512

Quel est votre mode de déplacement le plus fréquent pour vous rendre en centre-vill... Colonne Barre Secteurs Carte



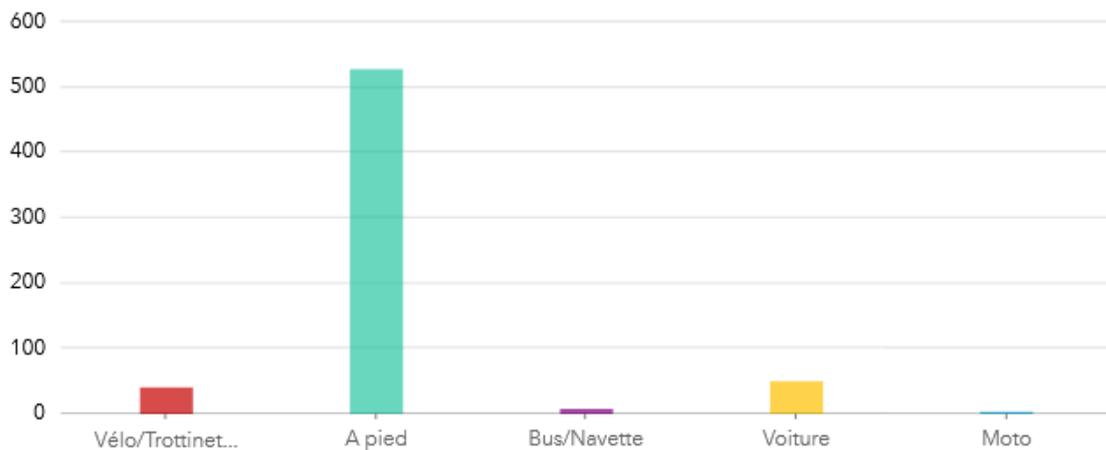
[Masquer la table](#)

Catégories vides ↑↓ Tri

Réponses	Nombre	Pourcentage
Vélo/Trottinette	56	8,45 %
A pied	216	32,58 %
Bus/Navette	39	5,88 %
Voiture	316	47,66 %
Moto	3	0,45 %

Avec réponse : 630 Ignorée(s) : 33

Comment vous déplacez-vous en centre-ville ? Colonne Barre Secteurs Carte



[Masquer la table](#)

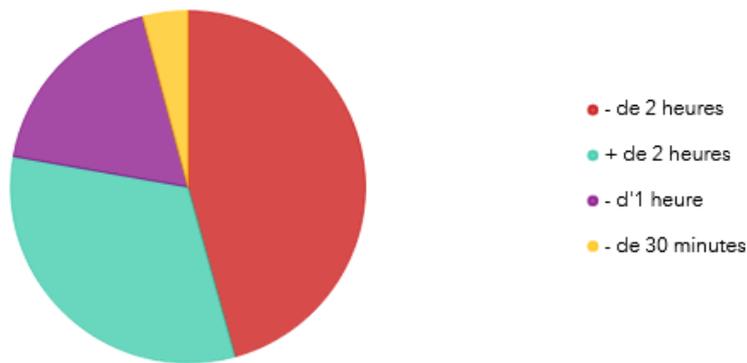
Catégories vides ↑↓ Tri

Réponses	Nombre	Pourcentage
Vélo/Trottinette	41	6,18 %
A pied	528	79,64 %
Bus/Navette	8	1,21 %
Voiture	50	7,54 %
Moto	3	0,45 %

