



HAL
open science

La régénération urbaine pour le bien-être des habitants : stratégie urbaine et projets d'espace public dans le programme action cœur de ville de Bourges

Malak Khadija Idrissi Bouzidi

► To cite this version:

Malak Khadija Idrissi Bouzidi. La régénération urbaine pour le bien-être des habitants : stratégie urbaine et projets d'espace public dans le programme action cœur de ville de Bourges. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-03359726

HAL Id: dumas-03359726

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03359726>

Submitted on 30 Sep 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UGA

INSTITUT
URBANISME
GÉOGRAPHIE
ALPINE

Université
Grenoble Alpes

Master 2 :

Urbanisme et projet urbain (UPU)

Institut d'Urbanisme et de

Géographie Alpine 2020 - 2021

Tuteur d'apprentissage :
M Ivan MAZEL

Maître d'apprentissage :
Mme Marie-Catherine LAIGNEL

Travail Personnel de Fin d'Études
Malak Kadija IDRISSE BOUZIDI

La régénération urbaine pour le bien-être des habitants

**Stratégie urbaine et projets d'espace public dans
le programme Action cœur de ville de Bourges**



UNIVERSITE GRENOBLE ALPES INSTITUT D'URBANISME ET DE GEOGRAPHIE ALPINE

**La régénération urbaine pour le bien-être des habitants
Stratégie urbaine et projets d'espace public dans le programme Action cœur de
ville de Bourges**

PAR KHADIJA MALAK IDRISSE BOUZIDI

MASTER 2 URBANISME ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
PARCOURS PROJET URBAIN

TRAVAIL PRÉSENTÉ À IVAN MAZEL, MARTA PAPPALARDO,
MARIE-CATHERINE LAIGNEL, DANS LE CADRE DU PROJET DE FIN D'ETUDES

2020-2021

« *L'être commence par le bien-être.* »

(Gaston Bachelard, 1988 [1957], p. 220)

Avant-propos

J'ai toujours cru en la mémoire des lieux, en la capacité qu'ont les lieux de raconter des histoires, de guérir et de marquer les personnes.

Ces sensations d'extrême joie que je ressentais dans les parcs d'attraction pendant toute mon enfance, les sentiments d'affection et d'amour qui me comblaient chez mes grands-parents. Le mobilier que ma grand-mère -qui je n'ai jamais eu la chance de rencontrer- avait choisi avec beaucoup de goût, ces anciennes tables en marbre et en fer forgé, les détails du carrelage, les grandes hauteurs sous plafonds, les grands arbres de nêfles que ma maman avait plantés il y a plus de quarante ans sont toujours témoins d'un héritage et d'une vie entière. Les yeux de mon père qui brillaient à chaque fois qu'on passait devant la maison où il a grandi, la ville où il a eu son bac, ou encore la ville dans laquelle il a eu son premier travail. Ce sentiment de soulagement que j'appréciais, quand je revenais d'un long voyage à mon pays ou simplement à ma ville natale. Mes petits repères de quartier qui me font tellement plaisir. Ce même sentiment de nostalgie que je ressens à chaque fois que je passe devant l'établissement scolaire dans lequel j'ai passé treize années de ma vie. Les espaces racontent des histoires, et depuis mon plus jeune âge, ma curiosité me poussait toujours à me poser plusieurs questions. Mon imagination s'occupait du reste.

Mais ma mémoire garde aussi d'autres souvenirs liés aux lieux, comme le sentiment de dépaysement que je ressentais dans quelques villes du Nord du Maroc pendant les vacances d'été parce que nous venions de la capitale et qu'on pouvait facilement reconnaître les habitants de la ville du reste. Le sentiment de rejet que j'ai vécu en tant que touriste perdue avec une carte entre les mains qui cherchait simplement une orientation (bien avant le GPS et la technologie) dans certains pays étrangers.

Fille d'un couple de médecin, j'ai passé les premières années de mon enfance dans la maison de service de l'hôpital. Un hôpital au cœur de la forêt d'Azemmour. Une ancienne caserne militaire reconvertie en hôpital des maladies respiratoires caractérisé par une très belle architecture coloniale, à proximité de la rivière Oum Arrabî. Notre maison disposait d'une piscine extérieure en pleine forêt, en plus d'un grand jardin dans lequel, on élevait des poules et des canards. C'est dans cette maison que j'ai commencé à me poser les premières questions sur l'occupation des espaces et la mémoire des lieux. Je me demandais toujours à quoi ressemblait la vie avant quelques années dans notre maison, le bureau de mes parents, les salles de consultation et les chambres d'hospitalisation qui étaient avant des dortoirs militaires.

Durant ma première année en école d'architecture, le premier thème de l'atelier concernait les usages de l'espace. Mon encadrant d'atelier, architecte de formation et docteur en sociologie urbaine nous parlait de la notion de « l'esprit des lieux » (Saïd Mouline, 2013).

Mon projet de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'architecte s'intitulait : « Hub de santé à Taounate : pour une architecture thérapeutique ». Celui-ci traitait l'impact de l'architecture des espaces hospitaliers sur la psychologie et la guérison des malades dans le cadre de la notion de perception de l'espace et l'architecture sensorielle. Le projet architectural concernait un hub de santé au cœur de la nature.

Quant à mon intérêt pour la question du bien-être en ville, celle-ci découle de ma propre expérience. Cette année que j'ai passée à Bourges est un chapitre qui s'ajoute à mon histoire. Vu les conditions spéciales que vit le monde à cause de la crise sanitaire, j'ai été confinée la plupart du temps dans une ville où je ne connaissais personne. Je cherchais à me ressourcer dans les ruelles de la ville, j'attendais que mes yeux croisent ceux d'une personne que je ne connaissais pas pour me rassurer et atténuer ma solitude. Je cherchais la paix dans le jardin de l'archevêché. Les maisons à pans de bois me racontaient les histoires de transformations et de rénovations qu'elles ont subies et le destin dramatique de celles qui ont été démolies. J'ai eu des dialogues avec les vieux pavés fatigués mais qui résistent toujours... Je contemplais depuis ma fenêtre les personnes âgées qui marchaient doucement et lentement, qui se battaient pour pousser leur cadi ou qui prenaient plusieurs pauses pour se reposer. Je remarquais le bonheur de ces mêmes personnes dans les parcs et les jardins et c'est ce qui me poussait à m'interroger sur les questions du bien-être dans l'espace public.

Je rêve d'un espace public idéalement conçu pour satisfaire les besoins et les attentes de tous les usagers quelque soit leur âge, leur genre ou leur état d'autonomie.

Résumé

La santé mentale et le bien-être des habitants font partie des préoccupations mondiales. Dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, les chercheurs s'intéressent de plus en plus à la relation qu'entretiennent les espaces de vie avec la santé psychique et le bien-être des individus.

Le présent travail de fin d'études tente d'apporter des éléments de réponse quant à ce lien. Nous allons traiter la question d'un point de vue à la fois urbain et social à travers l'observation de la qualité urbaine et paysagère des espaces publics du centre-ville de Bourges. Dans le cadre de notre approche sociale, nous allons essayer de comprendre les besoins relatifs au bien-être du point de vue des habitants, pour pouvoir ensuite, évaluer la qualité des stratégies urbaines menées à Bourges dans le cadre du programme national Action Cœur de Ville, et notamment les projets urbains liés à l'aménagement des espaces publics du centre-ville de Bourges.

Notice analytique

Nom et Prénom de l'auteur : IDRISSI BOUZIDI Malak Khadija

**Projet de fin d'études Master Urbanisme et Aménagement du Territoire parcours
Projet Urbain**

Auteur : IDRISSI BOUZIDI Malak Khadija

Titre du projet de fin d'études : La régénération urbaine pour le bien-être des habitants :
Stratégie urbaine et projets d'espace public dans le programme Action cœur de ville de Bourges

Date de soutenance : 10/09/2021

Organisme d'affiliation : Institut d'Urbanisme de l'université Grenoble Alpes

Organisme dans lequel l'apprentissage a été effectué : Ville de Bourges - Bourges Plus. Direction Action cœur de ville

Référent du projet de fin d'études : MAZEL Ivan

Collation : Nombre de pages : 116.

Mots-clés analytiques : Régénération urbaine – bien-être – espace public – centre-ville – revitalisation des territoires – qualité urbaine – qualité paysagère – Programme Action cœur de ville.

Mots-clés géographiques : France métropolitaine – Centre-Val de Loire – département du Cher

Remerciements

Je ne saurais commencer cet écrit sans louer Dieu, le tout puissant, le Grand Architecte de l'univers, à qui je dois chaque réussite dans ma vie.

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce au concours de plusieurs personnes à qui je voudrais témoigner toute ma reconnaissance. Je remercie mon encadrant Monsieur Ivan MAZEL pour sa patience, sa grande disponibilité, les efforts qu'il a consacré à mon travail et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion. Je remercie également mon maître d'apprentissage Mme Marie-Catherine Laignel pour son encadrement de qualité, ses conseils et son accompagnement durant toute la période de mon apprentissage.

Je ne saurais passer sans remercier mes parents, mes deux piliers. Merci pour les valeurs nobles que vous m'avez inculquées, l'éducation et votre amour sans pareil. Recevez dans ce travail aussi modeste soit-il, l'expression de mon profond amour, et mon éternelle gratitude. Je tiens à remercier mes sœurs chéries mimi, mon âme sœur et mon ange gardien et Sina, ma complice, my better half. Merci d'être les meilleures sœurs au monde. Je remercie mon âme-sœur my soulmate Abdessamad pour son soutien inconditionnel et sa présence à mes côtés depuis le début de ce parcours.

Pour finir, j'adresse mes sincères remerciements à toute personne ayant contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce modeste travail.

Sigles et abréviations utilisés

ACV : Action Coeur de Ville

AFNOR : Association Française de Normalisation

AM : Action mature

ANRU : Agence nationale pour la rénovation urbaine

ASV : Atelier Santé Ville

ARS : Agence régionale de santé

BE : Bureau d'étude

CCI : Chambre de Commerce et de l'Industrie

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

COFIL : Comité de pilotage

COTEC : Comité technique

CUD : Center for universal design

HMB: Habitations à Bon Marché

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

FNMF : La Fédération nationale de la mutualité française

ONU : Organisation des Nations unies

OMS : Organisation mondiale de la santé

UD : Universal design

PUCA : Plan urbanisme construction architecture

UNESCO : Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture

ANCT : Agence nationale de la cohésion des territoires

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

AFNOR : l'Association française de normalisation

SPR : Site patrimoniale remarquable

PMR : Personne à mobilité réduite

PSMV : Plan de sauvegarde et de mise en valeur

ZUP : zone à urbaniser en priorité

Introduction

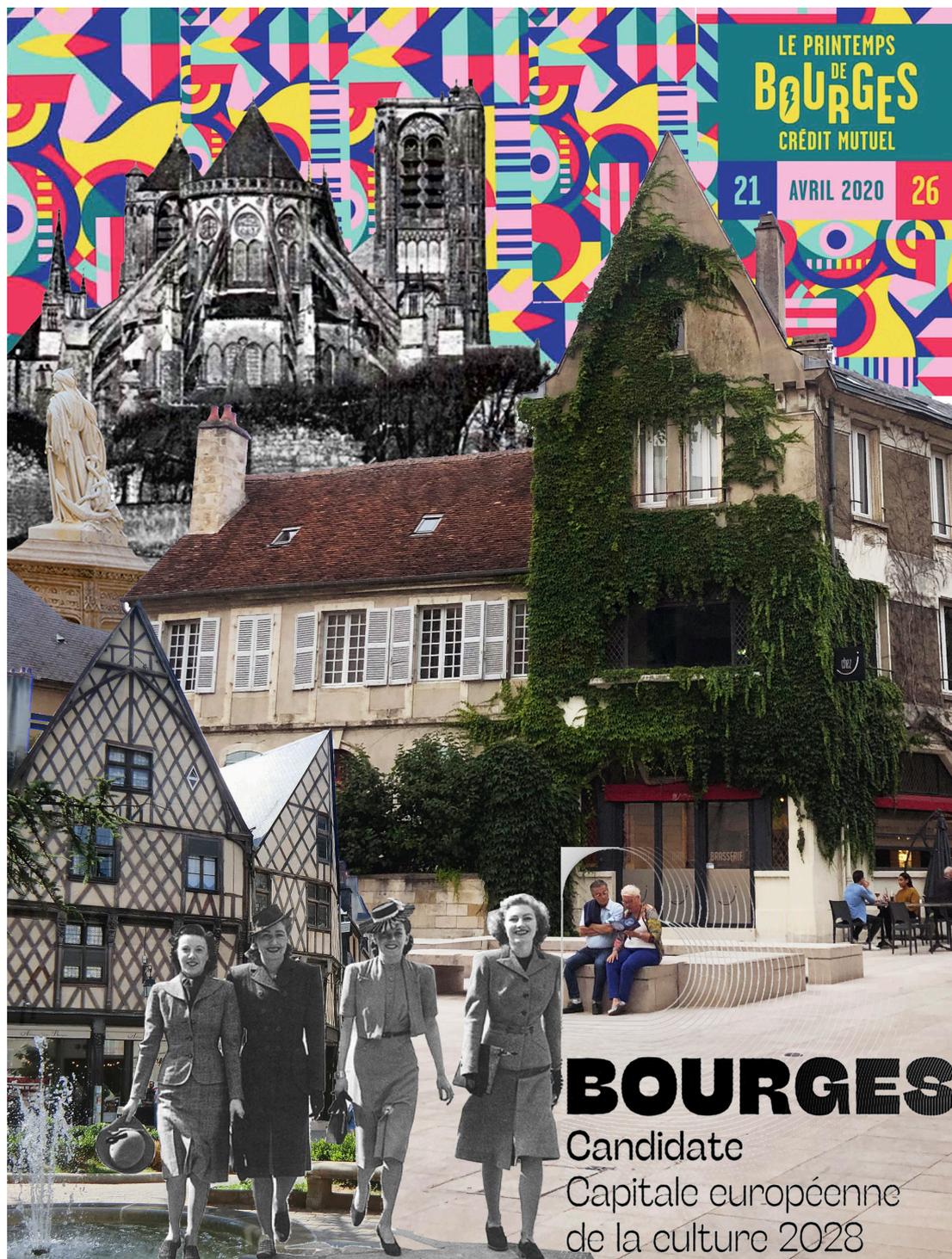


Figure 1: Collage de Bourges.
Source : production de l'auteur à partir de photographies dont les sources sont les suivantes: photographies de l'auteur, © Pinterest, © Ville de Bourges, © Le Printemps de Bourges

« L'endroit où les gens vivent affecte leur santé et leurs chances de mener une vie épanouie. Les communautés et les quartiers qui garantissent l'accès aux biens de base, qui sont socialement solidaires, qui sont conçus pour promouvoir un bon bien-être physique et psychologique et qui protègent l'environnement naturel sont essentiels pour l'équité en santé. » (OMS, 2008, préambule)

La question du bien-être

Cette citation du résumé analytique du Rapport final de la commission des déterminants sociaux de la santé, établi par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui date pourtant de 2008, exprime clairement le lien étroit des lieux de vie avec le bien-être à la fois physique mais aussi mentale.

Dans le cadre de notre travail, nous allons nous intéresser plus particulièrement aux territoires urbains comme des lieux de vie disposant d'atouts et de faiblesses. Certes, ils sont sources d'épanouissement professionnel et personnel dans la mesure où ils offrent de nombreuses opportunités de travail, une diversité d'équipements scolaires, de soins et de services, ainsi que des offres commerciales. Néanmoins, les villes sont un territoire d'inégalités sociales, de précarité notamment sur le logement, mais aussi de pollution environnementale. Selon la géographe Anne-Peggy Hellequin, la ville est à la fois considérée comme « un lieu pathogène et un lieu de progrès en ce qui concerne la salubrité et l'hygiène publique » (Hellequin, 2018 p. 410). Il est important de prendre en considération cette double dimension urbaine. Considérer l'urbain comme un milieu de

vie amène à prendre en compte l'importance de la ville en ce qui concerne les déterminants généraux de la santé, dans le sens où au-delà d'appuyer les offres et la qualité des soins, en favorisant une forme urbaine propice au bien-être, elle peut aussi garantir un cadre propice à l'épanouissement des individus, notamment en soutenant la prévention, en optant pour des modes de vie sains, en instaurant des politiques d'équipements sportives et des modes actifs de mobilité (Hellequin, 2018).

Le bien-être, quant à lui, reste difficile à définir. Il s'agit d'une notion très complexe vu son caractère multidimensionnel, de nature à la fois physique et psychique, deux dimensions étroitement liées. Les problématiques de la santé telles que les inégalités de santé, l'obésité, les troubles de santé mentale comme le stress ou les dépressions dont une bonne partie des individus souffrent, l'exposition aux agents délétères (substances nocives, bruit...) représentent des enjeux de santé publique d'actualité et fortement liés à la qualité de l'environnement et de la vie urbaine. Les indicateurs autrefois communément utilisés pour évaluer l'état

de santé d'un pays étaient uniquement: l'espérance de vie, les causes de décès, ou encore le taux de mortalité prématurée. Aujourd'hui ces indicateurs ne sont pas suffisants puisqu'ils ne reflètent qu'une partie de la santé publique. Celle-ci est généralement considérée et évaluée grâce à des enquêtes qualitatives auprès des individus, prenant en considération le volet psychologique dans le but d'appréhender le bien-être. On parle donc d'une approche plutôt globale du bien-être sous le prisme de la santé, tout en prenant en considération les différents déterminants et indicateurs sociaux, économiques et environnementaux (Borgès Da Silva, 2011).

La problématique du bien-être en ville

Depuis plusieurs décennies, l'aménagement urbain développe une pensée dans ce sens notamment dans les pensées de la conception et du design urbain. C'est l'exemple du design for all (DFA) appelé aussi universal design (UD) traduit en français par conception universelle, design pour tous ou design inclusif. Ce concept a vu le jour en 1985 sous la plume de l'architecte américain Ronald Mace qui a mis en place le Center for universal design (CUD). Aujourd'hui international, le mouvement DFA concernait à la base le champ de la conception architectural, mais il a vite dépassé cette seule discipline pour s'appliquer aux thèmes des nouvelles technologies, des produits du quotidien, des transports, des services, de la culture et l'éducation... L'article 2

de la convention de l'ONU concernant les droits des personnes en situation de handicap le définit comme « la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessité ni adaptation ni conception spéciale » (ONU, 2006, p.5).

Les sept principes de ce mouvement sont : la sécurité, le respect de la diversité, le confort pour tous, le fonctionnalisme, l'esthétique, la compréhensibilité et la simplicité. Les produits et les espaces issus de la conception universelle sont donc exploités et utilisés par tout type de consommateurs y compris les personnes âgées ou avec un certain niveau d'autonomie.

Dans ce mémoire, nous posons ainsi les questions suivantes. Dans quelle mesure les aménagements urbains participent-ils au bien-être des habitants ? Par quels moyens et quels types d'aménagement les politiques et la sociologie urbaines, l'urbanisme et l'architecture impactent-elles la qualité de vie des habitants ? Cela a-t-il un impact sur la notion d'appropriation de l'espace ? Le bien-être et la santé constituent ainsi le prisme par lequel nous pourrions dans ce travail évaluer la qualité de l'espace public de Bourges. S'agit-il d'un cadre de vie propice au bien-être ? Quel lien entretient les caractéristiques de l'espace public avec la santé des berruyers ? Finalement, est-ce que les stratégies urbaines adoptées au niveau du cœur de ville sont pertinentes ? Prennent-elles en considération les

usages, le degré de satisfaction, l'épanouissement et le bien-être des habitants ?

Les enjeux de régénération de Bourges

Bourges, capitale historique de la province du Berry, située au centre géographique de la France et à 240 kilomètres au sud de Paris, dispose d'une grande richesse patrimoniale. Elle a été inscrite deux fois au patrimoine mondial de l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, UNESCO) et rassemble plusieurs bâtiments classés sur les listes des monuments historiques, dont son incontournable cathédrale Saint-Étienne. Bijou architectural hérité de l'art gothique situé en plein cœur du centre historique de la ville, elle lui confère son caractère médiéval unique. Autrefois, cœur battant de la ville, le centre historique n'est aujourd'hui que le fruit de plusieurs aménagements successifs. Ce dernier souffre d'une dévitalisation économique et d'une fragilité sociale accrue et de nombreux dysfonctionnements. Dans ce sens, depuis mars 2018, la ville de Bourges fait partie des 222 villes moyennes qui bénéficient du programme : « Action Cœur de Ville » piloté par le ministre de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, et coordonné par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT). Ce programme est orienté autour de cinq axes principaux : l'habitat ; le développement économique ; l'accessibili-

té, la mobilité et les infrastructures numériques ; l'urbanisme et aménagement et les services aux habitants. Les actions menées à Bourges rejoignent l'ambition principale du programme qui est la redynamisation du centre-ville en agissant sur un périmètre élargi du centre-ville incluant sept secteurs stratégiques dont le centre ancien fait partie, en plus des secteurs suivants : Séraucourt - Canal de Berry ; Edouard Vaillant – Saint-Bonnet ; Nation - Bon Pasteur ; Les Marais ; Site Baudens et finalement le Site Lahitolle.

Comme plusieurs villes de taille moyenne, Bourges a connu un fort étalement urbain. Ce phénomène a provoqué une dévitalisation de son centre-ville marquée par une vacance commerciale, avec un taux moyen de 17 %, due au départ d'un nombre important de structures et surfaces commerciales vers la périphérie. Cette vacance concerne aussi le logement qui ne répond plus forcément aux exigences du XXI^{ème} siècle et qui souvent nécessite un lourd entretien et donc un coût élevé. Ce qui génère naturellement un manque d'attractivité générale et donc de fréquentation du centre-ville.

Le réseau viaire hérité de l'époque médiévale et la configuration actuelle de la voirie du centre-ville est un autre point à soulever, dans la mesure où l'aménagement des rues fait partie des éléments caractéristiques du cœur historique et lui donne un charme exceptionnel. Mais ces rues historiques, en tant qu'élément urbain, entretiennent un lien ambigu avec le mode de vie des citoyens du

XXe siècle et s'avèrent hors échelle dans un contexte de prédominance de la voiture dans l'espace public. Ce qui nous pousse à nous interroger sur la place de la voiture dans la ville et de la relation qu'entretient le piétons avec l'espace.