Avec réponse : 630 Ignorée(s) : 33

Quelle est votre durée de fréquentation du centre-ville (en moyenne) ? \*

Colonnes Barre Secteurs Carte



Masquer la table

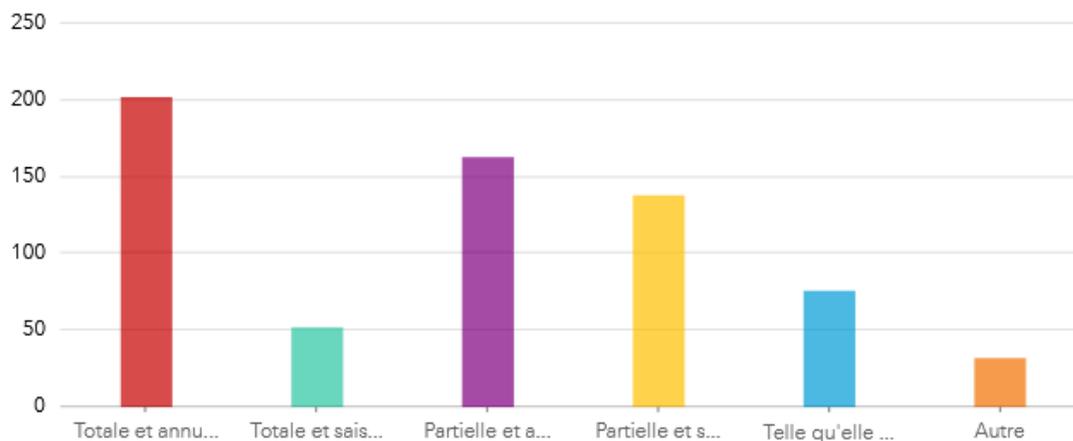
Catégories vides

Réponses	Nombre	Pourcentage
- de 2 heures	288	43,44 %
+ de 2 heures	202	30,47 %
- d'1 heure	114	17,19 %
- de 30 minutes	26	3,92 %

Avec réponse : 630 Ignorée(s) : 33

Vous êtes favorable à un piétonisation : \*

Colonnes Barre Secteurs Carte



Masquer la table

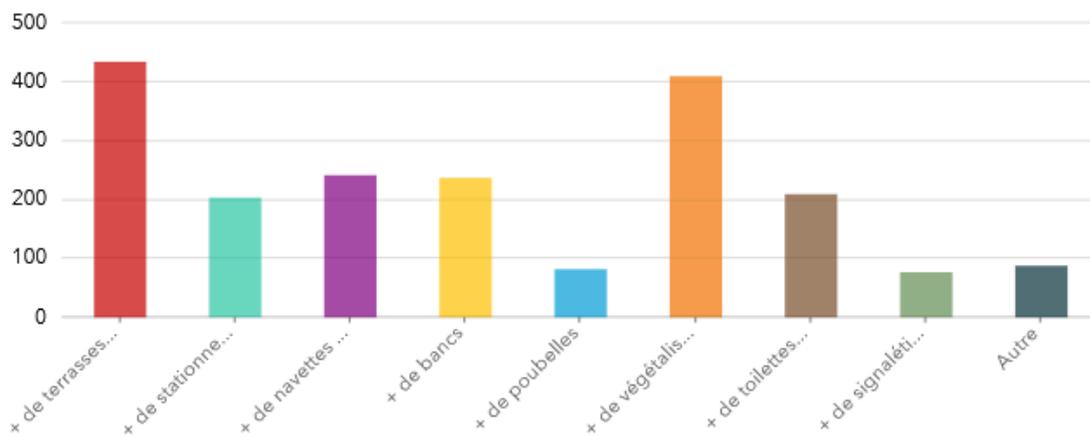
Catégories vides

Réponses	Nombre	Pourcentage
Totale et annuelle	202	30,47 %
Totale et saisonnière	52	7,84 %
Partielle et annuelle	163	24,59 %
Partielle et saisonnière	138	20,81 %
Telle qu'elle est aujourd'hui	76	11,46 %
Autre	32	4,83 %

Avec réponse : 663 Ignorée(s) : 0

Quels aménagements seraient bénéfiques pour une piétonisation optimale du centre-ville ? \*

Colonnes Barre



Masquer la table

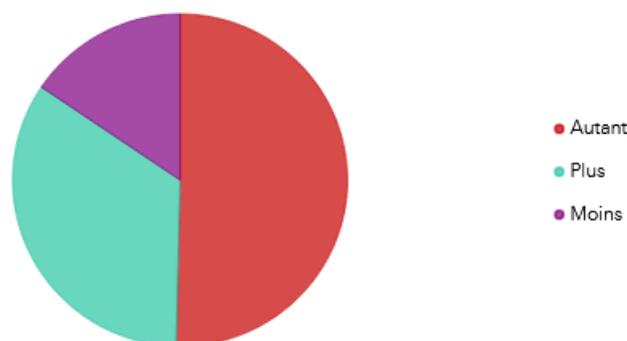
Autre réponse  Catégories vides  Tri

Réponses	Nombre	Pourcentage
+ de terrasses / Places de vie	435	65,61 %
+ de stationnements vélo	204	30,77 %
+ de navettes (P+R)	242	36,5 %
+ de bancs	238	35,9 %
+ de poubelles	83	12,52 %
+ de végétalisation	410	61,84 %
+ de toilettes publiques	210	31,67 %
+ de signalétiques	78	11,76 %
Autre	89	13,42 %

Avec réponse : 663 Ignorée(s) : 0

Si le centre-ville devient piéton, le fréquenteriez-vous : \*

Colonnes Barre Secteurs Carte



Masquer la table

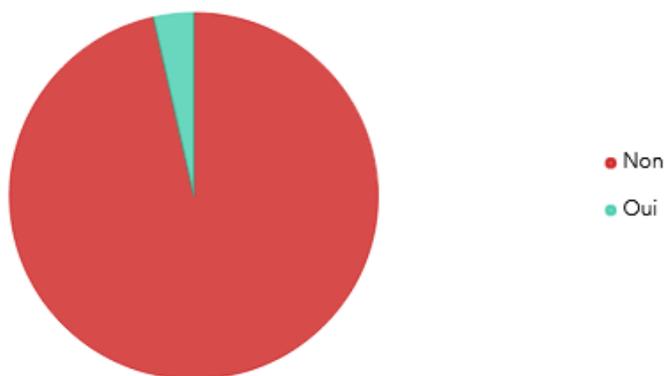
Catégories vides  Tri

Réponses	Nombre	Pourcentage
Autant	334	50,38 %
Plus	226	34,09 %
Moins	103	15,54 %

Avec réponse : 663 Ignorée(s) : 0

Etes-vous une personne à mobilité réduite (PMR) ?

Colonnes Barre Secteurs Carte



[Masquer la table](#)

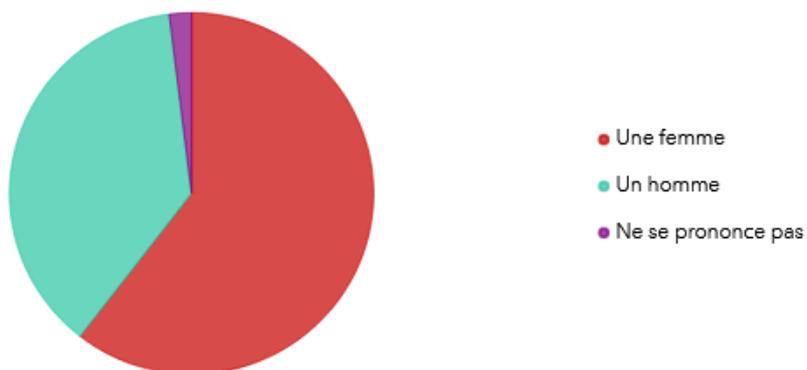
Catégories vides ↑↓ Tri

Réponses	Nombre	Pourcentage
Non	629	94,87 %
Oui	23	3,47 %

Avec réponse : 652 Ignorée(s) : 11

Vous êtes : \*

Colonnes Barre Secteurs Carte



[Masquer la table](#)