Nous allons tenter de répondre dans ce mémoire à la problématique suivante : dans quelle mesure la régénération du centre-ville de Bourges participe-t-elle au travers de l'aménagement urbain au bien-être des habitants ? Conscients des différents problèmes et difficultés dont souffre la ville de Bourges, nous visons à travers une analyse du contexte et des actions entreprises à questionner la revitalisation de son centre-ville. Arrive-t-elle à pallier la périurbanisation en conférant une image de marque digne de son patrimoine exceptionnel au nom de la régénération urbaine ? Pouvons nous parler d'une revitalisation qui a pour but d'offrir une expérience unique pour et autour de l'homme et surtout à la hauteur des attentes des habitants et des visiteurs ?

Démarche méthodologique

Pour analyser le bien-être des espaces publics à Bourges, notre démarche méthodologique reposera sur deux approches. D'abord, le recueil du discours habitant à travers des entretiens avec les usagers de l'espace (grille d'entretiens en annexes). La grille d'entretiens est construite selon un modèle qui permet de recueillir d'abord les informations générales sur les personnes interrogées tels que : l'âge, le genre , la catégorie socio-

professionnelle et la motivation d'implantation à Bourges. Ensuite, nous retrouvons d'autres questions plus générales liées aux atouts et aux faiblesses du centre-ville, ainsi que le niveau de satisfaction par rapport à la qualité des espaces publics du centre-ville de Bourges. Nous avons choisi de laisser les questions plus directes relatives au bien-être vers la fin pour ne pas impacter les pensées et le discours spontané des personnes que nous interrogeons. Nous avons également fait le choix de cibler les personnes vulnérables (personnes âgées, PMR...), dans la mesure où ces personnes rencontrent plus de problèmes au niveau de l'expérience urbaine et qu'elles perçoivent l'espace de manière différente. Ceci dit, nous interrogerons également les jeunes et les familles pour recueillir un maximum d'avis sur différentes problématiques liées à l'espace public et pourvoir les exploiter en tant que témoignages dans la deuxième partie de notre travail qui concerne : les enjeux du bien-être et la qualité urbaine dans le projet de régénération urbaine à Bourges. Ces témoignages donneront plus de crédibilité à notre analyse.

Ensuite, nous allons observer les différents usages de l'espace public au niveau du centre-ville, sa qualité urbaine et architecturale pour les restituer sous forme de reportages photographiques ou par l'outil du redessin. Les photographies sont certes spontanées, mais elles sont le fruit de plusieurs heures d'observations dans des endroits différents et des temporalités différentes. Ce sont des éléments que nous rassemblons depuis

le début de l'année. En ce qui concerne le critère de sélection, celui-ci dépend de la pertinence de la photographie par rapport aux enjeux que nous traitons par planche. Nous allons opter pour des photographies en noir et blanc avec des délimitations en rouge pour cibler l'information que nous voulons mettre en évidence. En ce qui concerne l'outil du redessin, il s'agit généralement de croquis à la main que nous dessinons in situ, mais il peut s'agir également de croquis dessinés à posteriori à partir de quelques images ou photographies.

Présentation du plan

Pour tenter de répondre à l'ensemble de ces questions, notre travail s'organisera en trois grandes parties. D'abord, une première partie sera dédiée à la prise en compte du bien-être dans les projets de régénération urbaine, dans le but d'asseoir un soubassement théorique en définissant les termes clés du sujet pour ensuite aboutir aux articulations et liens de causalité qui existent entre ces concepts et notions. Ensuite, une deuxième partie, déclinée en deux sous-parties, sera consacrée aux enjeux du bien-être et la qualité urbaine dans le projet de régénération urbaine à Bourges. Nous commencerons par un travail de terrain par lequel nous allons tenter d'aboutir à travers une lecture personnelle à une analyse urbaine, architecturale et paysagère du site à savoir le cœur historique de la ville, en plus de l'observation photographique, le redessin de l'espace et le discours habitant. Quant à la deuxième sous-partie,

cette dernière sera dédiée à la présentation du programme Action cœur de ville, ses ambitions, ses contraintes et son avancement. L'ensemble de ces éléments constituera la base de données de la partie suivante. Finalement, une troisième et dernière partie concernera la prise en compte des usagers et l'appropriation habitante dans les projets d'espace public du centre-ville de Bourges. Celle-ci vient compléter la partie précédente pour analyser le contexte mais les stratégies urbaines adoptées et la place du bien-être dans la conception des projets urbains.

Table des matières

p. 6	Avant-propos
p. 8	Résumé
p. 9	Notice analytique
p. 10	Remerciements
p. 11	Sigles et abréviations utilisés
p. 12	Introduction
p. 18	Table des matières
p. 20	Partie 1: La question du bien-être et la régénération urbaine
p. 21	A. La régénération urbaine, une stratégie de mutations urbaines
p. 21	1. La régénération urbaine : un phénomène de mutations urbaines international
p.28	2. Un essai de définition de la régénération urbaine
p. 29	B. La question du bien-être
p. 30	1. Définitions du bien-être
p. 31	2. Existe-il un lien entre le bien être et l'urbanisme ?
p. 34	C. Régénération urbaine et bien-être
p. 34	1. Le bien-être dans son cadre de vie: espace public
p. 36	a. L'espace public
p. 36	2. La qualité urbaine des espaces publics
p. 40	3. Santé et bien-être dans la ville
p. 40	a. Les Villes-Santé de l'OMS
p. 45	b. L'exemple de Limoges

p. 48	Partie 2: Les enjeux du bien-être et la qualité urbaine dans le projet de régénération urbaine à Bourges
p. 51	A. Lecture historique du centre-ville de Bourges
p. 51	1. Du rempart gallo-romain au bourg médiéval
p. 53	2. Le tissu industriel
p. 55	3. Les extensions modernes
p. 57	B. Analyse de la qualité urbaine du quartier
p. 58	Le tracé viaire et la mobilité dans le centre-ville
p. 61	La place du végétal
p. 65	Une vacance commerciale sur la boucle marchande
p. 69	La signalétique en centre-ville
p. 73	Trottoirs non adaptés aux diversités des usages
p. 77	Une multitude de matériaux, une incohérence du revêtement
p. 80	Partie 3: La prise en compte des usagers et l'appropriation habitante dans les projets d'espace public du centre-ville de Bourges
p. 81	A. Programme Action cœur de ville à Bourges
p. 81	1. Présentation générale du programme ACV
p. 82	2. Ambitions du programme
p. 84	B. L'étude de requalification des espaces publics structurants du centre-ville
p. 84	1. Présentation de l'étude
p. 86	2. Les grandes idées de l'étude
p. 95	3. La concertation
p. 100	Conclusion
p. 102	Annexes
p. 109	Table des figures
p. 112	Bibliographie

Partie 1: La question du bien-être et la régénération urbaine



*Figure 2 : Collage régénération urbaine.
Source : production de l'auteur à partir de photographies dont les sources sont les suivantes: photographies de l'auteur, © Pinterest - New York Skyline, © Lucid dream society.*

A. La régénération urbaine, une stratégie de mutations urbaines

1. La régénération urbaine : un phénomène de mutations urbaines international

Pour mieux comprendre le phénomène de régénération urbaine (son apparition et son évolution), nous proposons de revenir dans un premier temps sur une exploration de ce concept suivant les contextes culturels.

Le phénomène de régénération urbaine a vu le jour aux États-Unis dès les années 1960, après la délocalisation des activités maritimes (Chabant 2011). Ce changement a généré de vastes espaces délaissés et sans fonctions sous forme de friches portuaires. Les municipalités ont pris l'initiative de réaffecter ces espaces. A cette initiative, ces vides urbains ont été principalement réaffectés à des activités généralement commerciales, de production ou de logements. C'est le cas d'un grand nombre de villes américaines comme : Boston, Baltimore ou New Orleans. Dans un second temps, à partir des années 1980, la régénération urbaine a consisté à reconvertir complètement des espaces abandonnés, mais cette fois-ci sur une échelle plus grande par des conceptions de transformation de portions de ville en espaces multifonctionnels. Nous citons comme exemple London Docklands et Barcelone. Ensuite, depuis les années 1990, la régénération urbaine ne s'applique plus ex-

clusivement aux quartiers en friches mais plutôt à des territoires urbains diversifiés et souvent habités, abritant des fonctions hétérogènes mais tous souffrant de plusieurs dysfonctionnements (Khernouf M & Slimane S, 2018. La régénération urbaine: Madrid - Tunis). Dans le cadre de notre travail, nous allons nous intéresser au troisième temps de la régénération urbaine des quartiers ou centre-ville souffrant de dysfonctionnement, avec un intérêt particulier au contexte européen dans lequel notre cas d'étude s'inscrit.

En Europe, durant la période de la croissance économique d'après la seconde guerre mondiale, les villes ont connus un processus d'urbanisation qui se caractérisait par une large extension au niveau du bâti et des infrastructures dans les zones agricoles ou dites naturelles. La question de l'expansion urbaine est un bon point de départ pour se questionner sur le futur des villes, en effet « La ville en s'étalant à l'infini perd son unité et son sens » (Charles Ambrosino, 2020). Cette expansion a été critiquée par un grand nombre de chercheurs (Baum-Snow, 2007 ; Mieszkowski & Mills, 1993) pour les répercussions négatives qu'elle a engendré comme la fragmentation des villes, l'exode rural et la

détérioration des centres-villes. Au XXe siècle, ces changements négatifs qu'ont connus les villes ont poussé les chercheurs et les praticiens à chercher des solutions aux problèmes des milieux urbains, contribuant de la sorte à l'émergence des différents paradigmes d'urbanisme.

Aujourd'hui, avec le changement du contexte, suivant le principe de la densité, pour un développement urbain durable, plusieurs villes se développent « sur elles-mêmes ». Ce processus est le fruit de plusieurs politiques spécifiques et propres à chaque pays européen. Ces politiques pourraient être réunies sous le nom générique de « régénération urbaine ».

Depuis les décennies 1970-1980, des politiques publiques qui ont pour ambition de résoudre les problèmes des zones urbaines en déclin ont été mises en œuvre dans la plupart des pays européens. De la « regeneracion urbana » dans un bon nombre de villes espagnoles, aux nombreux projets d'« urban regeneration » du monde anglo-saxon, ou alors les grands projets urbains (GPU) dans le cadre de la Politique de la ville en France, l'objectif est le même : faire renaître les villes qui actuellement tendent à se dissoudre dans des périphéries et pour ce faire, de concentrer la majorité des constructions dans des zones déjà urbanisées (Chaline, 1999). Il s'agit donc de différentes notions mais qui recouvrent un phénomène urbain et des stratégies publiques similaires. Ileana HAPENCIUC BLUM explique dans sa thèse intitulée Régénération urbaine et renouvellement des pratiques

d'urbanisation en Roumanie que « la rénovation urbaine, renouvellement urbain, réhabilitation urbaine ou encore restructuration urbaine font toutes parties d'un vocabulaire qui suggère des changements, modifications ou des actions à engager sur un tissu urbain existant, d'où la présence du préfixe «re» » (Ileana HAPENCIUC BLUM, 2007, page 36). Dans la mesure où le contexte urbain a toujours été en constante évolution, ce vocabulaire s'intéresse au rôle de l'action publique vis-à-vis de ces transformations. Dans certains cas, quelques problèmes persistent malgré l'intervention des pouvoirs publics à travers des actions localisées. En d'autres termes, la politique de régénération urbaine concerne des territoires urbains qui ont besoin de l'intervention publique pour faire face aux dysfonctionnements et à la dégradation de l'espace.

Claude Chaline, urbaniste spécialiste de la géographie et de l'aménagement des grandes métropoles et professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris, fait la différence et tente d'expliquer dans son ouvrage sur la régénération urbaine la différence entre la requalification urbaine et la réhabilitation, qui dans le contexte français réfèrent à la politique de la ville (Chaline, 1999). Cette dernière s'applique en France dans les quartiers où la population est soumise à des difficultés sociales et économiques, contrairement à la régénération urbaine que nous retrouvons dans un bon nombre de pays européens, qu'il s'agisse de reconquêtes des friches urbaines, de réaffectation de bâtiments ou d'actions menées sur les espaces publics

dégradés. A l'origine, la réaffectation des friches est née dans le cadre de la stratégie de reconversion économique, alors que la revitalisation des quartiers en situation de crise généralement situés dans les centres historiques ou les banlieues essayait de résoudre les problèmes de ségrégation, la marginalisation et l'exclusion sociale. Les municipalités estimaient que les bâtiments vacants, les friches et les lieux sans usage étaient de réelles opportunités pour concrétiser des stratégies urbaines visant à injecter la vitalité économique des villes. En parallèle cette réflexion s'associait à la création d'une image de marque à travers des actions urbanistiques au nom du « marketing urbain ».

L'idée est de reconquérir le centre historique pour le rendre attractif, d'agir sur les espaces publics en réintroduisant des activités culturelles et ludiques, de travailler les continuités en remaillant le tissu urbain et en ré-urbanisant les vides. Cette évolution a connu à partir des années 1990 d'importants changements. Si avant les années 1990 l'objectif principal était économique (l'amélioration des fiscalités locales et la restructuration du marché local de l'emploi), après cette date, la notion du développement durable va influencer les préoccupations urbaines et la régénération urbaine des territoires en crise. Elle va également compléter ses objectifs en y intégrant le développement économique, la solidarité sociale, en plus la protection de l'environnement. Finalement, l'apport consiste à mettre l'accent sur les dimensions sociales et environnementales en plus des préoccupations économiques et

urbaines. Freiner le phénomène de l'étalement urbain, favoriser le retour au centre et la reconquête d'espaces en déclin dans la logique de reprendre « la ville sur la ville » sont tous des thèmes au cœur du discours sur le développement durable.

Plusieurs urbanistes se sont interrogé si la régénération urbaine était une évolution de la ville ou s'il s'agissait plutôt d'un changement contrôlé. Il est important de souligner que le concept de régénération urbaine peut changer selon le contexte urbain, le niveau de développement des villes et des pays. En effet, des pays les plus avancés, nous sommes dans une logique de concurrence internationale qui favorise généralement le retour à la ville. La revitalisation des centres anciens, le renforcement des activités et l'amélioration de la « qualité urbaine ». Néanmoins, dans les pays émergents, le souci de la qualité urbaine est associée à des enjeux d'ordre quantitatifs.

Toujours et depuis les années 1990, les investissements privés ont commencé à prendre une place considérable dans le processus de régénération urbaine. Il s'agit de « l'approche entrepreneuriale » selon David Harvey dans la gouvernance urbaine (Harvey, 1989). Si les rôles des collectivités locales était la production directe grâce aux services, d'autres acteurs vont pouvoir participer à la fabrique de la ville (Goldsmith, 1993). Ce glissement du secteur privé a été souvent lié à la néo-libération des politiques urbaines (Swyngedouw et al., 2002). Les propriétaires sont de plus en plus conscients de

l'impact des projets de développement urbain sur la valorisation du foncier comme moteur de ce processus. L'attractivité des investissements privés dans les zones non défavorisées participe au caractère indirect des interventions publics dans ces secteurs (Karadimitriou et al., 2013).

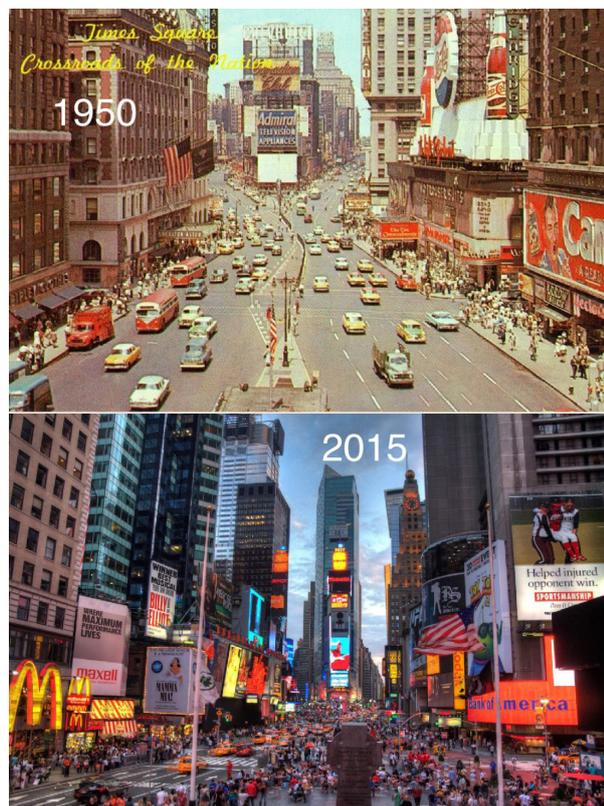


Figure 3 : Évolution du quartier du Times Square entre 1950 et 2015.

Source: « Times Square Before/ After ». © Andres Torres. www.pinterest.com

L'exemple de transformation du quartier de Times Square à New York est le résultat d'une mutation d'activité qui s'est traduite en mutation urbaine. Cet exemple illustre également l'émergence progressive du système de partenariat entre le public et le privé dans la conduite de la fabrique urbaine dans le contexte anglo-saxon. On va voir arriver dans ce mode de fabrique urbaine de très grands acteurs de

l'industrie du divertissement comme la compagnie Disney et comment ils vont par la suite participer à ce processus de régénération urbaine. Progressivement, d'autres opérateurs dans le champ du divertissement et de l'industrie de la culture vont suivre le pas : par exemple Madame Tussauds musée de Cire qui dans l'industrie du tourisme des années 1980-1990 était devenu important et que nous retrouvons aujourd'hui dans plusieurs capitales. Finalement, nous comprenons comment de grands opérateurs de divertissement deviennent des opérateurs de la fabrique urbaine et portent un discours sur la ville et sa production, la ville contemporaine constitue ainsi largement une « ville franchisée » (David Mangin, 2004).

Le but de cet exemple est de comprendre comment le déploiement d'activités artistiques et culturelles dans un quartier peut être promesse de régénération urbaine et ainsi de comprendre le processus de requalification de l'un des lieux actuels les plus attractifs à New York.

Times Square se situe à la rencontre de deux grands axes : 7th Ave et W 45th St. L'avenue de Broadway représente une perturbation dans la maille Newyorkaise dans la mesure où, c'est la seule avenue de Manhattan qui traverse en diagonale et ne respecte donc pas le plan de quadrillage de 1881.

Quand nous visitons New York en tant que touriste pour la première fois, nous avons la sensation d'avoir déjà des souvenirs avant même de s'y être rendu. Parce que

c'est une ville qui est mise en scène à travers des produits culturels (les romans, films, publicités...). En général, l'expérience que nous faisons en tant que touristes à New York n'est donc qu'une amplification de l'image que nous avons déjà auparavant. Cela reflète la force du « pouvoir symbolique de la ville » (Jonathan Vickery, 2007) et qui est un point important dans les stratégies de régénération urbaine. En termes d'urbanisme, le quartier de Times Square est ce que les américains appellent le BID : « Business Improvement District » (Affortunato Francesca, 2014). C'est un district d'amélioration des affaires. Il s'agit d'un outil d'urbanisme proprement anglo-saxon qui n'existe pas encore en France. Selon Charles Ambrosino, enseignant-chercheur à l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine de Grenoble, les BID sont des périmètres proches de ce que nous appelons dans le contexte français « un zonage ». Dans ce périmètre il est imposé aux opérateurs privés d'entreprises, notamment les commerces, les théâtres et les hôtels, de payer une taxe supplémentaire aux taxes publiques pour réinvestir dans toute forme de prestations de service qui, dans ce périmètre, vont permettre dans le cadre d'une stratégie de sécuriser, pacifier et nettoyer l'espace et de bénéficier des services de couverture médiatique qui rentre dans le cadre de ce que nous appelons le Improvement District. C'est essentiellement la gestion des flux et la gestion des comportements. La vaste chorégraphie dans l'espace public est le résultat d'un large système d'administration. Il est évident que le Times Square Impro-

vement District est largement orienté et focalisé sur les intérêts économiques de la production artistique. D'ailleurs l'une des grandes critiques de cette fabrique urbaine est la « disneylandisation de la ville » (Sylvie Brunel, 2012). Les BID sont donc la possibilité donnée aux opérateurs économiques de financer les prestations de service supplémentaires. Ce qui nous pousse à nous poser des questions dans la mesure où, évidemment les BID se mettent en place dans des territoires suffisamment riches pour se le permettre. La problématique est que les territoires les mieux dotés peuvent se permettre d'avoir une prestation de service supérieure à ce que nous retrouvons dans les territoires les moins riches. Donc nous sommes véritablement dans ce que nous pourrions appeler la néo-libération des politiques publiques.



Figure 4 : L'espace public dans le quartier de Times Square

Source : © Michael Grimm. Times Square. Architecture & Landscape Design.

C'est une forme d'action collective mais qui ne rencontre pas nécessairement l'intérêt général. Il y a un certain nombre de critiques qui émanent de cette manière de faire la ville dans la mesure où, c'est un outil de planification qui donne la

possibilité à des opérateurs privés d'offrir des services et des prestations aux entreprises dans l'espace public, ce qui n'existe pas dans les pays latins. Dès le début des années 1990, l'idée d'une extrême polarisation urbaine apparaît. Celle-ci fait concrètement apparaître les territoires revitalisés à côté des territoires non revitalisés. C'est d'ailleurs un phénomène frappant dans les villes anglo-saxonnes, parfois d'une rue à l'autre, nous basculons d'un monde à un autre. La qualité des espaces publics, la qualité du mobilier urbain, l'esthétique des devantures et les politiques d'affichage publicitaire, en fonction de ces périmètres, font que d'une rue à l'autre nous basculons d'un paysage urbain dégradé à un paysage urbain revitalisé sans véritablement sentir la transition. Dans le paysage de la ville revitalisée des années 1980-90 ce phénomène de polarisation est visuellement palpable. Cette mise en scène de l'espace mise beaucoup sur le décor de la ville. Les espaces publics en règle générale deviennent le décorum d'industrie culturelle qui standardise la production urbaine. Parce que finalement ces quartiers culturels deviennent des outils d'aménagement qui se mesurent à l'aune de leur succès touristique. Il est clair que les codes de la production artistique et culturelle vont s'adapter aux codes de la production urbaine avec toujours le même type d'équipements, le même type de franchises, le même type d'offres et de consommations culturelles qui sont finalement les tenants et les aboutissants d'un processus de standardisation urbaine de la production.