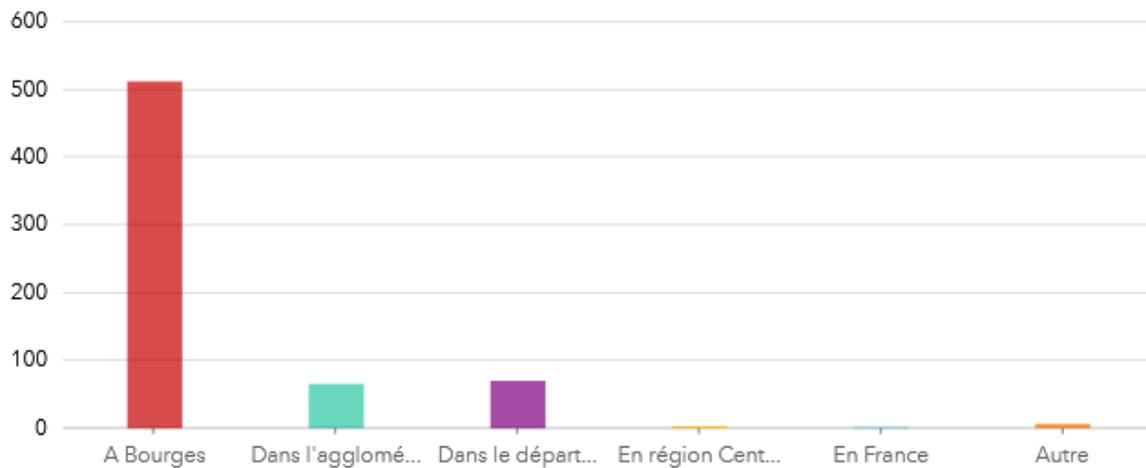
Catégories vides ↑↓ Tri

Réponses	Nombre	Pourcentage
Une femme	401	60,48 %
Un homme	249	37,56 %
Ne se prononce pas	13	1,96 %

Avec réponse : 663 Ignorée(s) : 0

Vous résidez : \*

Colonnes Barre Secteurs Carte



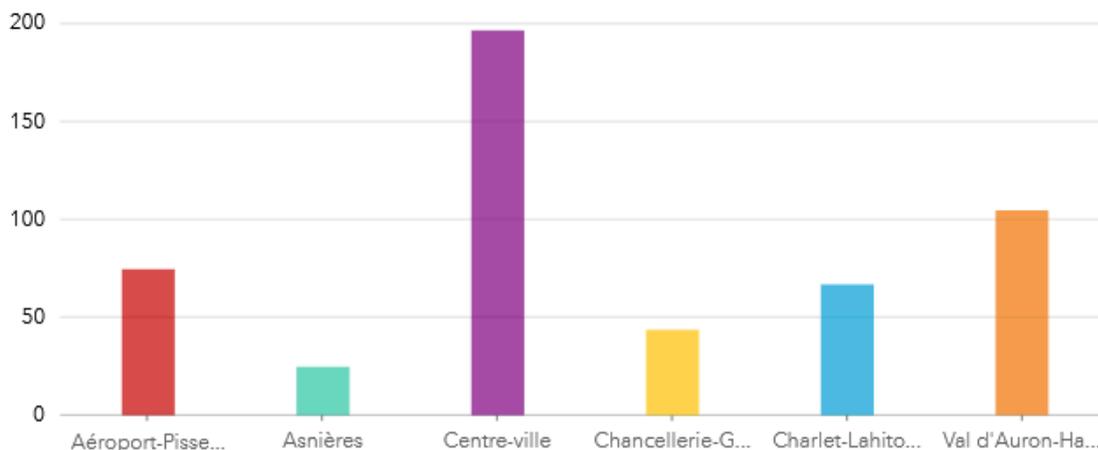
[Masquer la table](#)

Autre réponse  Catégories vides

Réponses	Nombre	Pourcentage
A Bourges	513	77,38 %
Dans l'agglomération Bourges Plus	66	9,95 %
Dans le département du Cher	71	10,71 %
En région Centre-Val de Loire	4	0,6 %
En France	2	0,3 %
Autre	7	1,06 %

Dans le quartier : \*

Colonnes Barre Secteurs Carte



[Masquer la table](#)

Catégories vides

Réponses	Nombre	Pourcentage
Aéroport-Pisseville-Pierrelay-Vauvert	75	11,31 %
Asnières	25	3,77 %
Centre-ville	197	29,71 %
Chancellerie-Gibjoncs-Moulon-Turly	44	6,64 %
Charlet-Lahitolle-Sembat-Bigarelles-Pignoux	67	10,11 %
Val d'Auron-Hameau de Gionne-Mazières-Pijolins	105	15,84 %

Avec réponse : 513 Ignorée(s) : 150

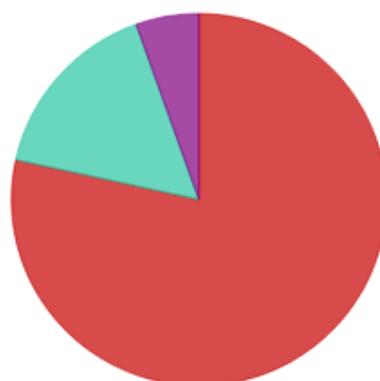


- En couple avec enfant(s)
- En couple sans enfant
- Célibataire sans enfant
- Célibataire avec enfant(s)

[Masquer la table](#)
 Catégories vides ↑↓ Tri

Réponses	Nombre	Pourcentage
En couple avec enfant(s)	260	39,22 %
En couple sans enfant	189	28,51 %
Célibataire sans enfant	159	23,98 %
Célibataire avec enfant(s)	55	8,3 %

Avec réponse : 663 Ignorée(s) : 0



- Actif
- Retraité
- Etudiant

[Masquer la table](#)
 Catégories vides ↑↓ Tri

Réponses	Nombre	Pourcentage
Actif	520	78,43 %
Retraité	107	16,14 %
Etudiant	36	5,43 %

Avec réponse : 663 Ignorée(s) : 0

## Si vous vous rendez en centre-ville en voiture, où stationnez-vous ? (293 réponses sur 663 répondants)

- Avaricum : 33%
- Séraucourt : 22%
- Anatole France : 13%
- Mairie/Cathédrale : 13%
- Marronniers : 9%
- St Bonnet : 5%
- Où l'on peut : 2%

## Les avantages possibles de la piétonisation du centre-ville :

### Confort :

- Cela donne envie de flâner dans le centre-ville
- Arrêter de respirer les gaz d'échappement
- Moins de pollution sonores
- Meilleure qualité de l'air
- Facilite la vie des habitants et des touristes

### Sécurité :

- Déplacements plus sécurisés

### Mise en valeur :

- Davantage de place pour les commerçants, pour les festivités et pour les terrasses
- Mise en valeur du patrimoine

### Attractivité :

- Commerciale
- Touristique et culturelle
- Développe la convivialité et les rencontres

## Les inconvénients possibles de la piétonisation du centre-ville :

### Accessibilité :

- Rendue difficile pour les PMR
- Saturation des parkings extérieurs

### Commerces :

- Approvisionnement et accessibilité plus difficile
- Fragilisation de certains commerces
- Baisse de la fréquentation

### Circulation :

- Engorgement des rues et axes alentours

## Fréquentation du centre-ville :

- Oui : 95% (630 réponses sur 663 répondants)
- Non : 5% (33 réponses sur 663 répondants)

Les répondants ont été classés en 3 groupes : ceux qui sont favorables à la piétonisation totale, ceux qui sont favorables à piétonisation partielle, ceux qui pensent que la piétonisation doit rester telle qu'elle est aujourd'hui.

## Profil des répondants favorables à une piétonisation totale

### Taux de réponse piétonisation totale : 38% (254 réponses sur 663 répondants) :

- annuelle : 80 % (202 réponses)
- saisonnière : 20% (52 réponse)

### Fréquentation du centre-ville ? :

- Oui : 98% (249 réponses)
- Non : 2% (5 réponses)

### Quelle consommation pour ceux qui fréquentent le c-v ?

- Achat/courses : 83%
- Bars/Restaurants : 71%
- Promenade : 63%
- Loisirs : 49%
- Visites : 24%
- Habite le c-v : 25%
- Travaille dans le c-v : 22%

### Mode de déplacement pour ceux qui fréquentent le c-v ? :

- A pied : 39%
- Voiture : 39%
- Vélo/trot : 14%
- Bus navette : 7%
- Moto : 0%

### Pourquoi une piétonisation totale ?

#### Confort :

- Cela donne envie de flâner dans le cv
- Arrêter de respirer les gaz d'échappement
- Moins de pollution sonore
- Meilleure qualité de l'air
- Facilite la vie des habitants et de touristes