Finalement, réinvestir par l'industrie culturelle des espaces rendus obsolètes par le départ de cette fameuse industrie culturelle c'est aussi redonner la possibilité dans cette portion du centre-ville de diversifier l'économie de la centralité new yorkaise, d'occuper des plages horaires de début de soirée et de donner la possibilité à un public familial de tous âges, d'occuper l'espace public sur des horaires qui manifestement étaient plutôt propices à des activités que l'on ne voulait pas avoir en ville. Certes, aujourd'hui le quartier de Times Square est médiatisé comme un projet réussi de régénération urbaine, une destination mondiale et un lieu de succès touristique et économique, un lieu incontournable du spectacle et du rassemblement. Mais qu'en est-il de l'expérience du bien-être des usagers de cet espace ? Pouvons-nous parler de bien-être dans un espace public ouvert aux piétons, saturé d'écrans lumineux de publicités. C'est une sur-médiatisation de contenus généralement marchands ou d'annonces de spectacles. Qu'il fasse jour ou nuit, le niveau de lumière est quasiment le même. Ce qui est assez perturbant d'un point de vue sensoriel (Charles Ambrosino, 2019) et n'évoquons même pas la question de la biodiversité, de la présence du végétal, de la place de la voiture, des échelles des bâtiments et des flux. L'exemple de régénération urbaine du quartier de Times Square montre finalement que la régénération urbaine n'est pas toujours au service du bien-être des usagers de l'espace.



Figure 5 : Le trafic dans le quartier de Times Square
Source : © The cabs of Times Square, joiseyshowaa.

2. Un essai de définition de la régénération urbaine

Il existe plusieurs motivations pour la régénération urbaine. selon certains auteurs la régénération urbaine peut être classifiée suivant les catégories suivantes:

- La régénération imposée après une longue période d'abandon d'une zone urbaine ou en raison d'une grave dégradation des conditions de vie dans un quartier. C'est le cas du quartier de London Docklands. (La partie centrale dans les anciens royal Dock à l'est de Liverpool street station. Il s'agit d'un BID)
- La régénération opportuniste, qui concerne les bailleurs qu'ils soient publics ou privés. Ces derniers sont à la recherche de vastes terrains pour leurs grands projets comme à Barcelone ou encore Athènes.
- La régénération préventive ou prospective dans tissus urbains fragiles sur le plan social et économique. Nous citons l'exemple d'Istanbul ou Marseille.

(Khernouf M & Slimane S, 2018. La régénération urbaine: Madrid - Tunis)

Dans ce mémoire, j'estime que la régénération urbaine est d'abord une approche et une stratégie à la fois urbaine et politique, fruit de trois régénérations concomitantes : sociale, économique et environnementale, Ces trois dimensions qui nous rappellent le développement durable s'expliquent du fait que l'émergence de régénération urbaine et cette

nouvelle manière de revitaliser les villes, s'inscrivent dans un contexte de prise de conscience environnementale. La régénération urbaine vient donc comme une réponse aux villes ou quartiers en déclin ou marginalisés souffrant d'inactivité. Les entrées de cette stratégie peuvent être différentes selon les contextes, qu'il s'agisse de la culture, de l'économie, la santé ou de l'architecture, la finalité est toujours la même : relever les défis des villes en revitalisant des espaces non ou mal exploités en les transformant en lieux attractifs capables de rayonner et d'attirer des populations pour y vivre, travailler et se divertir tout en offrant une qualité de vie dans le respect de l'environnement. Ce concept s'inscrit généralement dans des stratégies politiques plus larges avec lesquelles il s'articule.

B. La question du bien-être

Si nous demandons à chaque individu sa propre conception du bien-être ou de ce qui rend son cadre de vie agréable et convivial, les raisons et les facteurs mobilisés seraient certainement multiples et divers pour aboutir à des réponses certainement différentes selon l'âge, les époques ou les contextes géographiques et culturels. Mais elles seraient également différentes de celles des experts, et surtout distinctes des paramètres employés par les urbanistes pour concevoir nos cadres de vie. Ces derniers s'intéressent plutôt aux objectifs, alors que les perceptions des habitants ou ce que l'on appelle « *les savoirs d'usage* » traitent des questions plus subjectives comme : le cadre de vie (Legendre, 2020). Même si certaines approches plus participatives (Sintomer, 2008) reconnaissent l'expertise d'usage des citoyens comme une ressource importante pour compléter le savoir technique et éclairer des décisions publiques ou privées, elles maintiennent une hiérarchie implicite entre ces deux formes de d'expertise.

Nous mettons la problématique du bien-être dans son milieu de vie quotidien en lien avec des finalités et des considérations politiques et donc urbaines. La question principale à laquelle nous essaierons de répondre est la suivante : à partir de quels critères et quels cadres de pensée pouvons-nous employer pour évaluer le bien-être des habitants ?

Dans le cadre d'une approche urbaine purement technique nous pouvons simplement énumérer des conditions et des critères sous forme d'une liste pour satisfaire les habitants et garantir le bien-être. Mais il nous semble important de s'éloigner dès le début de notre travail de cette approche « trop technique » qui risque de nous enfermer dans une définition normative du bien-être dans son cadre de vie. De plus, cette vision est en contradiction avec l'idée que chaque territoire est unique en son genre, chaque culture se distingue à sa manière et que les envies des citoyens ne peuvent jamais être les mêmes.. Il semble donc primordiale d'assembler les données et valeurs entre des aspects de nature scientifique mais aussi morale ou éthique.



Figure 6 : « La Pyramide des besoins de Maslow »

Source : Abraham Maslow, 1942.

<https://my-psychologie.com>

Le psychologue américain Abraham Maslow (1908-1970), parmi les fondateurs la psychologie humaniste dé-

finit celle-ci comme suit: « *Lorsque nous demanderons un homme de nous parler de la vie, de sa vie nous traitons avec son essence même* » (Maslow, *Toward a psychology of being*, 1968, page 87). Cette essence semble étroitement liée à son bien-être. Si les spécialistes du Marketing ont beaucoup interprété les cinq niveaux de la pyramide en plaçant l'Homme au centre de la consommation économique, les urbanistes s'y intéressent dans une logique de consommation de l'espace. Besoins physiologiques (salubrité, santé physique, respiration...), besoins de sécurité (environnement stable sans anxiété), besoins d'appartenance (fierté ou non d'appartenance, appropriation de l'espace...), besoins d'estime (reconnaissance, concertation, implication...) mais aussi besoins d'accomplissement s'appliquent tous à la relation qu'entretient l'individu avec son cadre de vie.

1. Définitions du bien-être

Comme nous l'avons précédemment indiqué, il n'existe pas une seule définition figée et universelle du bien-être. Voici donc quelques définitions proposées par différents auteurs:

Bien-être: « État agréable résultant de la satisfaction des besoins du corps et du calme de l'esprit : Éprouver une sensation de bien-être ». (Larousse)

Le bien-être fait référence à ce qui est intrinsèquement précieux par rapport à

quelqu'un. Il s'agit tout d'abord d'une valeur prudentielle ou la qualité de vie.

« ...le bien-être d'une personne est ce qui est finalement bon pour cette personne, ce qui est dans l'intérêt personnel de cette personne. Le bien-être peut faire référence à la fois au bien-être positif et négatif ». (Headey, Bruce, Holmström, Elsie, Wearing, Alexander, 1984, page 115- 139).

« Il nous faut reconnaître que le bien-être est un concept ambigu, qui fait appel à des dimensions axiologiques profondes. » (Anne-Laure Legendre, 2020. Explorer ce qui fait bien-être dans son cadre de vie : une recherche ancrée dans le vécu des habitants de quartiers défavorisés en France, page 15)

J'ai toujours trouvé la citation de Gaston Bachelard sur le bien-être très significative de l'importance de celui-ci: « L'être commence par le bien être » (Gaston Bachelard, 1998, p220). Certes celui-ci dépend des contextes socio-culturels, des conditions économiques et psychiques et des fois même de facteurs héréditaires comme nous l'avons précédemment évoqué. Mais nul ne peut nier l'existence de bases qui favorisent ou défavorisent ce sentiment. On pourrait les résumer dans l'absence d'éléments perturbateurs sur trois plans: physique, mental et social. Conscients que le milieu urbain peut impacter ces trois niveaux, nous allons tenter de définir ces niveaux d'impact, pour concevoir des espaces favorables au bien-être.

2. Existe-il un lien entre le bien être et l'urbanisme ?

Comme nous l'avons précédemment indiqué, interroger le bien-être des populations est indéniablement une tâche complexe et difficile, cela nécessite plusieurs compétences et change selon le contexte. Dans ce sens et dans le cadre de notre travail, nous nous intéresserons plus précisément au bien-être des habitants dans le milieu urbain et plus exactement au niveau de l'espace public. Le bien-être dans son cadre de vie est finalement une problématique urbaine, mais il ne s'agit pas d'une question technique ou univoque. Existe-il un lien entre le bien-être et l'urbanisme ?

L'amélioration des milieux de vie urbains est une ambition partagée des programmes urbains et de développement durable. Cette amélioration concerne aussi bien la qualité de l'environnement et bâti que celle de l'environnement naturel, de l'eau, du sol et des ambiances. Le changement de définition de la santé après la deuxième guerre mondiale en « *un état de complet bien-être physique, mental et social* » (Organisation mondiale de la santé, 1946), a commencé à interroger l'influence des milieux de vie sur la santé des populations. L'apparition de la notion du bien-être dans cette nouvelle vision globale de la santé a inspiré notre intérêt à ce concept dans son cadre de vie, surtout que celle-ci n'a finalement jamais été définie de manière claire ni par l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) ni par d'autres

organismes mondiaux. Mais, ce sujet a quand même intéressé plusieurs champs, dont l'urbanisme et ce dans différents pays.

Les notions de « qualité de vie », « villes durables », « écoquartiers », « qualité urbaine » et « villes conviviales » ne relèvent pas uniquement du champ de l'urbanisme. Ces dernières émanent de plusieurs disciplines telles que : la philosophie, la sociologie, la santé publique, la psychologie, l'écologie... Ces disciplines partagent des thèmes en commun et s'intéressent toutes à comment les espaces de vie participent-ils ou non à l'épanouissement des habitants dans un cadre sain et agréable. Cependant l'angle par lequel la question est traitée change de manière spécifique selon les approches. En France, par exemple l'indicateur du vivre-mieux a été créé en mai en 2011 par l'OCDE du palmarès des villes françaises où il fait bon vivre. Celui-ci prend en considération aussi bien des indicateurs socio-économiques qu'environnementaux comme : les revenus, le logement, la santé, la sécurité, la vie en communauté, l'environnement, la gouvernance... Ces trois derniers facteurs sont étroitement liés à la gestion de la vie urbaine. D'autre part, la ville de San Francisco a également mis en place un indicateur de soutenabilité « Sustainable Communities Index ou SCI » pour pouvoir évaluer la qualité de vie à partir d'indicateurs socio-économiques et environnementaux au-delà

des égards communément utilisés pour rendre compte de l'état d'un territoire. Toutefois, il est difficile de parler d'une validité scientifique ou épistémologique ou encore éthique dans la mesure où la définition des indices qui conditionnent le bien-être ne peut pas se faire sur la base de norme universelle. Mis à part les indices de base tels que la sécurité et la santé, ce choix se fait plutôt de manière normative, d'abord selon le profil du concepteur de l'indice et ensuite le contexte dans lequel il s'inscrit. Il est donc impossible de référer à des indicateurs préétablis pour tenter de comprendre le bien-être dans son cadre de vie. Ce genre d'approches figées tentent de « *définir puis mesurer (en partie) « le bonheur des gens malgré eux » c'est à dire sans les consulter* » (FNAU, 2005). Nous constatons donc que le bien-être des individus dans un territoire réunit plusieurs organismes autour de la table pour croiser les expertises afin d'établir les indices les mieux révélateurs pour une évaluation efficace.

Selon l'étude « Existe-t-il des chaînes de causalité qui lient bien-être et urbanisme ? » d'Aurélien Boutaud (basée essentiellement sur deux études « New Economics Foundation » réalisé en 2004 et « May D » réalisé en 2007) plusieurs facteurs déterminent le bien-être. D'abord la santé, dans la mesure où, être en bonne santé est un facteur déterminant du bien-être des individus. Ensuite les relations sociales, l'humain est par nature un être social. Le « capital social » est donc déterminant à son tour dans la notion du bien-être, grâce à l'interaction avec l'autre par : la

politique, la culture ou autres. Le niveau de vie a également une grande influence sur le bien-être. Même si au-delà d'un certain niveau, celui-ci devient accessoire. D'autres facteurs déterminent ce sentiment de bien-être individuel ou de la société notamment la vitalité sociale déterminée essentiellement par le sentiment de sécurité, la démographie (dominance d'une catégorie d'âge par exemple), le niveau intellectuel déterminé essentiellement par l'éducation, les connaissances et les compétences acquises. Sans oublier le type d'emploi et les conditions de travail, dans la mesure où nous passons la majorité de notre temps dans les endroits de travail.

De manière plus indirecte le sentiment de bien-être est aussi déterminé par d'autres facteurs plus globaux. Tels que: le contexte économique mondial ou celui d'un pays en particulier, de la santé publique ou de l'environnement...Le contexte sanitaire mondial actuel de la Covid 19 en témoigne, dans la mesure où la crise sanitaire a beaucoup affecté le bien-être d'un grand nombre d'individus qu'il s'agisse du plan psychologique, social, professionnel ou encore les restrictions liées à la mobilité.

« *Un urbanisme intégrant la santé publique doit se préoccuper de réduire l'exclusion sous toutes ses formes, pour tendre à éradiquer le mal-être...* » (Michel Cantal, 2017,p55)

C. Régénération urbaine et bien-être

1. Le bien-être dans son cadre de vie: espace public



Figure 7 : Qu'est ce que l'espace public ?

Source: « Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ? ». www.lafabriquedelacite.com, 2019.

Fred Kent, président du Project for Public Spaces, un bureau spécialisé en placemaking, affirme qu' : « un véritable espace public de qualité est celui que l'on a envie de fréquenter régulièrement et où l'on tisse des liens avec d'autres personnes ». (Fred Kent, 2019, p 4) Qu'est-ce qui pousse une personne à se sentir bien ? Quels sont les facteurs qui déterminent le bien-être ? Pour tenter de répondre, la psychologie hédoniste a vu le jour à partir des années 1990. Il s'agit d'un courant de pensées axé sur la recherche du bien-être. Celle-ci se définit comme « l'étude de ce qui rend l'expérience de la vie plaisante ou déplaisante. Elle a à voir avec les sentiments, la douleur et le plaisir, la passion et l'ennui, la joie et le chagrin, la satisfaction ou l'insa-

tisfaction. Elle est corrélée avec toute une gamme de circonstances biologiques ou sociétales qui provoquent la souffrance ou le plaisir. » (Kahneman, Diener & Schwarz, 1999, p. IX). Ces travaux partent de l'idée que l'accès aux besoins de base est un élément non négligeable quant au bonheur des individus, mais une fois atteintes, ces éléments d'ordre matériel ne sont plus suffisamment révélateurs. « Les espaces publics constituent la matrice de la ville. Les requalifier, c'est mettre l'accent sur les relations sensibles, sociales et culturelles qui s'établissent entre les citoyens et leur ville. » (Cyria Emelianoff, 2004, paragraphe 11). Selon Cyria Emelianoff, chercheuse et professeur d'aménagement et d'urbanisme à l'Université du Maine, les milieux urbains

en Europe du sud sont appréhendés dans leurs dimensions architecturales et esthétiques, à l'aune des espaces publics et des espaces ouverts. Elle affirme que c'est la notion de l'hospitalité du milieu urbain qui nous mène à qualifier ce dernier d'« espace de rencontres » d'après Rui Godinho, adjoint à l'urbanisme à la ville de Lisbonne.

L'environnement urbain, c'est finalement l'espace des rencontres, selon la belle expression de Rui Godinho, adjoint à l'urbanisme à la ville de Lisbonne. « Promouvoir les relations entre les gens, et entre les populations et leur environnement, dans ce cas la ville, devrait être le but ultime de l'environnement urbain. (...) Il faut retrouver les espaces publics où les gens peuvent être ensemble et être partie prenante de la ville » (Communication à la première conférence européenne sur les villes durables, 24-27 mai, Aalborg.)

Parmi les objectifs principaux des stratégies de régénération urbaine est de rendre les villes plus agréables à vivre. En effet, il s'agit de retrouver le goût du vivre ensemble à l'échelle d'un quartier ou d'un espace public et dans certains cas à l'échelle plus grande de la ville. Régénérer les villes ne signifie pas simplement les embellir, améliorer leur santé économique ou renforcer leur attractivité touristique. Les enjeux sont beaucoup plus profonds, ces derniers sont d'ordre matériel et immatériel. Il convient de travailler sur le désir de vivre en ville. C'est le cas de la ville de Marseille, qui a mobilisé une stratégie de régénéra-

tion urbaine pour renforcer le sentiment d'appartenance et de fierté entre autres.

Le phénomène de périurbanisation est aussi l'un des défis de la régénération urbaine, dans la mesure où c'est une sorte de rejet de la ville et un signe de déclin de l'espace urbain souvent décrit comme pollué, manquant d'espaces verts et de lieux de détente avec en plus des prix démesurés.

Si nous regardons l'exemple de Barcelone de plus près, c'est à partir des années 1980 que la ville s'est lancée dans une stratégie proprement dédiée aux espaces publics par tout un travail sur le paysage urbain dans une logique « d'enveloppe des espaces publics municipaux » Programmes d'action pour une politique de l'environnement à Barcelone, 1994, Ville de Barcelone.

La densité urbaine représente à la fois un atout et un patrimoine, mais aussi une des grandes motivations de l'importance accordée à la fréquentation et à la qualité des espaces publics qui confèrent à cette ville une forme spécifique de vie urbaine même si elle s'affaiblit plus on s'éloigne du centre-ville et dans les quartiers pavillonnaires. D'après Béatrice Sokoloff, 1999, (Barcelone, ou comment refaire une ville, Presses de l'Université de Montréal Sur le plan quantitatif) plus de 200 opérations ont été menées sur différentes places et espaces publics comme les parcs Ramblas et les voies civiques dans l'ensemble des quartiers. En ce qui concerne la stratégie politique

et urbaine, celle-ci était axée autour d'enjeux sociaux, économiques, urbains et paysagers. Il ne s'agissait pas d'embellir la ville, mais plutôt d'assurer par l'aménagement des espaces publics un meilleur rééquilibrage social, une ouverture sur le front de mer, un recyclage des friches industrielles plutôt que d'étendre la ville et ce qui a finalement reconstruit l'espace Barcelonais connu par son attractivité, sa mixité et la vivacité de son atmosphère.

Dans le même sens, la présence de la nature et l'aspect paysager dans la ville sont appréhendés dans leur dimensions sociales et identitaires et non seulement le caractère esthétique et environnementale. « Les aires vertes urbaines ne remplissent pas seulement une fonction esthétique mais elles ont aussi une valeur symbolique car elles établissent un lien psychologique entre la nature et la ville. Il est évident que l'un des objectifs les plus importants dans une politique d'environnement urbain devrait être d'offrir aux citoyens un environnement attractif » (Programmes d'action pour une politique de l'environnement à Barcelone, op. cit.). Plusieurs villes françaises comme Lyon et Strasbourg se sont inspirées de l'expérience de Barcelone à partir du début des années 1990. A Lyon notamment, la Ville a mené plus de 90 opérations de requalification des espaces publics avec une ambition d'un paysage de qualité, la continuité des parcours, des revêtements et un mobilier urbain repensé et finalement un gros travail sur la signalétique patrimoniale.

a. L'espace public

Plusieurs courants de pensée ont traité l'espace public selon différentes approches. La sociologie de la vie quotidienne, à titre d'exemple pense que l'espace public est un lieu d'action et des signes selon le modèle de la théâtralité (Goffmann, 1973). Tandis que l'approche de sociologie urbaine, définit l'espace publique principalement comme un lieu d'interactions concrètes et observables et donc un événement (Sennett, 1979). L'espace public est un espace de débat, de conversations et de controverse tout en restant dans un cadre démocratique et de publicité selon Kant (1724-1804). Dans la même logique, la philosophie politique des années 1960 d'Hannah Arendt et de Jürgen Habermas considère que l'espace public est une scène d'apparition publique où l'on peut employer « l'usage public de la raison » grâce à la liberté d'expression, le fait de pouvoir défendre ses opinions et partager ses réflexions en anonymat, dans un cadre de diversité de tout genre (Devillard et Jannière, 1997). Quant aux approches plus techniques, nous retrouvons d'abord l'approche spatiale urbaine qui considère l'espace public comme un lieu qui génère des formes urbaines et comme le lieu le plus représentatif de l'urbanité. Ensuite, l'approche paysagère perceptuelle s'intéresse à la qualité plastique et visuelle de l'espace (Lynch, 1969, 1960) ; Cullen, 1961). Il s'agit d'un espace des sens : visuel, olfactif, auditif, tactile et de proprioception (Hall, 1966). Finalement, nous remarquons que l'ensemble de ces

courants de pensées portent chacune un regard singulier sur la ville, mais d'autre part, elle se complètent. Il serait donc intéressant de croiser ses approches lors de la fabrique de la ville pour répondre aux enjeux d'aménagement et des usages des espaces publics dans les stratégies de régénérations urbaines.

2. La qualité urbaine des espaces publics

Lydia Hadji, architecte urbaniste a mené une étude intéressante sur la notion de l'espace public et son interaction avec le milieu social, économique et environnemental dans le cadre d'un travail de recherche intitulé : Méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger, 2012. Cette étude a permis l'élaboration d'un modèle de traitement de l'espace public sous un angle évolutif avec des sous-dimensions sous forme de systèmes inter-relationnels.

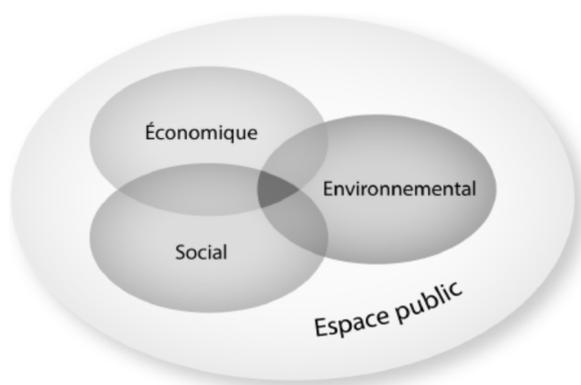


Figure 8 : L'espace public au cœur de l'interaction de trois domaines.

Source: Lydia Hadji, Méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger, Figure (1), 2012.