#### Sécurité :

- Moins dangereux pour les déplacements en famille

**Mise en valeur :**

- Pour laisser la place aux commerçants, aux festivités et au terrasses
- C'est une belle ville à mettre en valeur

**Future fréquentation pour ceux qui fréquentent le c-v :**

- Plus : 62%
- Autant : 37%
- Moins : 1 %

**Situation pour ceux qui fréquentent le c-v :**

- Actif : 184 – 74%
- Retraité : 51 – 20%
- Etudiant : 14 – 6%

**Profil des répondants favorables à une piétonisation partielle :****Taux de réponse piétonisation totale : 45% (301 réponses sur 663 répondants) :**

- annuelle : 54 % (163 réponses)
- saisonnière : 46% (138 réponse)

**Fréquentation du centre-ville ? :**

- Oui : 95% (286 réponses)
- Non : 5% (15 réponses)

**Quelle consommation pour ceux qui fréquentent le cv ?**

- Achat/courses : 74%
- Bars/Restaurants : 64%
- Promenade : 158%
- Loisirs : 36%
- Habite le c-v: 25%
- Travaille dans le c-v : 23%
- Visites : 20%

**Mode de déplacement pour ceux qui fréquentent le c-v ? :**

- Voiture : 53%
- A pied : 34%
- Bus navette : 6%
- Vélo/trot : 6%
- Moto : 1 %

## **Pourquoi une piétonisation partielle ?**

### **Egalité :**

- Une piétonisation totale comporte trop de contraintes pour TOUS les utilisateurs, il faut donc trouver un compromis
- Permettre aux riverains de pouvoir accéder à leurs logements
- Pour que chacune et chacun puissent y vivre

### **Cohérence :**

- Certains rues obligent à interdire les voitures mais d'autres permettent un partage de l'espace
- C'est le juste milieu entre le tout piéton, et le tout voiture
- Pour que l'on ne se perde pas dans les jours, les horaires etc.
- Cela permet plus de lisibilité et de se poser moins de question

### **Attractivité :**

- Permettre aux bars et restaurants d'étendre leurs terrasses
- Pour favoriser le tourisme en période estivale et ne pas pénaliser les commerçants

### **Confort :**

- Afin de réduire la place de l'automobile, le bruit et la pollution.
- Plus de sécurité si les rues étroites deviennent piétonnes
- Favoriser la circulation des piétons

### **Future fréquentation pour ceux qui fréquentent le c-v :**

- Autant : 63%
- Plus : 21%
- Moins : 16%

### **Situation pour ceux qui fréquentent le c-v :**

- Actif : 232 – 81%
- Retraité : 37 – 13%
- Etudiant : 17 – 6%

**Profil des répondants favorables à une piétonisation telle qu'elle est aujourd'hui :**

**Taux de réponse piétonisation telle qu'aujourd'hui : 11% (76 réponses sur 663 répondants) :**

### **Fréquentation du centre-ville ? :**

- Oui : 91% (69 réponses)
- Non : 9% (7 réponses)

### **Quelle consommation pour ceux qui fréquentent le c-v :**

- Achat/courses : 55%
- Bars/Restaurants : 43%
- Promenade : 41%
- Travaille dans le cv : 28%
- Habite : 20%
- Visites : 7%
- Loisirs : 6%

### **Mode de déplacement pour ceux qui fréquentent le c-v :**

- Voiture : 48 – 70%
- A pied : 16 – 23%
- Vélo/trot : 3 – 4%
- Bus navette : 2 – 3%
- Moto : 0 – 0%

### **Pourquoi une piétonisation telle qu'aujourd'hui ?**

#### **Stationnement :**

- Manque de stationnement pour un centre-ville piéton

#### **Commerces :**

- Permet de favoriser le commerce
- Plus pratique pour accéder aux commerces

#### **Déplacements :**

- Permet de se déplacer plus facilement
- Suffisamment de zones piétonnes
- Plus facile pour les PMR

### **Future fréquentation pour ceux qui fréquentent le c-v :**

- Autant : 57%
- Moins : 36%
- Plus : 7%

### **Situation pour ceux qui fréquentent le c-v :**

- Actif : 74%
- Retraité : 19%
- Etudiant : 7%

## A NOTER !

663 personnes ont répondu au questionnaire. Cela montre l'intérêt des citoyens pour la question du cadre de vie et plus précisément l'aménagement des espaces publics.

Il est important d'avoir à l'esprit que 77% des répondants sont des actifs.

Qu'elle soit totale ou partielle, la piétonisation doit être annuelle. Sur 555 citoyens ayant répondu favorablement à une piétonisation totale ou partielle, 66 % souhaitent qu'elle soit annuelle. Cela montre le besoin d'habitude, de lisibilité et de praticité quant à la circulation en centre-ville.

95% des répondants fréquentent le centre-ville. Majoritairement les personnes qui fréquentent le centre-ville, le consomment. Les courses et achats arrivent en première position des raisons de fréquentation, suivi des bars et restaurants.

Les répondants sont majoritairement des berruyers et berruyères ce qui coïncident avec leurs modes de déplacement pour se rendre en centre-ville : en voiture et à pied. Les transports en commun n'arrivent qu'en 4ème position, malgré la gratuité des bus. Est-ce que les transports en commun ne sont pas adaptés aux usages ou est-ce un besoin de confort dans les déplacements ?

La piétonisation (partielle ou totale) du centre-ville ne décourage pas les répondants à s'y rendre. La majorité d'entre eux ont d'ailleurs répondu qu'ils fréquenteraient davantage le centre-ville si ce dernier devient piéton.

## Commerçants pour une piétonisation (totale ou partielle) :

**Taux de réponses pour : 77% (17 réponses sur 22 interrogés)**

### Type de piétonisation :

- Partielle et saisonnière : 46%
- Partielle et annuelle : 18%
- Totale et annuelle : 18%
- Totale et saisonnière : 18%

### Pourquoi une piétonisation (totale ou partielle) ?

#### Totale :

- + convivial
- Favorable à la période touristique

#### Partielle :

- Plus pratique de pouvoir accéder au lieu de travail en voiture
- Pour se balader tranquillement dans les rues piétonnes

## Commerçants contre une piétonisation :

**Taux de réponses pour : 23% (5 réponses sur 22 interrogés)**

### Type de piétonisation :

- Tel qu'aujourd'hui : 60%
- Autre : 40%

### Pourquoi ?

- Peur d'une baisse de la fréquentation du centre-ville si piéton
- Pour une circulation partagée avec les voitures
- Pour ne pas voir le centre-ville déserté
- Permettre une accessibilité à tous
- Mieux organiser la circulation : aujourd'hui c'est compliqué de se rendre en centre-ville en voiture.

## A NOTER

77% des commerçants interrogés sont favorables à une piétonisation (totale : 36% et partielle : 64%) du centre-ville.

23% sont quant à eux plus mitigés. Ils s'interrogent sur les conséquences néfastes de la piétonisation sur la fréquentation commerciale.

Il s'agit de mieux coordonner la circulation des voitures, piétons, vélos et transports en commun.

Diversité de commerçants interrogés.

Il faut également s'intéresser à la localisation et le type de commerces. Pas les mêmes besoins, intérêt et clientèle.

### Liste des commerçants interrogés :

- Murryfield - Gordaine
- Crèmerie « Tout un plateau » - Gordaine
- Comtesse du Barry - Mirebeau
- Optical CENTER - Gordaine
- CIG Store – Rue Moyenne
- Le FACTEUR – Rue moyenne
- Le GUILLOTIN - Gordaine
- PROMOD – Rue Moyenne
- Boutique Librairie "BIBLIOU" - Bourbonnoux
- Boutique Galerie D'art - Coursarlon
- FROMAGERIE – Rue d'Auron
- VEGETAL PASSION – Rue d'Auron
- ANTIDOTE – Rue d'Auron
- La GARGUILLE - Bourbonnoux
- FRIPERIE KRSHT Club - Bourbonnoux
- B CHEF - Gordaine
- FRENCH COFFEE SHOP - Gordaine
- KHEDIVE – Rue Moyenne
- Tabac REGEDOR - Gordaine
- Arome de Bourges - Gordaine
- La POTERNE – Rue Moyenne
- Soho – Rue Moyenne