Sa proposition se rapproche de celle proposée par Sen (1993), dans le champ de l'évaluation des dimensions du bien-être.

Le schéma ci-dessous représente les critères de qualité permettant d'évaluer les espaces publics. Il a été établi sur la base des approches plurielles. Il s'organise autour des critères de qualité inspirés des trois domaines du développement durable, qui servent d'entrées d'analyse de l'espace public. Pour aboutir à ce modèle, l'auteur s'est basé sur une connaissance des différentes approches de l'espace public ; un questionnaire en ligne dédié aux techniciens de l'urbanisme (concepteur, décideurs et gestionnaires) ;

un questionnaire sur terrain avec les usagers des espaces publics en plus des références.

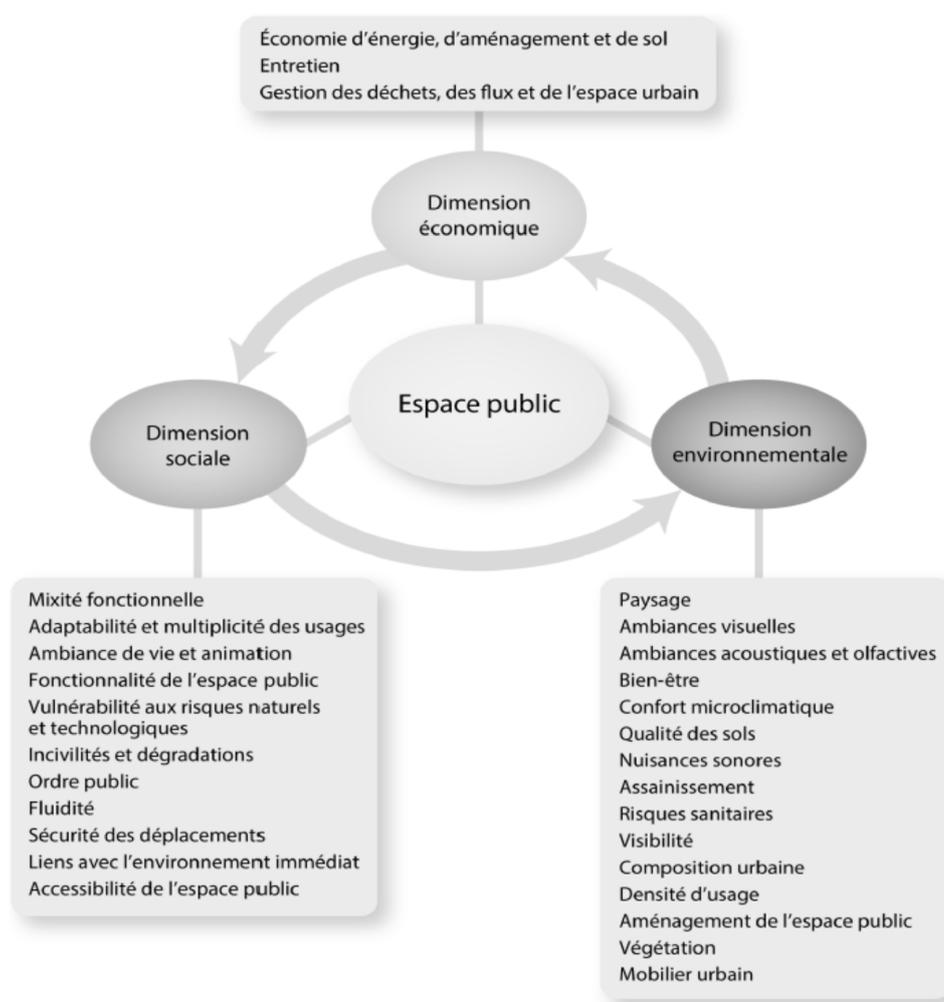


Figure 9 : Les critères de qualité du modèle : espace public
 Source: . Lydia Hadji, Méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger, Figure (2) 2012.

Ce qui nous paraît intéressant dans le modèle proposé est la démarche méthodologique. En effet, l'inspiration des principes du développement durable est en soi pertinente, mais ce qui donne plus de crédibilité à ce travail, c'est la diversité et la complémentarité des sources entre les références théoriques et le travail d'exploitation des données des questionnaires. Toutefois, nous remarquons que le volet économique est moins présent par rapport aux deux autres dimensions. Ce qui peut s'expliquer par le souci qualitatif plutôt que quantitatif. La réorganisation du schéma des critères de qualité de l'espace public avec

les objectifs stratégiques de la recherche (Agenda 21) nous propose un ensemble de dix critères synthétiques avec à chaque fois les principaux critères détaillés de qualité des espaces publics issus des différentes entrées. Ces critères sont: l'économie d'usage, la gestion, l'attractivité, la sécurité et sûreté, la mobilité, l'accessibilité, les ambiances urbaines, la composition urbaine, l'aménagement et finalement la qualité environnementale.

Objectifs stratégiques de la recherche (Agenda 21)	Principaux critères détaillés de qualité des espaces publics issus des différentes entrées	Critères synthétiques
Promouvoir une utilisation économe et renouvelable des ressources dans l'espace public	Économie	Économie d'usage
Favoriser le développement local et l'attractivité du territoire à travers l'espace public	Énergie	Gestion
	Gestion	
	Entretien	
	Attractivité	Attractivité
	Loisirs/ Animation	
	Adaptabilité aux usages (Flexibilité)	
	Offre de services	
	Sécurité / Sûreté	Sécurité & Sûreté
	Ordre public	Mobilité
	Déplacements	
Partage de l'espace public		
Stationnement		
Assurer un cadre de vie et un confort urbain dans les espaces publics	Accessibilité	Accessibilité
	Lisibilité signalétique	Ambiances urbaines
	Paysage / Esthétique	
	Ambiances	
	Embellissement	
	Végétation	
	Qualité visuelle	Composition urbaine
	Visibilité	
	Cohérence	
	Continuité spatiale	
Aménagement	Aménagement	
Densité		
Mobilier urbain		
Améliorer l'environnement local à travers les espaces publics	Qualité environnementale (Bruit, Air, Eau)	Qualité environnementale
	Confort climatique	
	Assainissement	

Figure 10 : Tableau synthétique des critères de qualité des espaces publics issus du croisement des différentes entrées

Source: Lydia Hadji, Méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger, Tableau 1, 2012.

3. Santé et bien-être dans la ville

a. Les Villes-Santé de l'OMS

« Une ville saine est une ville qui crée et améliore continuellement ses environnements physiques et sociaux et élargit les ressources communautaires qui permettent aux gens de se soutenir mutuellement dans l'exercice de toutes les fonctions de la vie et de se développer au maximum de leur potentiel ». (L' Organisation mondiale de la santé, 1998)

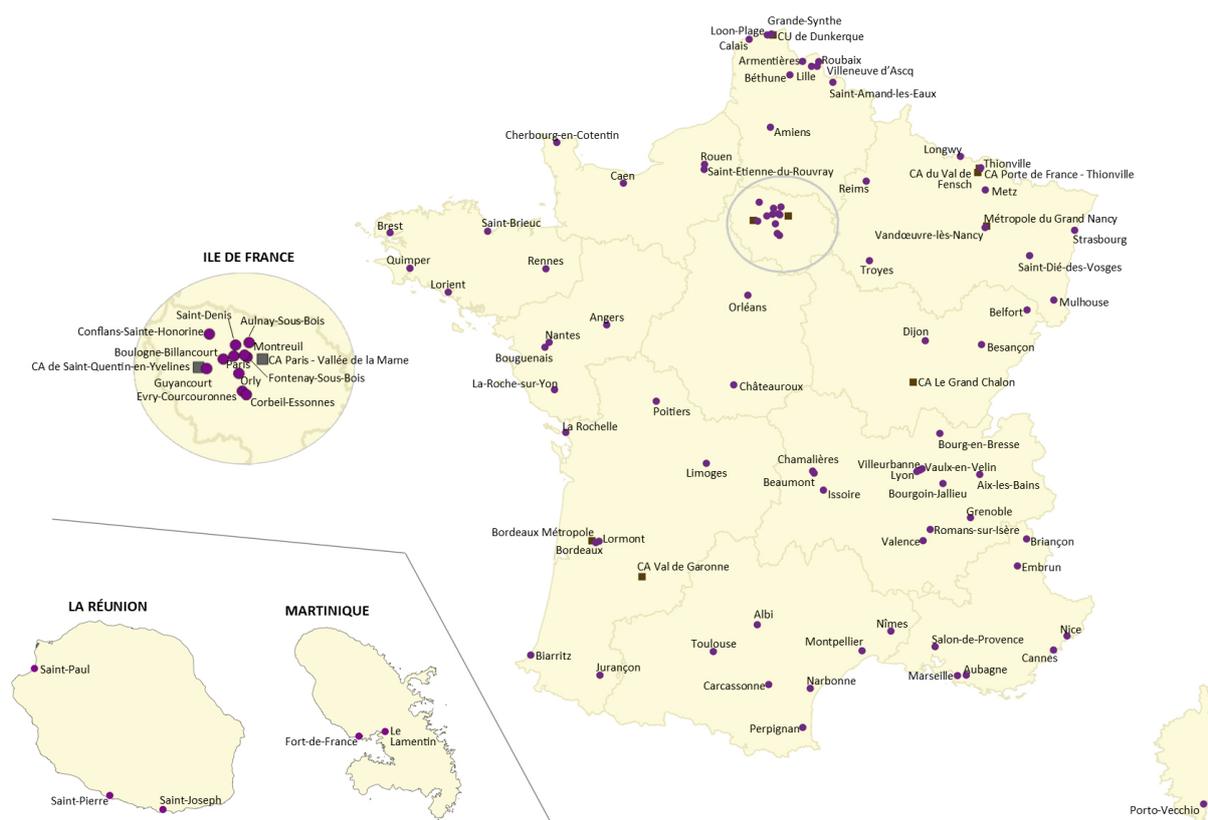


Figure 11 : Le réseau Villes-Santé, réseau français.
Source: Réseau français des Villes-Santé de l'OMS. (Modification de l'auteur).

Les villes peuvent être un terrain de pollutions, de bruits, d'inégalités, d'isolement social ou encore de violence. Les habitants des villes souffrent de plusieurs maladies étroitement liées aux cadres de vies tels que : l'asthme, le diabète, l'abus d'alcool, la dépendance aux drogues, la dépression... Il est important de préciser que ces maladies peuvent être liées au cadre de vie, mais elles sont surtout en

lien avec les conditions sociales, voire socio-économique, et les habitudes de consommations des individus ou des groupes sociaux. D'ailleurs le thème de la journée mondiale de la santé (le 7 avril 2010) était : la santé urbaine. L'un des moyens dont les villes ont investi pour relever ce défi de santé et de bien-être est le programme des Villes-Santé.

À la suite du colloque et à la Charte d'Ottawa de 1986, le bureau européen de l'OMS a mis en place à Copenhague le mouvement des Villes-Santé dont le but était d'impliquer de nouveaux acteurs capables d'agir sur les déterminants de la santé, ainsi que la promotion de la santé. La création de ce réseau a commencé en partenariat avec les municipalités dans la mesure où le pouvoir politique des maires leur donnait la possibilité d'agir sur plusieurs éléments de la vie quotidienne des habitants des villes, en plus des démarches concertées et interpartenariales. Ces dernières représentent le fondement de la démarche Ville-Santé. Le slogan « penser localement, agir globalement » a été retenu dès le lancement du projet et a été repris pour la Journée mondiale de l'OMS dédié au thème « Santé-Environnement ». Celui-ci montre la volonté d'évoluer en commun dans le cadre d'un large réseau. Cela se concrétise par des actions d'amélioration de la santé des villes et de leurs habitants. Ces villes sont considérées comme organismes vivants s'inscrivant dans une logique de protection et d'enrichissement de l'environnement de manière solidaire à la fois locale et mondiale. Il est important de souligner que ce programme s'est consacré aux villes qui offrent des atouts en faveur de la santé et de l'épanouissement, mais qui représentent aussi des environnements de dégradation de la santé, de stress et de pollution...

Il existe un réseau des Villes-Santé pilotes. Nous y comptons cinq villes fran

çaises depuis 2013, à savoir : Nantes, Nancy, Rennes, Grasse et Dunkerque. Ces villes développent constamment et expérimentent avec l'OMS de nouveaux outils et méthodes pour ensuite les partager avec le reste du réseau. En 2021, le Réseau français des Villes-Santé compte 96 membres dont 88 villes et 8 intercommunalités (OMS, 2021).

Une ville-santé est définie selon le guide des villes comme une ville qui:

- « Améliore constamment la qualité de son environnement,
- Favorise le développement d'une communauté solidaire et qui participe à la vie de la cité
- Agit en faveur de la santé de tous et réduit les inégalités
- Développe une économie diversifiée et innovante
- Donne à chacun les moyens d'avoir accès à la culture et de réaliser son potentiel de créativité » (OMS, 2018).

Les cinq principes et valeurs des Villes-Santé sont les suivant :

- L'équité
- La participation et le développement de l'autonomie
- Le travail partenarial
- La solidarité
- Le développement durable

Ci-dessous, le schéma des déterminants sociaux de la santé selon l’OMS. Ils représentent l’ensemble des facteurs d’ordre personnel, social et environnemental qui ont un impact sur la santé ou ce qu’ils appellent « la relation de causalité » dans la mesure où un état sain de santé est primordial pour la croissance économique durable des villes, mais aussi un élément qui conditionne le bien-être

des habitants quelles que soient leurs origines, religions, courants politiques ou conditions sociales. (Villes-Santé en action : Réseaux français des villes santé de l’OMS, 2010).



Figure 12 : Les déterminants sociaux de la santé.

Source: Villes-Santé en action : Réseaux français des villes santé de l’OMS, Figure 1, 2010.

Le premier niveau concerne les styles et modes de vie individuels qui sont les facteurs les plus basiques tels que : l’âge, le sexe et les facteurs héréditaires. Le second niveau d’impact sur la santé s’intéresse aux réseaux sociaux et communautaires dans lequel les individus vivent et qui peuvent soit améliorer ou dégrader les conditions de vie. Le troisième niveau traite la question des conditions de vie et de travail qui représentent des facteurs matériels et structurels comme : le logement, les conditions de travail, la produc-

tion alimentaire, la qualité d’accès aux services... Finalement, le dernier niveau est plus général et concerne cette fois-ci les conditions socio-économiques, culturelles et environnementales. Ce dernier est d’ordre politique et l’individu n’en a pas un réel contrôle, alors que le premier niveau traite des facteurs sur lesquels il a relativement plus de contrôle comme : la consommation de tabac, la pratique d’un sport... Mais l’ensemble des facteurs cités dans le schéma ont été élaborés à partir du principe qu’il s’agit de points

sur lesquels il est possible d'agir soit de manière individuelle et personnelle ou alors de manière commune et générale.

Dans une logique d'évolution du concept, une nouvelle phase a vu le jour en 2018 sous la forme du Consensus de Copenhague entre les maires sous le thème « Une meilleure santé et plus de bonheur dans les villes », pour toutes et tous. Nous remarquons que l'évolution du concept englobe de plus en plus des aspects autres que la santé comme le bonheur et la question de l'équité. Ce consensus a été mis en place pour encadrer et guider les programmes des Villes-Santés jusqu'aux horizons de 2030.



Figure 13 : Schéma du Consensus Copenhague
Source: site du réseau national des villes-santé de l'OMS. www.villes-santé.com

Nous allons essayer de comprendre la logique des Villes-Santés. Ce programme a pour but de favoriser la santé et le bien-être par le biais de la gouvernance et l'appui du pouvoir d'agir. Mais aussi par la création de cadres de vies urbains sains

qui améliorent l'équité et la paix et contribuent à la prospérité des habitants. Une fois engagées, ces villes doivent donner l'exemple en matière de lutte contre les inégalités sociales, économiques et de santé en favorisant l'échange, l'innovation et le leadership. La figure ci-contre explique l'articulation entre les différentes composantes du schéma. L'être humain, sa santé et son bien-être sont au centre de cette réflexion, investir donc dans les « **personnes** » qui d'un point de vue composent la ville en leur accordant un pouvoir d'agir et les mettant au centre de la réflexion. Le deuxième point s'intéresse à la **participation** en complément de l'idée du pouvoir d'agir des habitants. C'est-à-dire que le partenariat avec les habitants est privilégié dans les Villes-Santé en impliquant ces derniers dans la prise de décision. Une concertation efficace qui concerne tous ce qui pourrait impacter sur les lieux de vie, de travail, de scolarité, de soins, de vie sociale, sans oublier les lieux d'épanouissement et de divertissement.

Un autre élément concerne les « **lieux (place)** », en d'autres termes, les espaces urbains. Ces espaces se doivent d'être inclusifs et cohérents pour les différents groupes socio-culturels, en prenant en compte tous les états physiques. La notion de prospérité prend également une place importante dans ce modèle. Dans cette perspective, elle est liée à la gouvernance et à l'accès aux biens et aux services communs basés sur les valeurs citées ci-dessus. La notion de « **paix** » s'applique aussi à ce modèle par l'engagement de plusieurs actions

en faveur de la sécurité, l'absence de perturbations et de troubles, l'acceptation, le respect et la cohabitation dans un environnement partagé. Cet environnement partagé nous amène au sixième et dernier point du schéma: « **la planète** ». L'efficacité et la crédibilité de cette vision s'appuie sur l'importance accordée à la protection de nos cadres de vies, de nos villes et donc de la planète. Une protection qui se concrétise par l'adoption de modèles de production et de consommation durables et engagés et l'application de la notion de durabilité au cœur de toutes les politiques de la ville.

Une expérimentation intéressante a été mise en place par l'OMS sous forme d'ateliers: ASV (Atelier Santé Ville) à Saint-Ouen-sur-Seine a été conduite auprès des habitants de deux quartiers concernés par des projets de renouvellement urbain, à savoir : le quartier Cordon et Vieux Saint-Ouen et sont accompagnés par l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation urbaine). Élise Longé, coordinatrice de l'Atelier ASV, affirme que le but de cette expérimentation est de renforcer la prise en compte de la santé mentale dans ce type de projets en répondant au constat suivant : lors des différentes phases des projets urbains (élaboration et conduite), l'état de santé des habitants, les interactions sociales et le bien-être physique et mental des habitants sont insuffisamment ou non pris en compte. Dans ce sens, les deux objectifs de l'étude se sont traduits en deux temps. Tout d'abord, commencer par un repérage des personnes fragiles pour es-

sayer de mesurer l'impact de projet de rénovation urbaine sur leur santé mentale. Ensuite, travailler sur l'expression des attentes et des besoins des habitants pour en tenir compte ce qui finalement est déterminant pour le bien-être et la santé mentale. Le sujet de ces expressions tournait autour des facteurs qui impactent la santé mentale, qu'ils soient dans le logement ou le cadre de vie.

Les résultats de l'étude ont révélés des dimensions sociales, la dégradation des conditions d'habitat et des espaces publics, le sentiment de sécurité... La majorité des habitants ont mentionné que les espaces verts et l'amélioration des espaces publics et des cheminements piétons, en plus de la densification très importante, le relogement et le prix du loyer dans le cadre du projet de renouvellement urbain. L'ensemble de ces préconisations ont été partagées avec les services de la ville et aux techniciens du projet sous forme d'une synthèse. Celle-ci compte :

- Lutter contre l'isolement des seniors et des personnes vulnérables
- Assister ces personnes vulnérables à long terme et non seulement pendant la phase de relogement
- Améliorer la végétalisation et les espaces verts
- Sensibiliser les habitants (tous âges confondus) sur l'importance de la santé mentale
- Partager l'information et mieux communiquer sur l'avancement du projet de l'ANRU avec les habitants et les acteurs du projet (ANRU,2018).

b. L'exemple de Limoges



Figure 14 : vue aérienne de la ville de Limoges.
Source : © Ville de Limoges.

Dans le même sens, la ville de Limoge, qui compte 133 627 habitants, fait partie également des villes-santé depuis 2019. Elle met la santé publique au cœur des décisions municipales. La ville a signé la charte « Ville Santé Citoyenne » avec l'Agence régionale de santé (ARS) Nouvelle – Aquitaine et sept autres partenaires. Celle-ci marque le lancement d'un projet partenarial en utilisant les leviers des politiques publiques et en impliquant tous les acteurs qui souhaitent collaborer au bien-être des habitants comme la Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI), la Fédération nationale de la mutualité française (FNMF)... Cette démarche consiste à travailler sur des « actions santé » concernant la qualité de l'air, de l'eau, de l'alimentation, la biodiversité, l'activité physique, les bruits et la pollution. Consciente de l'interdépendance de la santé et des choix et des politiques urbaines, culturelles et économiques, de l'environnement, de l'aménagement, de la vie sociale, la ville de Limoges veille à intégrer l'ap-

proche santé dans l'ensemble de ces

champs. En complément à cela, l'ARS conduit dans la région des politiques liées directement à la santé afin de réduire les inégalités de santé pour une offre de soins équitable et accessible à tous. Tous les efforts déployés, dans le cadre du partenariat Ville – ARS, mettent en lumière une « philosophie santé » en faveur de la population locale dans l'ensemble des politiques locales. La démarche santé adoptée englobe plusieurs actions transversales notamment l'activité physique, la nuisance sonore, la biodiversité, les circuits alimentaires et la qualité de l'air et de l'eau. Dans la logique de la nouvelle définition de la santé de l'OMS, que nous avons précédemment mentionné, la santé ne peut être dissociée du reste des politiques urbaines. Qu'il s'agisse du champ de la culture, de l'aménagement, de l'urbanisme ou encore de l'économie, de l'éducation ou de l'environnement, la santé est au cœur des politiques adoptées dans une logique de ville santé. L'Agence Régionale de Santé à son tour, veille à appliquer au niveau régional la stratégie nationale de santé dans le but d'améliorer l'accessibilité à l'offre de santé en améliorant la qualité des soins et en réduisant les inégalités liées à la santé. La Ville de Limoge concrétise l'objectif d'améliorer la santé de ses citoyens à travers une démarche simple, participative et efficace. Le but principal est de lutter contre la « non-santé », d'une manière naturelle et simple dans

les pratiques et les reflexes quotidiens. La simplicité de cette approche démarre des plus jeunes. Sur le plan alimentaire, par exemple, en réduisant le sel dans les cantines et l'action « un fruit à l'école » particulièrement dans les quartiers prioritaires. Sur le plan santé psychologique essentiellement avec l'action « Toi Moi Nous » qui vise à développer les compétence psycho-sociales à l'école. Cette démarche santé inclus aussi des actions informatives à travers des conférences gratuites et ouvertes au grand-public, dans une logique de débat et d'échanges. A titre d'exemple le spectacle « Bien Manger, Bien Bouger » et le débat « Fin de vie »... L'environnement étant à son tour, au centre des préoccupations, plusieurs actions ont été menés dans ce sens : la plantation des arbres non allergènes, la création d'un pollinarium sentinelle et la signature de la charte « Villes et Territoires sans perturbateurs endocriniens »... Dans la logique de favoriser l'activité physique et les déplacements doux, un travail a été mené sur la signalétique piétonne dans les déplacements quotidiens dans le cadre du programme « Ville Santé Citoyenne ». Principalement par la mise en place de plus de 20 panneaux de jalonnement piétons au centre-ville de Limoges. Ce qui permet aux habitants et aux touristes aussi, de s'orienter, se repérer dans la ville et par conséquent favoriser « la culture de la promenade » en ville en suscitant l'envie de marcher et rendre donc le concept de déambulation plus fluide et agréable même pour les simples déplacements quotidiens.



Figure 15 : La signalétique piétonne de la ville de Limoges.
Source : © Ville de Limoges.

La création de ces ballades et parcours est aussi une occasion de redécouvrir le patrimoine en centre-ville et donc sa mise en valeur. Au-delà de la signalétique classique, ces actions ont la particularité d'indiquer le temps nécessaire pour chaque parcours vers les points emblématiques de la ville tels que : la gare, les musées, l'Office de Tourisme, l'Hôtel de Ville, la place de la République... Par exemple, le circuit à pied de l'Hôtel de ville aux bords de Vienne nécessite 10 minutes. Dans ce sens et afin de renforcer les actions santé sur tout le territoire, un contrat local de santé a été signé regroupant onze partenaires très diversifiés notamment l'ARS, plusieurs centres hospitaliers, les Services Départementaux de l'Éducation Nationale, la Métropole, la Caisse Primaire d'Assurance Maladie.

Partie 2: Les enjeux du bien-être et la qualité urbaine dans le projet de régénération urbaine à Bourges



Figure 16 : La place Planchat, Bourges
Source : Croquis de l'auteur.

Dans la partie précédente, nous avons démontré l'importance et l'impact de la qualité urbaine et paysagère sur le bien-être des individus. Le but de la présente partie est d'apporter une lecture du centre ville de Bourges en l'observant et l'analysant sous différentes thématiques et échelles afin de mieux comprendre le contexte dans lequel il s'inscrit. Pour cela, nous avons d'abord défini le périmètre d'étude dans le centre-ville de Bourges, illustré dans la carte ci-dessous. Celui-ci est délimité par l'avenue de La Préfecture, le boulevard de la République à l'est et le boulevard d'Auron ainsi que le boulevard Lamarck au sud-ouest. Un périmètre qui représente le cœur actif du centre-ville et un secteur fondateur en termes de com-

merce et de patrimoine dont la requalification des espaces publics reste incontournable pour permettre de parcourir cet espace. Nous avons également choisi des rues et des places révélatrices telles que : la rue Moyenne, la rue Coursarlon, la rue Mirebeau, la place Planchat, la place Gordaïne et la Place Simone Veil. En termes de méthodes employées, nous allons essentiellement nous baser sur l'observation critique des morphologies urbaines, des atouts et des contraintes des aménagements au regard des différents usages de l'espace public. Notre travail s'appuie sur le redessin, les reportages photographiques et les cartes, tout en les croisant avec les témoignages des habitants recueillis lors des différents entretiens.

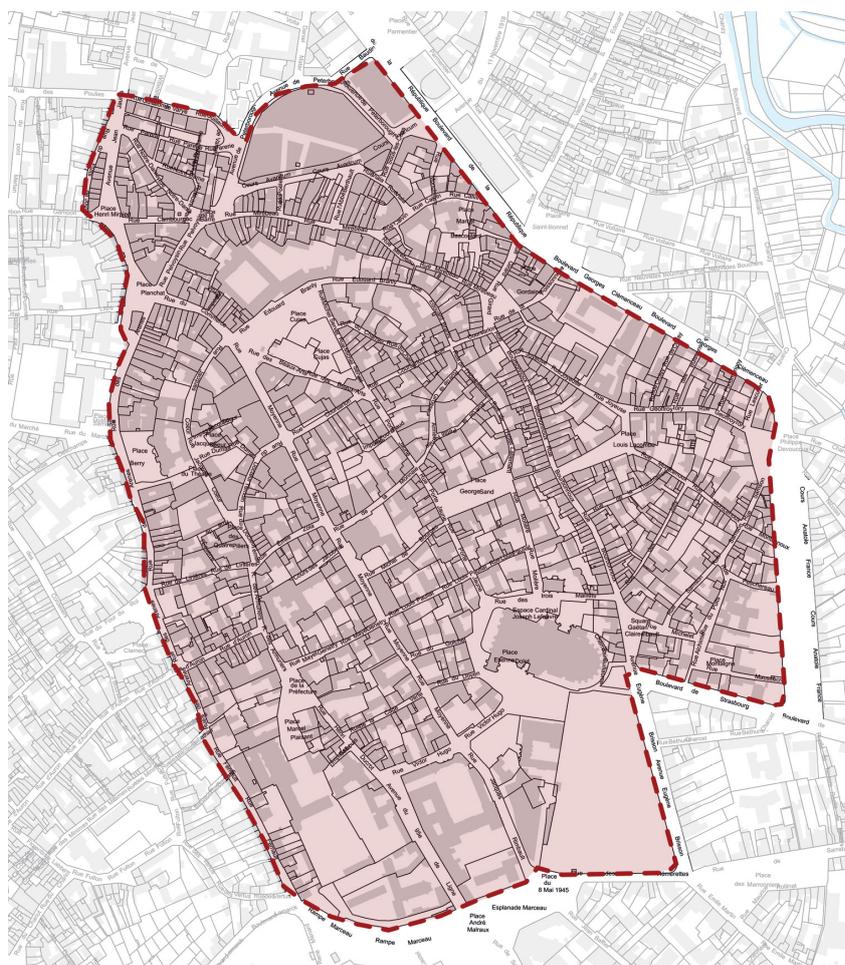
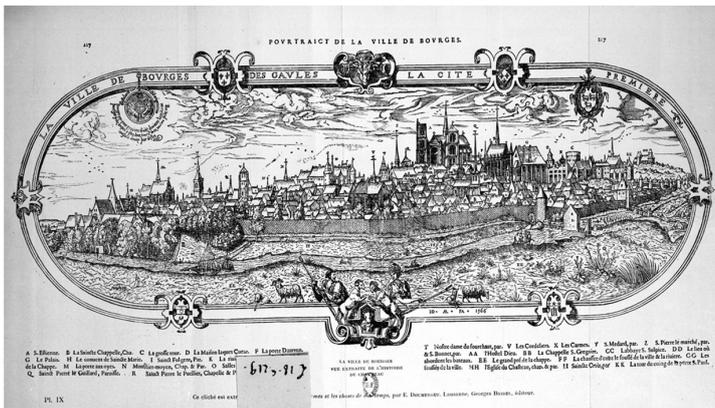
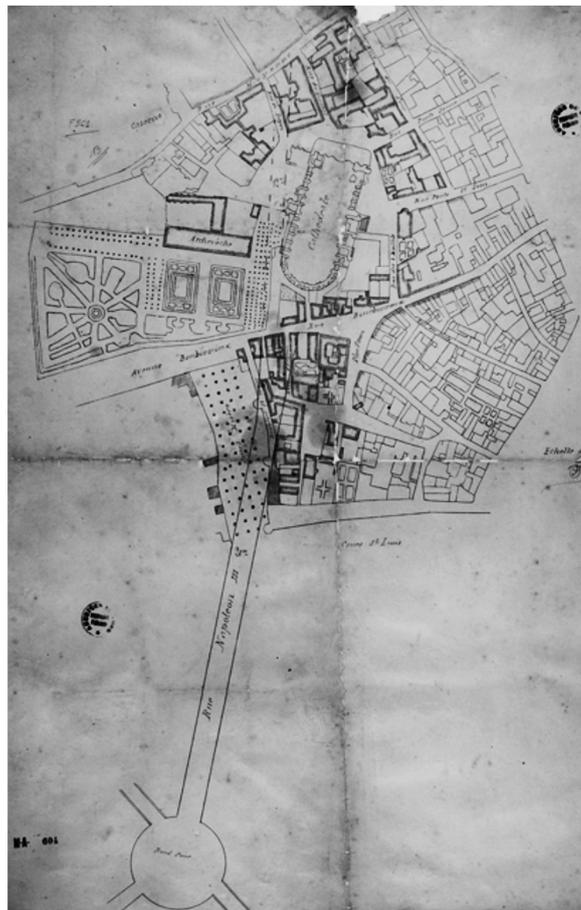


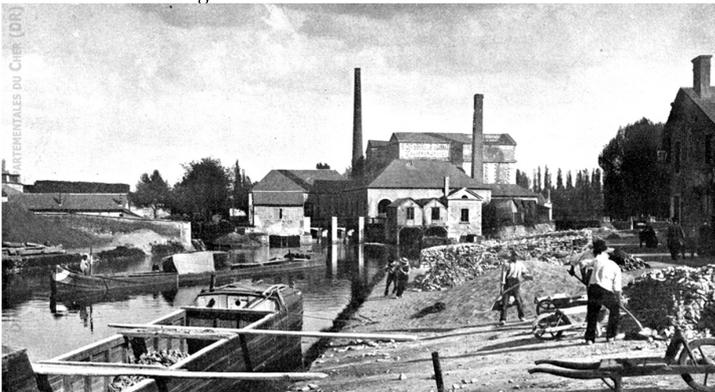
Figure 17 : périmètre d'étude
Source : photographie personnelle.



Source: "La ville de Bourges des Galves, la cité première". Bibliothèque nationale de France. gallica.bnf.fr



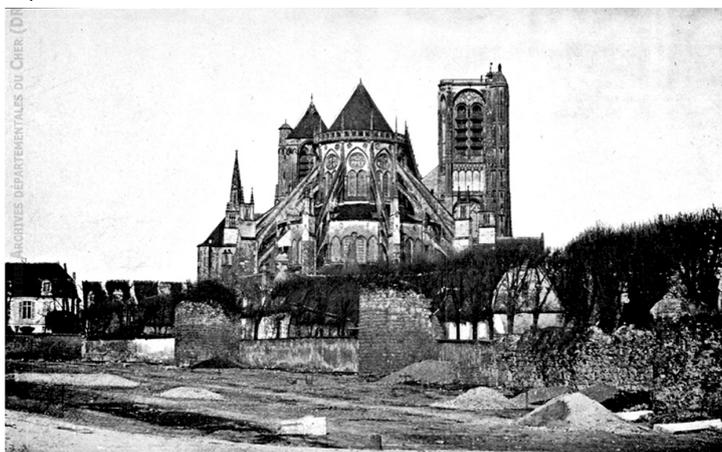
Source: "Projet de construction de la rue Napoléon III". 1850



Source: "Un coin de Bourges disparue", extrait du « Bulletin de la société photographique du Centre », 1906.



Source: "Bourges, Avenue de la Gare" 1904. Direction des archives départementales du cher



Source: "Abside de la cathédrale de Bourges, vue prise en 1870, au moment de la démolition du rempart Saint Ursin". 1870



Source: "Les marais de Bourges", vue du chemin des Quatre pelles.

Figure 18 : Du rempart gallo-romain au bourg médiéval
Source : collage de l'auteur à partir des sources citées.

A. Lecture historique du centre-ville de Bourges

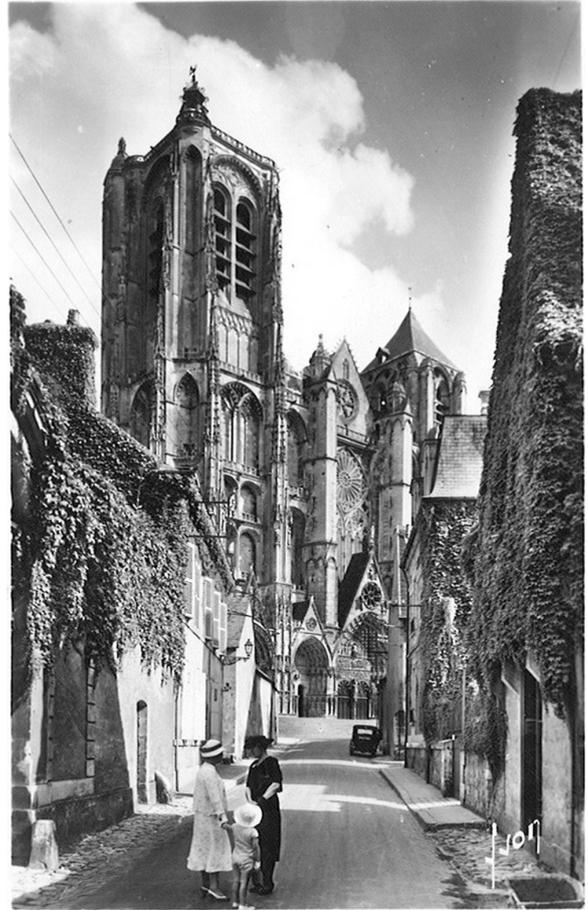
1. Du rempart gallo-romain au bourg médiéval

L'enceinte gallo-romaine de Bourges remonte au IV^{ème} siècle. Le plan de la cité Avaricum se présentait sous forme d'une ellipse et s'étendait sur une superficie de 25 ha. Le rempart comptait une cinquantaine de tours de 10 à 10,5 m, éloignées les unes des autres d'environ 40 m de façons irrégulières. La muraille comptait quatre portes : la porte de Lyon, la porte de Saint Amand, la porte de Tours et la porte de Gordon (nouvelle porte Gordaine). Ces portes représentent un fort patrimoine, toujours témoin de cette époque (L'encyclopédie de Bourges, 2019). Le réseau hydraulique à Bourges caractérisé par sa situation radiale a défini les premiers tracés du réseau jusqu'aux chemins du bourg médiéval. Ces derniers suivent la topographie du site. À l'époque, Bourges constituait le point de convergence des deux premières voies nord-sud et est-ouest sur un tracé de « toile d'araignée » qui s'agence depuis le centre de la ville. L'enceinte médiévale marquée par les murs de pierres, talutée et bordée d'un fossé, doublée d'un rempart de terre à l'intérieur, englobe la ville basse et de vastes zones inhabitées dont les jardins et les marais. Durant cette époque, les modes d'implantation des activités économiques dans la ville spontanée traduisent une mixité fonctionnelle qui s'observe dans l'organisation générale du tissu urbain (Ros

siaud, 2012). Parmi les caractéristiques de la ville médiévale, nous retrouvons les maisons à pan de bois. Ce mode de construction repose sur des charpentes en bois et des murs en torchis, avec des façades qui ne dépassent pas les 6m. Ce modèle se traduit par une configuration de parcelles étroites et une faible occupation du sol qui se compense en hauteur sur les rues qui ne dépassent pas les 3 à 5 m. Cette échelle de construction donne au centre-ville de Bourges son caractère médiéval qu'elle a su préserver jusqu'à aujourd'hui par la présence d'environ 440 maisons de ce style en centre-ville notamment sur les rues : d'Auron, Gambon, Edouard Vaillant, Bourbonnoux et Mirebeau (site de la ville de Bourges, 2021).



Source: "La Halle aux Blés, un jour de marché". Direction des archives départementales du cher



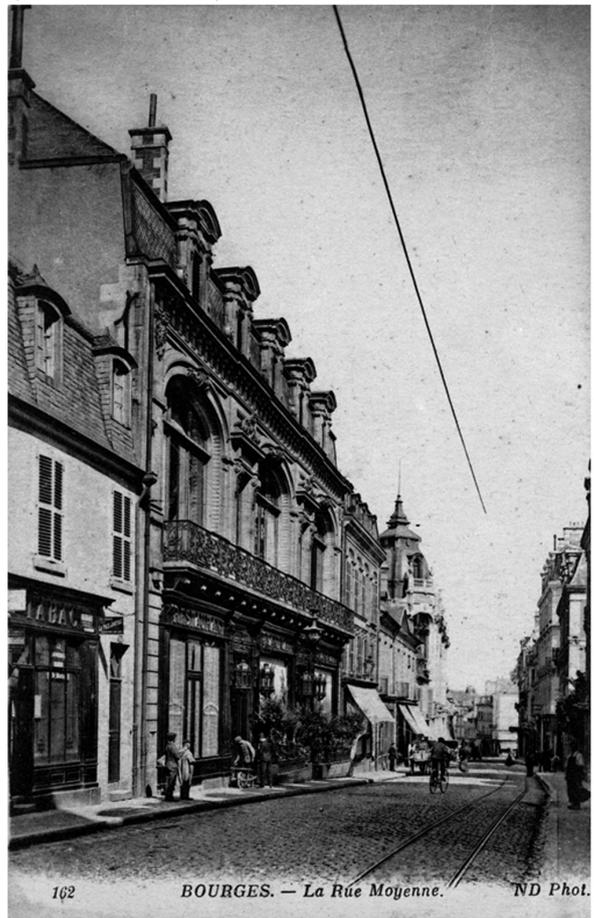
Source: "Cathédrale de Bourges rue de la porte jaune". (CC BY-NC-SA 2.0 FR)



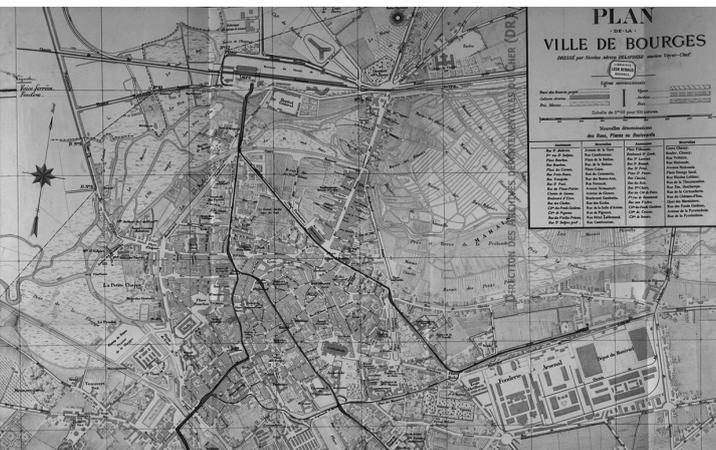
Source: "La rue d'Auron, début XXème siècle". Direction des archives départementales du cher



Source: "Bourges, Place Planchat". Direction des archives départementales du cher



Source: "Bourges - La Rue Moyenne". Direction des archives départementales du cher



Source: "Plan de la ville de Bourges". Dressé par Nicolas Adrien DELAFOSSÉ. Marchets - Després, éditeurs, Bourges.

Figure 19 : Le tissu industriel
Source : collage de l'auteur à partir des sources citées.

2. Le tissu industriel

Pendant les années 1830, Bourges a été marquée par une forte croissance. Une ville fermée sur elle-même et délimitée par les remparts médiévaux. A partir du XIXe siècle, les boulevards ont remplacé les remparts petit à petit jusqu'à leur disparition. Le centre-ville qui représentait le noyau originel, se constituait de deux parties : la première enceinte médiévale devient le quartier qui entoure la cathédrale, tandis que l'autre tissu plus aéré s'est développé jusqu'aux remparts du dernier siècle et se composait de jardins et d'hôtels. En 1850, le canal de Berry a été réaménagé avec le projet d'achèvement du port de la ville de Bourges. Ensuite, le quartier de la gare s'est développé grâce à l'installation du chemin de fer et son ouverture en 1847. L'installation des usines et l'élaboration en 1856 d'une carte industrielle et commerciale qui représentait le plan des alignements dans le cadre des prolongations et redressements de certaines rues, comme la rue Mazières et l'ouverture de certaines autres rues. Ensuite, ont commencé les travaux de réaménagement et réorganisation du centre-ville, tel que le projet de la rue Napoléon III en 1850 et le projet du plan d'ensemble de l'Hôtel de la préfecture toujours dans la même année. Ces travaux ont été conclus par tout un travail sur la maîtrise de l'eau et l'amélioration de l'éclairage public. Comme plusieurs villes européennes, le développement de l'industrie et la présence des bâtiments militaires à Bourges, ont permis à la ville de connaître un grand dynamisme urbain et basculer vers une extension aux plans orthogonaux. Ce qui explique l'extension du plan urbain de Bourges vers l'est pendant les années 1862. Quant à l'organisation et l'amélioration

des circulations dans la ville, celle-ci prendra lieu en 1886 (projet du marché couvert). Ensuite un intérêt particulier a été donné aux questions de l'éducation, ce qui s'est traduit par la construction de nouveaux établissements scolaires, notamment deux écoles pour le quartier d'Auron en 1881 et le nouveau plan urbain de Bourges par Nicolas Adrien Delafosse en 1891. Le développement des activités commerciales et financières dans le centre-ville a commencé par les réflexions sur la rue Moyenne. Le projet portait sur la création d'« *un centre commercial, un point de réunion des intérêts et même des loisirs, où les idées s'échangent, où les rapports naissent et s'entretiennent* » (Direction des Archives départementales du Cher, site web). Après les activités commerciales, ce sont les équipements institutionnels qui se sont installés dans la ville avec le bâtiment de l'Hôtel de Ville en premier. Pendant la première guerre mondiale, les conditions de vie urbaine ont connu plusieurs changements. La population de la ville est passée de 45 700 habitants à 110 000 en uniquement une année. Ce qui créa un problème au niveau du logement, dans la mesure où ces chiffres reviennent à l'arrivée des réfugiés allemands, belges et français en 1914, en plus des ouvriers qui ont rejoint le territoire en 1915. Bourges était face un aspect cosmopolite inattendu mais surtout une crise de logement que la municipalité et les forces de l'armée ont tenté de résoudre par une mobilisation générale des logements en évacuant en dehors de la ville les formations et en transformant des bâtiments comme l'hôpital Lariboisière et le séminaire Saint-Célestin en logements ouvriers. Toujours insuffisants, on a construit des cités ouvrières et des hangars à proximité des établissements de guerre (Gignoux, 1926).



Source: "Vue aérienne de la Chancellerie en 1960". (AM Bourges)



Source: "Bourges - La cité de l'aéroport". Direction des archives départementales du cher



Source: "Lotissements du projet Pison : à l'arrière-plan, les maisons «Baticoop», les pavillons Logeco. Ville d'art et d'histoire.



Source: " Centre d'activités tertiaires chancellerie ". Communauté d'agglomération Bourges Plus.



Source: "Tour du quartier de la Chancellerie à Bourges". www.twitter.com



Source: "La zone à urbaniser en priorité (ZUP) de Bourges". France 23 Régions - France info.



Source: " Centre commercial Avaricum". L'OBS, 2012.

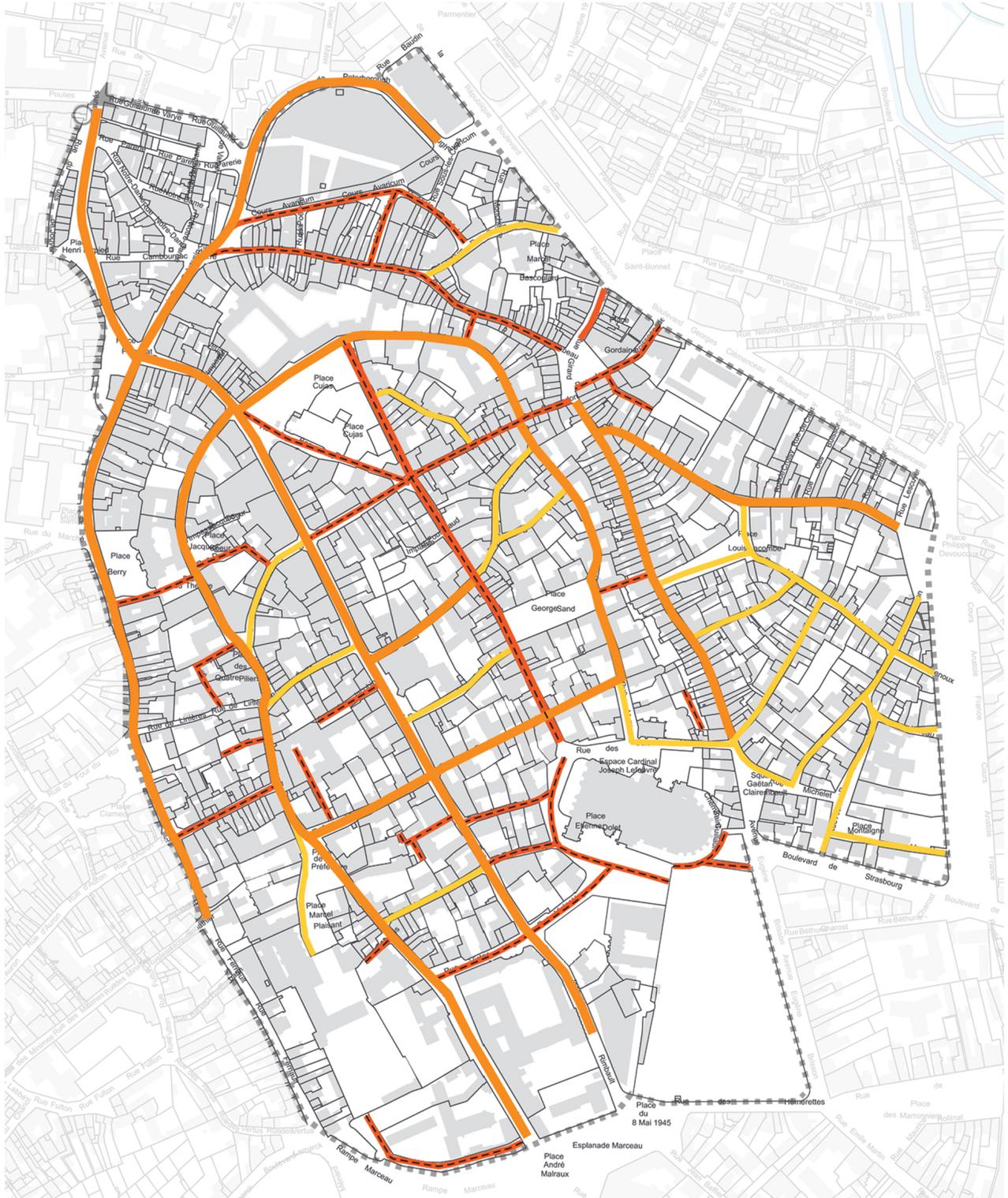
Figure 20 : Les extensions modernes
Source : collage de l'auteur à partir des sources citées.

3. Les extensions modernes

Le projet d'urbanisme maîtrisé s'est constitué face aux nombreuses interventions successives dans une situation urgente, notamment en termes de logements, la municipalité et la ville ont pris conscience de la nécessité d'une intervention urbaine, cette fois-ci bien maîtrisée. Henri Laudier, maire de Bourges met en place le premier plan qui tentait de résoudre les problèmes de la crise du logement d'après-guerre en proposant des logements sociaux en particulier les HMB (Habitations à Bon Marché). A partir de 1922, ce sont les cités jardins qui se sont affirmées dans la ville par la construction de près de 120 logements dans les cités-jardins du Moulon au nord de Bourges entre 1932 et 1933. Mais, ce projet a été vite arrêté en raison de son coût élevé. En 1940, 600 logements abritant les populations ouvrières, ont vu le jour dans les nouveaux quartiers : de l'aéroport au sud-ouest de la ville, dans le quartier des établissements militaires, au nord du quartier du Moulon. La nouvelle vision d'un urbanisme social face à la crise de logements qui tentait d'organiser un aménagement à caractère humain a marqué l'extension de la ville après la fin de la première guerre mondiale. Nous sommes face à une nouvelle configuration de la ville : des îlots ouverts, de larges rues, une place plus importante accordée aux espaces verts, en plus de la pensée de l'hygiénisme pour l'éclairage et la ventilation des logements.

Le projet d'une zone à urbaniser en priorité (ZUP) dans les quartiers nord proposait un ensemble de volumes diversifiés à

dominance de logements collectifs. Ces volumes se doivent de prendre en considération la nature des différents sites, les notions de perspective et de transparence et de sobriété. Des tours ponctuelles de logements de plus ou moins 14 niveaux marquaient le passage de l'îlot à la barre. C'est l'exemple de la tour de la chancellerie qui a été construite en 1960 et qui compte 13 étages sur une hauteur de 50 m, renfermant ainsi 78 appartements. Pour éviter le modèle de barres successives, les plans de ce quartier proposaient également un nombre considérable de logements individuels dans une logique de mixité sociale. Nous retrouvons ainsi, en plus des barres: des pavillons R+1 jumelés ou en bande, des pavillons isolés et des espaces verts regroupés. Le Plan local d'urbanisme, quant à lui, a été adopté en 2006 par le conseil municipal. Celui-ci intégrait le présent et le devenir de l'aménagement de la ville. avec une volonté de construire un projet urbain encore plus maîtrisé et réaliste en vue de l'évolution urbaine et démographique, ainsi que le contexte socio-économique. Parmi les enjeux majeures du PLU de Bourges, nous retrouvons : l'amélioration et le développement du bâti, l'environnement, les mobilités, le renouvellement urbain et la problématique des entrées de villes, dans la mesure où celui-ci permettait la protection des paysages des entrées de ville.



- Voie de première importance
- Voie de seconde importance
- Voie et venelle à dominance piétonne



Figure 21 : Le tracé viaire.
Source : production de l'auteur.

B. Analyse de la qualité urbaine du quartier

Le tracé viaire et la mobilité dans le centre-ville

Le centre-ville de Bourges correspond à la ville enclose dans sa première enceinte gallo-romaine. Il est desservi par un réseau complexe de voies de plusieurs types. Nous distinguons d'abord les voies de première importance représentées sur la carte en orange sur la carte (dont la plupart datent des époques gallo-romaines et médiévales) qui correspondent aux tracés les plus anciens du secteur. Elles initient les grandes liaisons communales et intercommunales et se distinguent par un gabarit régulier et un plan quadrillé. Les voies principales du centre ancien correspondent donc aux premiers axes de desserte de la cité. Elles relient les principaux espaces publics historiques aux anciennes portes. Parmi les voies de première importance, on compte également les voies qui reprennent le tour de l'enceinte et qui présentent un tracé plus sinueux. Le rapport d'échelle entre le gabarit des voies étroites et les façades continues des maisons et immeubles attenants (R1 à R+3) donnent à ces axes un caractère singulier : les perspectives sont relativement courtes et ces voies sont très largement minérales. Ces espaces souffrent aujourd'hui d'une grande diversité de traitement : les revêtements et les aménagements sont de qualité variable, rendant difficile la lecture des limites du centre an-

ciens. L'utilisation des pavés est toutefois prédominante dans ce secteur. L'activité commerçante en rez-de-chaussée prédomine sur ces axes, par exemple dans les rues : Moyenne, Jacques Cœur et Porte Jaune... En ce qui concerne les voies de seconde importance représentées en jaune sur la carte. Elles sont généralement des voies historiques et sont considérées comme des dessertes de quartiers. Elles sont issues d'une division des îlots au cours du temps. Nous remarquons que le tracé de ces voies est plus irrégulier et plus sinueux que les voies de première importance. L'utilisation du pavé est prédominante pour le revêtement de ces axes dans le secteur d'étude. Nous les retrouvons au niveau des rues suivantes : rue des Beaux-arts, rue du Charrier, rue de la grosse armée, etc. La présence des percées est relativement faible dans le secteur d'étude (rue Jacques Rimbault), dans la mesure où ces axes ont été créés plus tardivement que le quartier, au XVIIIe ou XIXe siècle. Mais elles existent bien ailleurs dans d'autres quartiers de la ville. Quant aux voies et venelles à dominance piétonne, elles sont très présentes au niveau du centre-ville comme nous pouvons le voir sur la carte. Nous pouvons les distinguer en deux types. D'abord les artères piétonnes prononcées comme la

rue Moyenne qui a récemment été piétonnisée et la rue Coursarlon. Elles rentrent dans un réseau de cheminements piétons et offrent aux usagers des passages apaisés pour compenser la prédominance des voitures sur les axes précédemment cités. Ensuite, les autres petites ruelles ou passages piétons cette fois-ci moins larges permettent de traverser un îlot et ont parfois l'accès au corps de bâti construits dans la profondeur des parcelles. Leur gabarit très étroit (1 à 3 m) offre des raccourcis discrets entre les différentes places et rues du centre ancien, un itinéraire de découverte cachée offrent des vues sur les cours et façades arrières des bâtiments. Si certains sont toujours accessibles, d'autres sont aujourd'hui condamnés ou privatisés au détriment des continuités piétonnes. Des escaliers permettant d'accéder de la ville haute à la ville basse sont également présents dans le centre-ville, comme par exemples, le passage Casse cou (escalier Mirebeau), l'escalier Georges Sand...

L'analyse en coupe de plusieurs sections des rues emblématiques de Bourges traduit plusieurs problématiques partagées dans des degrés plus ou moins marqués :

- des profils étroits où de nombreuses fonctions telles que: la circulation automobile et le stationnement, la circulation des cycles, la circulation des piétons, le passage des transports en commun tentent de cohabiter sans réel confort pour de nombreuses raisons.

Il s'agit en général des:

- Aménagements exclusifs sous forme de trottoirs avec bordures hautes qui compriment le système et accentuent cet inconfort

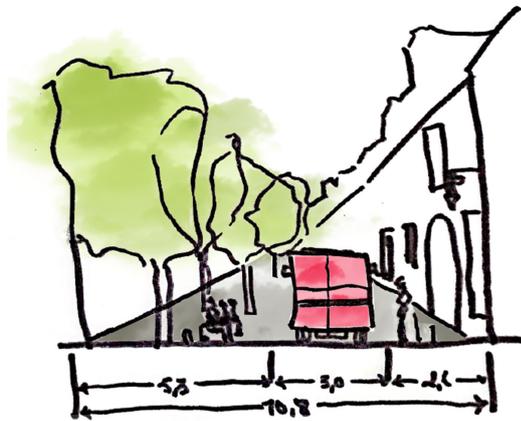
- Revêtements de sol « à l'ancienne » qui posent des questions quant à leurs usages par les personnes à mobilité réduite ou les cyclistes par exemple, et d'autres usés et datés qui dénotent avec l'image de ville patrimoniale de Bourges, dans la mesure où, le mobilier urbain utilitaire comme les bornes, la signalétique routière, et les armoires technique... s'avère en manque dans certains espaces et encombrants dans d'autres petits espaces. Nous précisons qu'il existe un grand manque au niveau de certains services offerts, à savoir: les bancs, les arceaux à vélos, les poubelles...

Configuration des rues - présence dominante de la voiture



Rue d'Auron - séquence du milieu

Chaussée à niveau pavés grès éclaté en
arche
Trottoirs en pavé béton rose
Boedures aspect calcaire
Zone de stationnement unilatéral
Sens unique montant



Rue Coursarlon - accès rue Moyenne

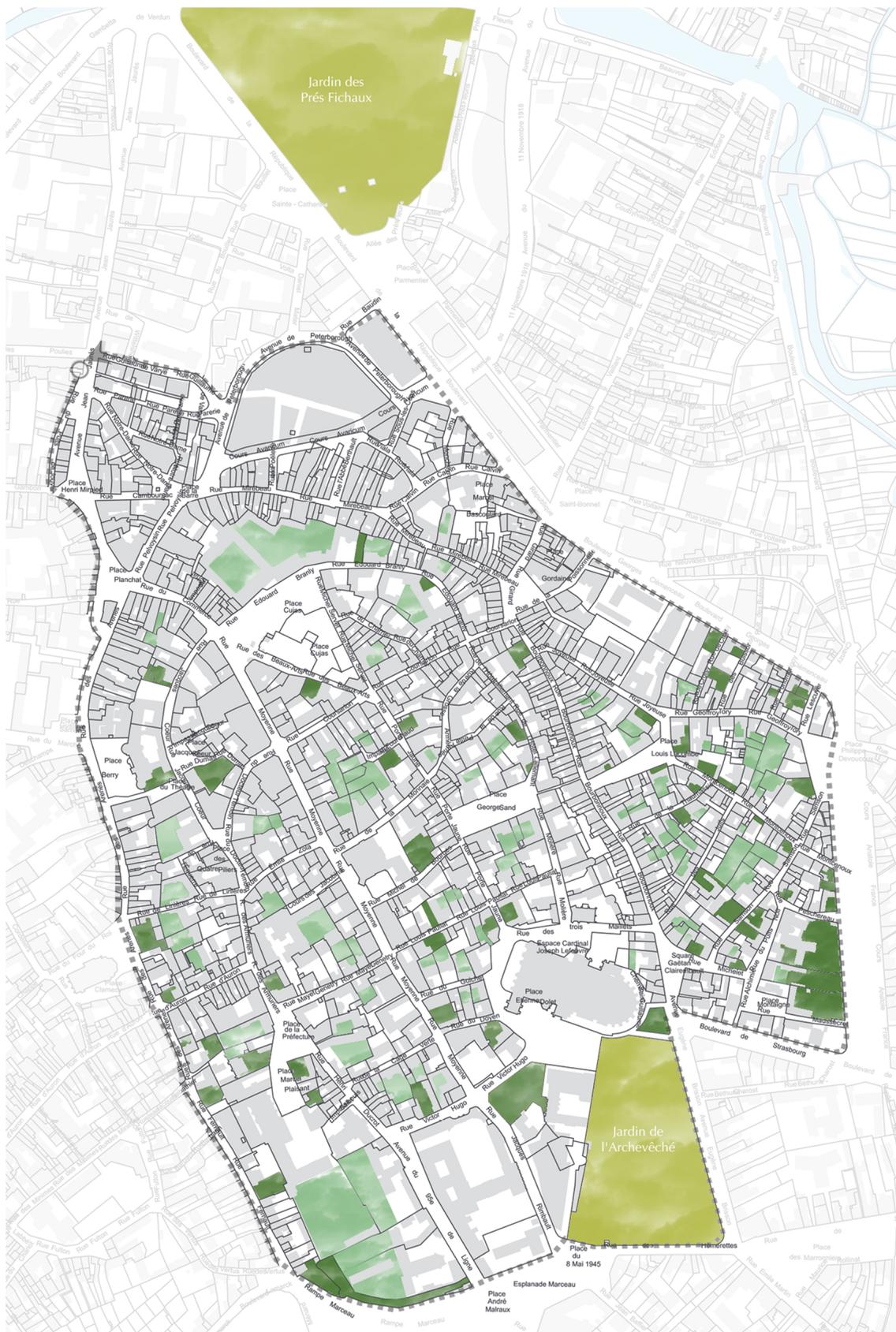
Plateau pavé en béton rose
Rue piétonne - livraisons autorisées de 6h à 11h



Rue Coursarlon - partie basse

Ambiance différente de mobilier urbain

Figure 22 : La Configuration des rues et la place de la voiture.
Source : production de l'auteur.



- Cœur d'îlot jardiné
- Parcs et jardins d'agrément structurés
- Square et petits jardins d'agrément

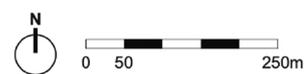


Figure 22 : La place du végétal en centre-ville
 Source : production de l'auteur.

La question du végétal est parmi les entrées principales de l'appréhension du bien-être dans le centre-ville de Bourges. Comme nous l'avons expliqué dans la partie précédente, la sensation du bien-être est étroitement liée à la présence de la nature, à la qualité et la surface du végétal. Dans ce sens, nous avons illustré sur la carte les espaces verts dans notre périmètre d'étude. Nous distinguons alors trois types : les parcs et jardins d'agrément structurés, les squares et petits jardins d'agrément et finalement les cœurs d'îlots jardinés.

Une première lecture de la carte montre un taux de végétation considérable, mais à la lecture de la légende, on s'aperçoit vite qu'un bon nombre de ces surfaces concerne les cœurs d'îlots jardinés. Ils ne sont perçus qu'à travers une vue aérienne, ce qui n'est vraiment pas le cas de l'expérience urbaine dans la mesure où ces espaces sont généralement inaccessibles et invisibles depuis l'espace public. Ils sont répartis en cœurs d'îlots ponctuellement ou en ensembles séparés ou continus sous forme de jardins d'agrément sur l'arrière du bâti. Aujourd'hui ces jardins sont de tailles modestes et structure l'occupation du parcellaire de la ville de Bourges et si leur usage se limite à l'agrément privé et ne fait pas partie des parcours urbains, ces espaces verts jouent un rôle environnemental important contre les îlots de fraîcheur notamment.

Les squares et petits jardins sont aussi de dimensions modestes et présentent des compositions variées, quelquefois fleuries et d'autres se limitant à un simple engazonnement avec quelques arbres et rarement un mobilier d'assise comme le square de la poste ou le jardin du cardinal Joseph Lefebvre à proximité de la place Simone Veil. Il s'agit d'un petit jardin à la française avec un bassin et la statue Corbin au centre, entourés de buis et de massifs rosiers taillés. Ils offrent des espaces de proximité importants par le cadre de verdure qui les compose ou par leur capacité à recevoir des usages et à créer des liens sociaux entre les habitants : aires de jeux, accueil des manifestations de quartier... En ce qui concerne les parcs et jardins d'agrément structurés, sur la carte nous avons repéré les deux jardins structurés du centre-ville : le jardin de l'archevêché qui se trouve dans notre périmètre, localisé à l'assise du chevet de la cathédrale et le jardin des Prés Fichaux qui se situe au nord de la carte le long de la Voiselle, une des rivières qui traversent la ville. Ces espaces se déploient sur de grandes surfaces contrairement aux deux typologies précédentes. Des jardins à la françaises composés de formes épurées et d'allées tracées, avec de vastes pelouses soignées, tondues et plantées d'arbres. Il s'agit de lieux publics très fréquentés et destinés à la promenade, aux balades familiales, aux loisirs et aux activités sportives ...

En ce qui concerne le jardin des Prés Fichaux, même si celui-ci ne fait pas partie de notre périmètre, nous l'avons représenté sur la carte pour une meilleure lecture de ces espaces et parce que dans le secteur du centre-ville, ce sont les seuls et uniques parcs et jardins structurés. Il a été aménagé en 1930 sur des terrains marécageux déjà intégrés dans l'enceinte médiévale. Il conserve jusqu'à présent son style art déco et de nombreuses sculptures végétales. Il marque l'entrée de la ville depuis la gare et notamment l'entrée du centre-ville. « *Je me ressource ici, je contemple la beauté des fleurs, la vue sur la cathédrale... toujours accompagnée de mon bouquin* » (Jean, retraité, 71 ans).

Le jardin de l'archevêché, quant à lui date de 1731. Aujourd'hui, il joue un rôle important dans l'animation de la ville. Le jardin est partagé en deux parties : la première est dessinée avec des parterres architecturés et la deuxième partie est boisée et s'articule autour d'un bassin. Sa proximité

à la place Simone Veil et à la cathédrale lui donne un caractère spécial et permet une grande diversification des usages. Nous remarquons que les tranches d'âges des visiteurs varient des plus jeunes qui profitent des airs de jeux pour enfants jusqu'aux personnes âgées qui profitent du soleil, des bancs, de la terrasse du café ou qui contemplent simplement ...

C'est aussi un lien de passage et de transition entre la rue Jacques Rimbault, la rue de Strasbourg et le parvis de la cathédrale du côté de la place Simone Veil. Ces jardins restent parmi les lieux les plus fréquentés du centre-ville et offrent une grande diversité d'usages. Ils sont très bien entretenus tout au long de l'année. Le titre d'un article du Berry Républicain publié le 14 août 2021 met bien en évidence le rôle de ce jardin : « À Bourges, le jardin de l'Archevêché rend les gens heureux » (Berry Républicain, 2021). Concernant le taux de surface arborée, d'après la Direction régionale de



l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Centre-Val de Loire, celui-ci est de 13 % à Bourges. Le tracé médiéval ne permet naturellement pas la configuration de grandes allées arborées à cause de l'étroitesse des rues, mais nous les retrouvons tout de même dans les axes principaux comme la rue Jean Jaurès par exemple. Le confort thermique est également parmi les points essentiels au bien-être.

Les méthodes d'aménagement urbain et surtout paysager qui favorisent la biodiversité et donnent une grande place au végétal contribuent fortement à l'amélioration de ce confort thermique et donc à l'amélioration de la qualité de l'air. Les villes souffrent depuis les dernières années de vagues de chaleurs (augmentation des températures, canicule...) comme des répercussions du réchauffement climatique. Selon la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), les superficies arborées aident de manière significative à diminuer les îlots de cha-

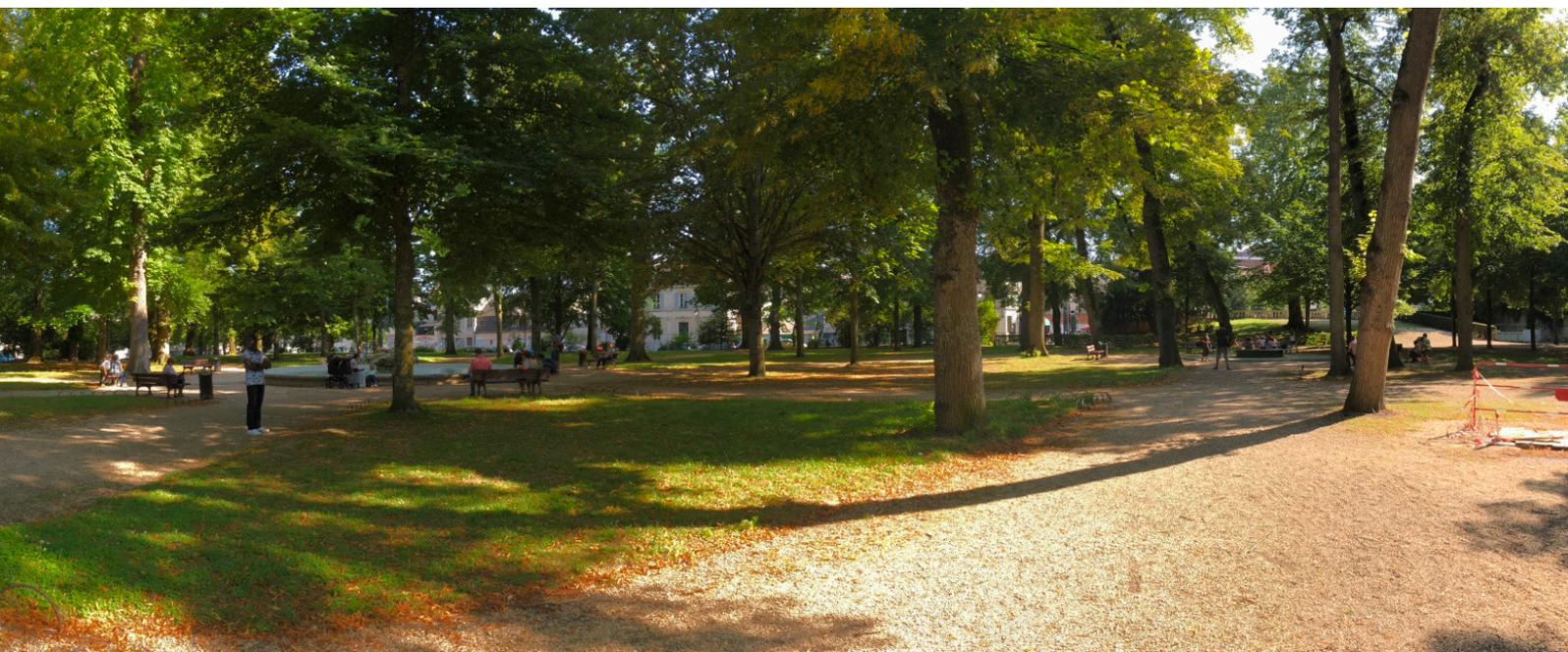
leur dans la mesure où l'implantation 100 m² d'arbres en milieu urbain permet d'atténuer la température de 1°C dans une aire de 100 m² jusqu'aux rues adjacentes. Les sensations de fraîcheur, les zones ombragées, le côté esthétique plaisant et relaxant de la végétation sont tous des indicateurs qui contribuent au bien-être des habitants et des usagers de l'espace et c'est malheureusement un fort enjeu pour le réaménagement du centre-ville de Bourges souvent décrit par les habitants comme « trop minéral ».

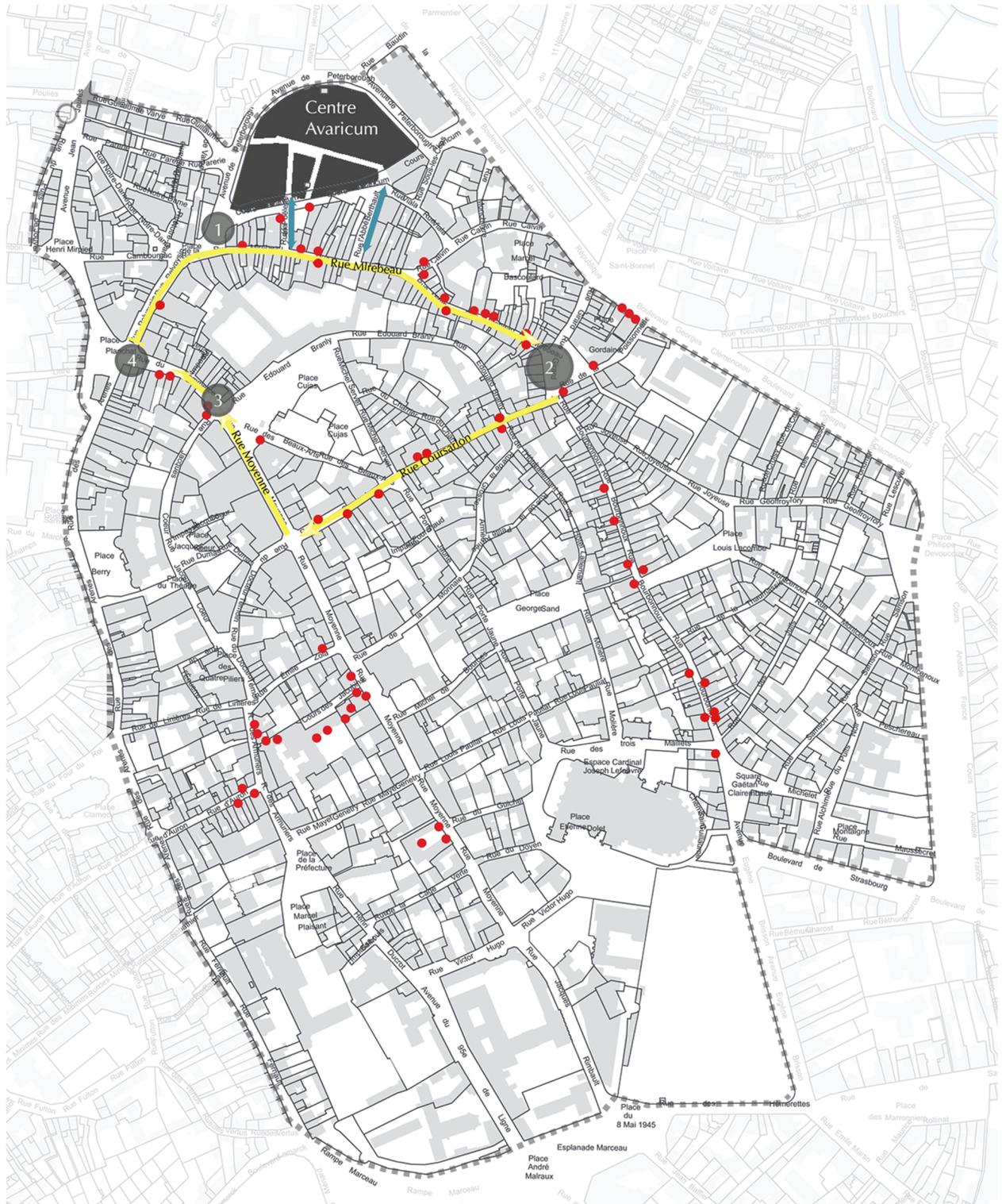
« ... Ah les rues du centre-ville, elles manquent d'arbres, de fleurs, de buissons... Pourquoi ils ne gardent pas les bacs qu'ils ont installés pour le printemps de Bourges ? » (Gabriel, fonctionnaire, 42 ans).

« J'habite au centre-ville... là où on regarde c'est bitumé... heureusement qu'il y a les deux jardins là. » (Marie, étudiante, 24 ans).

Figure 23 : Jardin de l'Archevêché

Source: Photographie de l'auteur





- Boucle marchande
- Locaux commerciaux vacants
- 1 Cours Avaricum
- 2 Place Gordaine
- 3 Place Cujas
- 4 Place Planchat



Figure 24 : La vacance commerciale en centre-ville
 Source : production de l'auteur à partir des données de l'étude commerciale Bérénice (relevé Juin, 2018) + mise à jour à partir d'un repérage personnel (Juillet, 2021)

Une vacance commerciale sur la boucle marchande

Si nous nous intéressons au phénomène de la vacance commerciale, c'est parce que celui-ci rend compte de la santé économique du centre-ville et participe à l'ambiance de la vie urbaine. Il traduit un manque d'attractivité des centres villes et accentue à la fois ce phénomène. Il s'agit donc d'un cercle vicieux. C'est pour cette raison qu'il figure parmi les ambitions importantes du programme ACV.

Le parcours de la boucle marchande du centre-ville de Bourges illustré sur la carte en jaune entre la rue Mirebeau, la rue Coursarlon, la rue du commerce et la rue Moyenne est rythmé par une multitude de locaux commerciaux. L'activité commerciale se concentre aussi sur la rue d'Auron qui ne fait pas partie de notre périmètre, mais qui nous semble importante à analyser en termes de fréquentation et d'offre commerciale dans la mesure où c'est une des rues commerciales les plus fréquentées du centre-ville. Plusieurs locaux représentés sur la carte en points rouges, sont aujourd'hui vacants et ne trouvent toujours pas de preneurs et d'usage. Pendant nos parcours, nous avons pu voir les nombreuses devantures non actives, fermées, dégradées et délabrées. Ces nombreuses façades ont un impact sur l'espace public sur le plan esthétique et sur le plan de l'animation du centre-ville. En ce qui concerne le premier point, cette vacance commerciale affaiblit la qualité architecturale et urbaine dans la mesure où le grand nombre de

ces façades en mauvais état nuit à l'harmonie des façades et ne donnent pas forcément l'envie de les fréquenter.

Le lien avec le bien-être n'est peut-être pas évident, mais celui-ci se traduit au niveau de la fréquentation des commerces de la périphérie par rapport au centre-ville. Il ressort aussi au niveau du discours habitant : « On est une famille de cinq. Pour nos courses, c'est toujours au Carrefour Géant, à Avaricum le Monoprix est plus cher et en plus ils n'ont pas beaucoup de choix... Il est très petit » (Yann, 2021).

La migration de la centralité vers la périphérie, dans laquelle l'attractivité commerciale est beaucoup plus importante est un phénomène qui touche plusieurs villes, dont Bourges. Même si au niveau de ces grands espaces conçus à l'échelle de la voiture et non à l'échelle du piéton, les gens trouvent le moyen de s'y rendre, soit en empruntant la voiture ou les lignes de bus en direction de Saint-Germain-du-Puy. Ils prennent aussi des risques en traversant à pied les rocade pour faire les courses dans les hypermarchés, pour faire du shopping ou pour fréquenter les grands restaurants et franchises inexistantes en centre-ville. Ces personnes sont à la recherche d'une offre commerciale plus vivante et plus diversifiée.



Rue Mirebeau



Rue Littré



Rue Littré



Rue Pelvoysin



Rue Pelvoysin



Place Gordaine



Rue Mirebeau



Rue Mirebeau



Rue Mirebeau



Rue Moyenne



Boulevard de la République



Boulevard de la République



Rue Moyenne



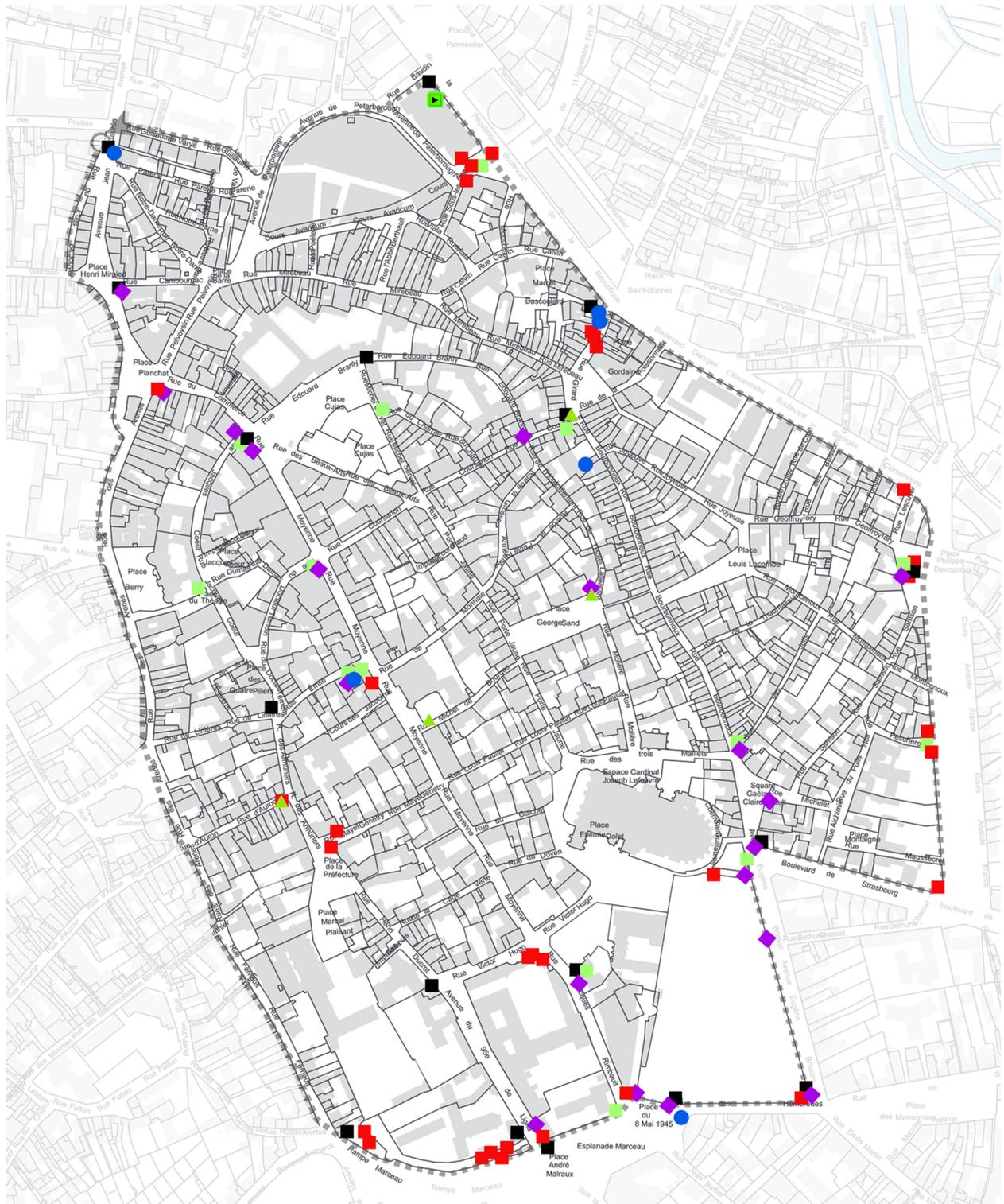
Rue Moyenne



Rue Littré

Figure 25 : Façades commerciales vacantes en centre-ville.
Source : production de l'auteur.

Ces façades ne représentent qu'un échantillon de plusieurs locaux commerciaux vacants. Un état d'usure marquée caractérise l'ensemble des rues commerçantes, quel que soit leur niveau d'attractivité. Par exemple: qu'il s'agisse de la rue Bourbonnoux, la rue Mirbeau, ou la rue d'Auron, les revêtements de sol sont élimés, faits de rustines et mis en œuvre avec des matériaux datés. Dans le cas de la rue Moyenne, qui correspond à une autre génération d'espaces publics, elle souffre quant à elle d'aménagements au vocabulaire très routier (hautes bordures, revêtements mécaniques, éclairage très haut...) qui, associés à un patrimoine architectural plus difficile d'accès, et n'offre pas une ambiance chaleureuse.



Signalisation directionnelle

 Panneaux directionnels

Signalisation d'intérêt local

 Restauration

 Administrations

 Monuments

 Commerces

 Hébergements

 Autres isignalétiques



0 50 250m

Figure 26 : La signalétique en centre-ville.
Source : production de l'auteur.

La signalétique en centre-ville

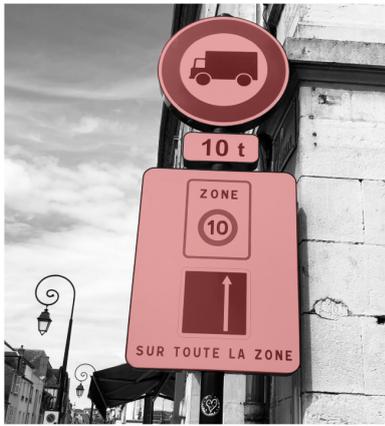
La signalétique est une problématique majeure du centre-ville de Bourges. La carte ci-dessus illustre le recensement actuel de la signalétique directionnelle, d'intérêt local, ainsi que la signalétique de sécurité routière. Quand on se rend à Bourges pour la première fois, une déambulation spontanée s'avère difficile. Le sentiment de sécurité dans l'espace public ne dépend pas uniquement de l'absence des agressions ou d'harcellement. Quand l'utilisateur n'arrive pas à se localiser, s'orienter et s'informer dans un lieu où que celui-ci a du mal à se diriger en toute autonomie, il est difficile de parler de bien-être. Si nous nous mettons dans la peau d'une personne qui souffre de la maladie d'Alzheimer ou simplement d'une personne âgée qui a besoin de ses lunettes et beaucoup d'effort pour lire une carte, la déambulation dans le centre-ville devient une expérience déplaisante et parfois même dangereuse.

Nous avons pris l'exemple de la rue Cour-sarlon dans la mesure où, c'est l'une des rues les plus fréquentées du centre-ville de Bourges. Cette artère à la fois principale et piétonne est peu et très mal indiquée. Elle est marquée par la prédominance de la signalétique de sécurité routière par rapport à la signalétique d'intérêt local et notamment la signalétique piétonne. Une bonne signalétique permet aussi d'optimiser les déplacements en voiture et les gênes de circulation.

Vu la nature et la configuration des voies médiévales, les parcours sont illisibles, les connexions ne sont pas évidentes. Le manque d'une signalétique adaptée et soignée rend cette expérience encore plus compliquée. Une signalétique soignée vise à informer les promeneurs sur l'ensemble des thèmes de la ville comme : le patrimoine, les espaces publics, les équipements, les locaux commerciaux... Celle-ci se doit d'être adaptée, car selon l'Association française de normalisation (AFNOR), elle doit prendre en considération les handicaps à savoir les : « handicaps visuel, auditif, moteur, psychique, mais aussi femmes enceintes, personnes âgées, à forte corpulence, de petite taille ou illettrées ou ne maîtrisant pas la langue française » (Lauga, 2014).

Dans une époque des technologies numériques les plus avancées, la signalétique embarquée et connectée (GPS, WEB), plusieurs touristes se baladent toujours avec des cartes entre les mains. Ces personnes prennent souvent de longues pauses forcées pour pouvoir se repérer et même demander les directions. Une touriste décrit son expérience à Bourges de la manière suivante : « Je viens de Nantes, et à vrai dire je me suis sentie perdue en arrivant de la gare au centre-ville. Pour aller à la cathédrale, mon mari et moi avons dû revoir la carte plusieurs fois... Ce n'était pas évident mais ça valait le coup quand même » (Cécile, profession libre, 54 ans).

Cette difficulté de lecture de l'espace ne joue pas en faveur d'une expérience urbaine agréable, mais la rend plutôt moins qualitative et moins efficace. Alors que le centre-ville, dispose d'une grande richesse patrimoniale et de la proximité des Marais. Le manque de signalétique ne met pas en valeur ces atouts. Comme nous l'avons précédemment évoqué dans la partie qui concerne la configuration des voies piétonne du centre-ville, le manque de connexion entre les artères piétonnes et l'absence d'une signalétique piétonne se répercutent sur la lisibilité des parcours piétons et d'éventuelles connexions entre les différents espaces du centre-ville.



Source: Photos personnelles de la rue d'Auron



Source: Photos personnelles de la rue Coursarlon

Figure 27 : La signalétique en centre-ville.
Source : production de l'auteur.



La rue des Arènes



La rue de Lorry



Boulevard Foch



La rue Pelvoysin



La rue Pelvoysin



La rue d'Auron



La rue d'Auron depuis la rue des écoles

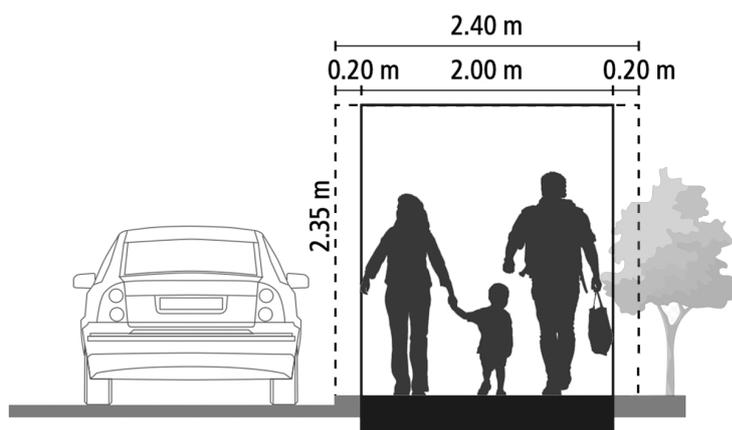


Figure 28 : Les trottoirs en centre-ville.
Source : production de l'auteur.

Trottoirs non adaptés aux diversités des usages

Le tissu dense et l'étroitesse du tissu du centre-ville de Bourges posent la question de la cohabitation des usages, de la place du piéton dans les rues et donc des trottoirs.

Les photographies illustrent plusieurs situations insatisfaisantes, entre des personnes qui tombent à cause des matériaux glissants sur une pente et l'usage qui devient compliqué. Ce qui nous pousse à nous demander pourquoi une catégorie d'usagers préfère prendre un risque en marchant sur la chaussée, plutôt que d'emprunter les trottoirs. D'ailleurs, lors des entretiens que nous avons menés avec les habitants sur le bien-être, plusieurs personnes ont témoigné de leur insatisfaction de la configuration des trottoirs. « Pour aller au Monoprix, je ne prends plus la rue Pelvoysin... Je ne veux pas tomber une autre fois, j'ai déjà mal aux genoux moi... » (Madame Léger, 2021)

D'autres personnes affirmaient que la configuration de ces espaces ne prenait pas en considération l'état de santé et de fragilité de la population âgée : « C'est pénible de faire la marche à 72 ans à Bourges. » (Mr Hervé, 2021)

Étant une activité essentielle pour un bon nombre des habitants, la marche et l'usage des trottoirs s'avèrent indispensables pour toutes activités dans l'espace public. Pour cela, les trottoirs doivent assurer les caractéristiques suivantes : l'attractivité, la sécurité, la connectivité,

densité et finalement l'accessibilité pour tous. Selon le Guide de recommandations de la mobilité douce suisse n° 16, les aménagements piétons doivent être réfléchis et conçus pour : d'abord promouvoir la marche à pied en dépassant les exigences minimales et offrant des parcours de grande qualité, ce qui n'est clairement pas le cas dans un grand nombre de rues à Bourges. Ensuite, ces cheminements piétons devraient « être sûrs pour tous les groupes d'usagers » (Office fédéral des routes, 2019). La notion de sûreté englobe la sécurité routière (qui semble évidente et pourtant souvent mal vécue), la protection contre tous types d'agressions et la sécurité objective qui génère le sentiment de sécurité. Ce sentiment de sécurité est visiblement un point problématique pour les usagers du centre-ville de Bourges, comme nous pouvons le voir dans le reportage photographique. Ce qui appuie le troisième point sur le principe du « Design for all » (ONU, 2006). Autrement, la prise en considération des usagers en situation de handicap qui ne représente plus un luxe, mais plutôt une partie intégrante et une base de l'analyse urbaine jusqu'à la planification des infrastructures de mobilité douce et la construction des aménagements piétons. Nous voyons à travers d'autres témoignages que l'aménagement inadéquat des trottoirs amènent à des conflits d'usage entre les différentes formes de mobilité. « Mes cheminements à Bourges... c'est des détours soit à

cause des voitures ou ces pavés ! Même en baskets, ça fait très très mal.» (Mme L, 2021). La gestion de l'espace public et de la circulation pendant les différents passages des travaux peut être également un élément perturbant selon les habitants. Une personne affirme : « Écoutez, et même la rue Coursarlon qui est normalement piétonne, avec tous ces travaux c'est juste infernal » (Monsieur Jean-Baptiste).

Aujourd'hui à Bourges, un grand nombre de trottoirs sont non adaptés à la diversité des usages et plus précisément pour les PMR et les personnes âgées en raison des : matériaux détériorés, des trottoirs trop étroits, de la présence de différents obstacles, des surfaces et dimensions non adaptées aux PMR, des surélévations importantes des trottoirs... D'ailleurs, le cheminement est une partie du trottoir qui, selon le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) doit être «sans obstacle éventuel et hors mobilier urbain». Selon la même source, la configuration d'un trottoir est une entité qui doit comprendre trois bandes : d'abord, la bande de concession d'une largeur 0,40 m minimum et sur laquelle d'éventuels commerces et terrasses de café peuvent s'y installer, uniquement si la largeur du trottoir le permet. Ensuite, le cheminement qui varie entre minimum 1,80 m à 2,20 m de largeur et surtout sans obstacle (norme AFNOR P98-350). Et finalement, la bande fonctionnelle de 0,40 m minimum, sur laquelle nous retrouvons le mobilier urbain. Ce qui fait un total de largeur mi-

nimum de 2,60 m. Cette norme minimum n'est pas respectée dans plusieurs trottoirs du centre-ville tel que nous pouvons le voir sur la photographie de la rue des écoles vers la rue d'Auron par exemple.



Figure 29 : La Configuration des rues et la place de la voiture.
 Source : production de l'auteur.

Une multitude de matériaux, une incohérence du revêtement

Les photographies ci-contre illustrent : des matériaux de sol datés comme les pavés autobloquant en béton ou en terre cuite, des différentes colories en dégradés de rose ou de gris. Nous remarquons également la présence de revêtements dégradés. Cela se manifeste par des teintes de pavés dépareillées, des pavés déchaussés, des élargissements considérables au niveau des joints...

Nous soulignons également la rupture entre les différents matériaux des différents aménagements d'époques différentes entre les anciens pavés en grès et les pavés des lieux contemporains en grès plus ou moins rugueux avec des bordures en granit et des dalles en calcaire. Ces ruptures nuisent à la qualité urbaine des espaces publics, ainsi que l'harmonie de ces espaces.

En conclusion de cette partie, nous avons choisi de mettre un collage de photographies sur les prochaines pages, exprimant sur la page de gauche des états de bien-être, de convivialité et de plaisir au niveau de l'espace public, contre des cas de dysfonctionnements induisant à des états de gêne et de malaise sur la page de droite en noir et blanc, avec un surlignage rouge des différents éléments perturbateurs. Ces photographies rassemblent l'ensemble des thématiques abordées dans cette partie pour mettre en évidence leur lien avec le bien-être. Nous comprenons donc que la présence du végétal, les modes de circulation, la signalétique, l'accessibilité, le choix des matériaux et du mobilier urbain sont tous des enjeux du bien-être des habitants et des usagers de l'espace. La mise en évidence de la dimension multifactorielle du bien-être était le but de cette partie.

Dans la partie suivante, nous allons essayer d'évaluer le degré de prise en compte du bien-être dans les stratégies urbaines menées dans le cadre du programme ACV. Cette évaluation va se faire sur la base des points que nous avons évoqués dans les deux premières parties.



Figure 31 : Ambiances agréables en centre-ville.
Source : photographies de l'auteur.



Figure 32 : Ambiances désagréables en centre-ville.
Source : photographies de l'auteur.

Partie 3: La prise en compte des usagers et l'appropriation habitante dans les projets d'espace public du centre-ville de Bourges



*Figure 33 : Une vieille dame avec son cadi à Bourges.
Source : photographie de l'auteur.*

A. Programme Action cœur de ville à Bourges

1. Présentation générale du programme ACV

Piloté par le ministre de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, et coordonné par l'Agence nationale de la cohésion des territoires ANCT, le programme Action Cœur de Ville (ACV) est un programme d'investissement public d'ampleur qui concerne 222 villes de taille moyenne qui possèdent un potentiel patrimonial, culturel et architectural, mais qui souffrent d'une faible attractivité, de dégradation du bâti, de vacance de l'habitat et du commerce. Il s'agit d'un plan national qui a une double ambition : d'abord améliorer les conditions de vie des habitants des villes de taille moyenne, et ensuite conforter leur rôle de moteur du développement.

Selon l'avenant du projet convention-cadre pluriannuelle ACV de la ville de Bourges, le centre-ville a trois vocations complémentaires : il doit être à la fois un centre-ville à vivre pour ses habitants actuels et futurs, à fréquenter pour les habitants du reste de la ville, de l'agglomération, du bassin de vie ; et à découvrir pour l'ensemble des « extraterritoriaux » (ANCT, Ville de Bourges, Bourges Plus, 2019). Chacune de ces vocations suppose de répondre à des besoins bien spécifiques que ce soit en matière d'habitat, de commerces et d'activités, des mobilités, d'es-

paces publics et de formes urbaines, de patrimoine, de services et d'équipements. La ville et l'agglomération ont depuis plusieurs années, inscrit la revitalisation du cœur de ville au centre de leurs préoccupations à travers leurs compétences respectives. Elles se sont engagées conjointement dans la démarche ACV dès février 2018 et ont été retenues en mars 2018. Le 1er octobre 2018, elles signaient la convention cadre pluriannuelle pour une durée de six ans. La phase de diagnostic et d'initialisation engagée depuis 2018 a permis d'affirmer les orientations majeures de la démarche Cœur de Ville : faire du centre historique de Bourges :

- un centre-ville à vivre,
- un centre-ville à fréquenter,
- un centre-ville à découvrir.

Elle s'est traduite par l'organisation de réunions de concertation avec les acteurs du territoire, sous forme d'ateliers en janvier 2019. Au cours de ces réunions, ont été partagés les éléments de diagnostic sur les thèmes de l'habitat, des mobilités, du commerce, des espaces publics en dégagant des pistes de réflexion et des priorités d'actions tout en précisant les limites du périmètre du centre-ville perçus par les acteurs locaux.

2. Ambitions du programme

La ville de Bourges a défini un périmètre Opération de Revitalisation du Territoire (ORT). Celui-ci concerne la zone délimitée en rouge dans le plan ci-dessous :

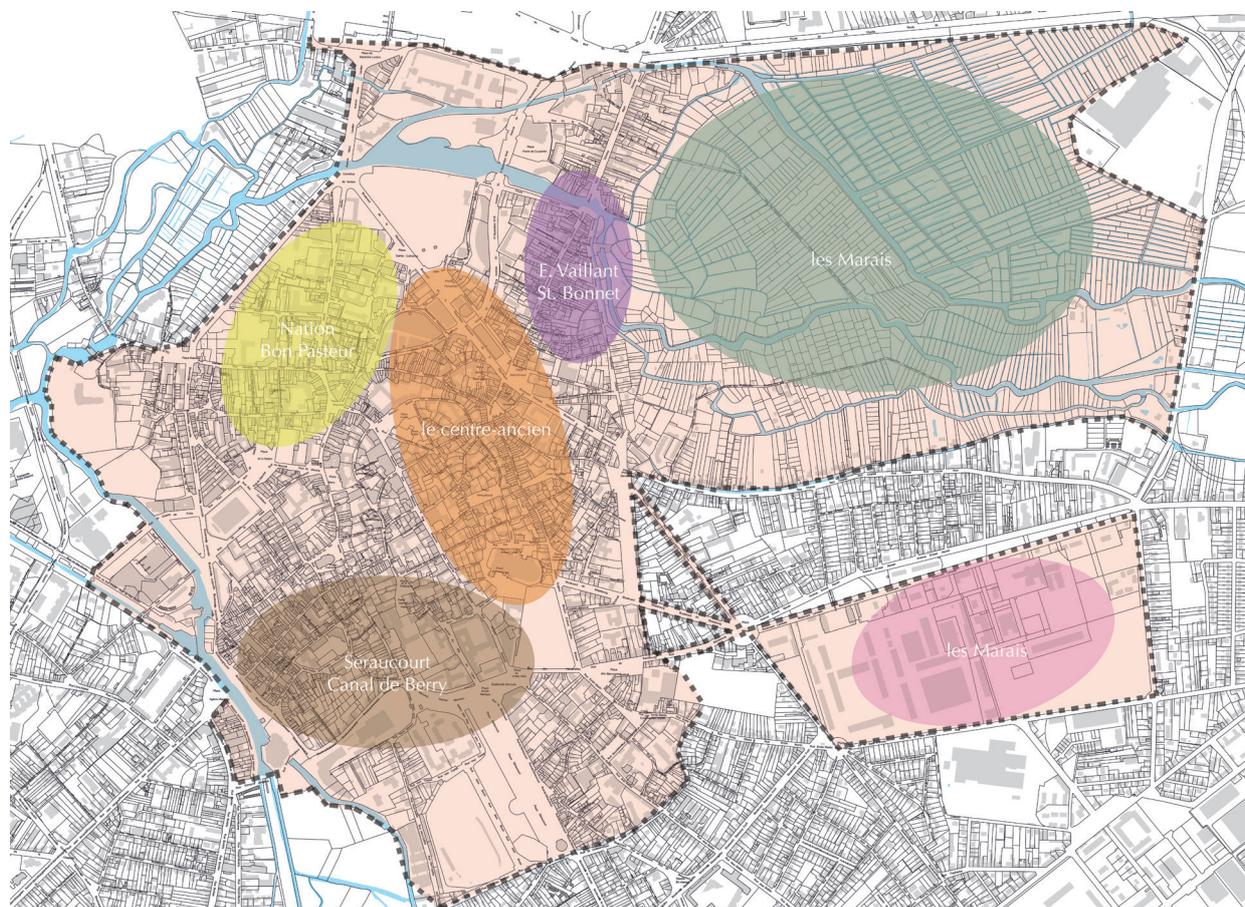


Figure 34 : Périmètre ORT.

Source : photographie de l'auteur.

Le périmètre ORT a volontairement été restreint pour concentrer les interventions des investissements publics et privés sur une superficie restreinte et renforcer l'impact des efforts de revitalisation sur le cœur de ville. Il comprend plusieurs sous-secteurs stratégiques dans lesquels se concentrent les projets avec des évolutions programmatiques des bâtiments :

- le centre ancien,
- Séraucourt-Canal de Berry,
- Edouard Vaillant – Saint Bonnet,

- Nation – Bon Pasteur,
- Porte des Marais,
- Site Baudens,
- Site Lahitolle.

La démarche ACV a pour ambition de renforcer le centre-ville au bénéfice de l'ensemble du territoire par le déploiement d'un programme d'actions ambitieux sur un centre-ville élargi, et par la mise en place d'un périmètre d'ORT permettant :

- De s'inscrire dans les dispositifs de sou-

tion à la revitalisation des cœurs de ville

- De bénéficier d'un soutien logistique et financier de la part de l'ensemble des partenaires associés à la démarche ACV : l'État, le Conseil Régional Centre-Val de Loire, le Conseil Départemental du Cher, le groupe Caisse des Dépôts et Consignations, le groupe Action Logement, l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Cher, l'Office de Commerce et d'Artisanat de Bourges (OCAB), l'Office Public de l'Habitat du Cher Val de Berry, la SA France Loire

- De bénéficier de soutien de la part des services de l'Etat en matière d'ingénierie et de facilitation des procédures ;

- De bénéficier de possibilités d'expérimentation de nouveaux outils ;

- De bénéficier de l'accès au nouveau dispositif d'aide fiscale à l'investissement locatif privé, dénommé « dispositif Denormandie ».

Le programme d'actions envisagé représente, toutes maîtrises d'ouvrage confondues, un programme d'investissement d'environ 60 millions d'euros, sur lequel la ville et l'agglomération souhaitent s'engager à hauteur de leurs moyens respectifs.

Les objectifs du programme ACV de Bourges sont les suivants :

- pallier le phénomène de périurbanisation en réaffirmant l'attractivité rési-

dentielle du cœur de ville,

- construire un véritable centre d'agglomération attractif, à même de jouer son rôle au sein de son système territorial et de proposer une expérience utile et unique,

- donner l'envie au plus grand nombre de découvrir le territoire intercommunal et le cœur de ville sous toutes leurs facettes.

(ANCT, Ville de Bourges, Bourges Plus, 2019).

B. L'étude de requalification des espaces publics structurants du centre-ville

1. Présentation de l'étude

Il s'agit de l'action mature (AM) 27 de l'axe 4 qui concerne la mise en valeur des formes urbaines, de l'espace public et du patrimoine. L'objet de cette mission est l'élaboration d'un plan guide pour la requalification des espaces publics structurants du centre-ville de Bourges. Cette étude doit permettre d'assurer la cohérence calendaire des aménagements à réaliser sur la période 2020-2030. A partir des études existantes et des orientations stratégiques retenues dans le cadre du programme ACV. Le bureau d'étude a pour mission d'identifier les principales composantes urbaines et fonctionnelles du centre-ville, d'élaborer des recommandations visant à renforcer l'attractivité du centre-ville de Bourges et d'améliorer son fonctionnement tout en proposant une stratégie de concertation publique à mettre en œuvre auprès des usagers et acteurs du cœur de ville. C'est le groupement: La Fabrique urbaine (LFU), composé du bureau d'étude Transitec, de OTE ingénieure, et de l'architecte du patrimoine Gautier Bicheron, qui assure la mission. Les informations citées dans cette partie de notre travail sont principalement obtenues du cahier des charges de cette mission. La propriété intellectuelle de l'ensemble de ces éléments est propre à la Ville de Bourges et l'agglomération Bourges Plus.

Le périmètre d'étude est le centre ancien historique à l'intérieur de la première

ceinture de boulevard. Le périmètre d'étude inclut un Site patrimoniale remarquable (SPR) couvert par un Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) approuvé en 1994. Il ne s'agit pas de rénover l'intégralité des espaces du périmètre retenu mais d'identifier les secteurs prioritaires d'intervention, au regard des réflexions et projets déjà engagés par les collectivités, au titre de leurs compétences respectives. Ce périmètre rassemble selon le cahier des charges un certain nombre d'éléments du contexte à prendre en considération. Il s'agit d'abord du patrimoine bâti, le patrimoine végétal, l'habitat, les espaces publics, le stationnement public, le plan de circulation, les transports collectifs, les réseaux cyclables, les livraisons et logistiques urbaines, les réseaux divers, les aléas archéologiques et finalement l'accessibilité et l'attractivité du centre-ville. La direction ACV a précisé que des secteurs d'interventions pressentis étaient déjà identifiés comme devant faire l'objet de requalification en fonction des projets en cours, des futurs projets ou des espaces à prioriser. Une attention particulière sera à apporter à l'axe Jaurès-Planchat-Nation-Juranville. D'autres sites d'intervention pourront être proposés à l'issue du diagnostic.

La carte ci-dessous, illustre l'ensemble de ces espaces, à savoir : la place Cujas, la rue Moyenne, la rue Coursarlon,

la rue Mirebeau et la rue du Commerce, le rue Porte Jaune et la rue d'Auron, la place Gordaine et la rue Jean Girard, la place Planchat, la place de la Nation et la rue Jean Jaurès.

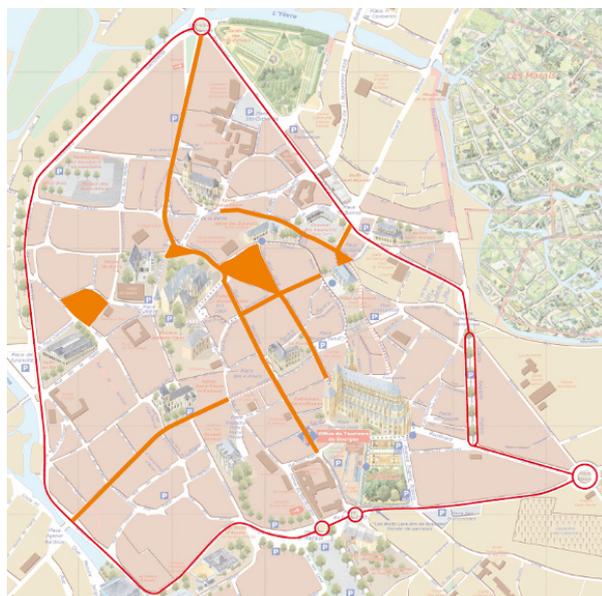


Figure 35 : Les secteurs d'intervention pressentis.
Source : Direction ACV Ville de Bourges, 2020.

Les objectifs de la requalification des espaces publics du centre-ville sont: d'abord le renforcement de la cohérence et l'identité visuelle du cœur de ville. Ensuite, réorganiser la circulation et le stationnement automobile, en plus de développement de l'usage des modes alternatifs à l'automobile et finalement renforcement de l'attractivité du centre-ville et son cadre de vie, intégrer les enjeux de développement durable tout en facilitant les interventions ultérieures.

En ce qui concerne l'élaboration de la stratégie de requalification des espaces publics du centre-ville, celle-ci est prévue sur trois phases. Une première phase dédiée à l'élaboration d'un diagnostic intégrant les contraintes et arti-

culant les enjeux et objectifs poursuivis. Celle-ci a commencé en mois d'octobre 2020 jusqu'au mois de mars 2021. Une seconde phase qui concerne l'élaboration de schémas de référence, de plan d'intervention et de recommandations se termine bientôt en septembre. Et une dernière et troisième phase aboutira à l'élaboration du programme technique et de prescriptions architecturales et urbaines. Sur la base du scénario d'interventions retenu à l'issue de la phase 2 le groupement élaborera la charte d'aménagement et un programme technique servant de base aux futurs marchés de maîtrise d'œuvre pour chacun des secteurs d'intervention.

La mise en place d'une méthodologie de concertation publique est un point. La stratégie de concertation publique sera élaborée conjointement à l'élaboration de la charte d'aménagement. Elle sera adossée à la stratégie de communication mise en place par les collectivités. Le prestataire est amené à proposer des outils de concertation adaptés à chaque phase de la mission, et à chaque type de réunion. Il proposera une méthodologie d'organisation et de déroulement des phases de concertation publique. Il sera en charge d'animer les réunions. Il accompagnera la collectivité et ses services en charge de la communication tout au long de sa mission et sera le cas échéant sollicité pour la conception de supports de communication complémentaires aux documents élaborés pour le diagnostic, les scénarios et le programme technique. Il est prévu à minima deux réunions de concertation publique à chaque phase de la mission.

2. Les grandes idées de l'étude

L'étude de requalification des espaces publics structurants du centre-ville est une des actions majeures du programme ACV. Celle-ci rassemble une multitude de thématiques liées à l'espace public. Plus de dix comités techniques (COTEC) (dont des COTEC élargis aux partenaires) et 6 comités de pilotage (COPI) ont eu lieu sur la phase 1 et 2 de la mission. Plusieurs réunions de travail, ainsi que des ateliers thématiques ont été menés avec plusieurs services de la ville comme : le service des mobilités, le patrimoine, l'aménagement, l'archéologie, la culture... Il serait donc difficile de restituer l'ensemble des éléments de cette étude dans le cadre de ce travail de fin d'étude. Nous allons donc traiter les grands principes et concepts d'aménagement pour tenter d'évaluer la prise en considération du bien-être dans ce projet de régénération urbaine.

Cette partie s'organisera de la manière suivante : nous allons d'abord présenter quelques éléments proposés par le bureau d'étude LFU pour ensuite les commenter et évaluer leur impact sur le bien-être des habitants. Nous soulignons la propriété intellectuelle du groupement dans toutes les informations évoquées dans cette partie de notre travail.

L'étude s'inscrit dans une vision d'aménagement d'ensemble du périmètre. Cette vision se traduit d'abord, par l'identification des espaces à traiter dans une logique d'ensemble tout en partageant une vision commune du devenir du centre-ville de Bourges à long-terme. En plus d'une

programmation d'espaces de vocation, d'une meilleure ambiance paysagère et des stratégies de circulation et de transport. Le bureau d'étude pose les bases d'une nouvelle écriture pour le centre-ville en termes de : matériaux, de mobilier et de design de manière générale.

Les quatre grandes notions de cette étude sont :

- Le grand apaisement du centre-ville
- Vers une ville de déambulation
- Vers la ville de bienveillance
- La notion de parcours

Dès son élection, l'équipe municipale a affirmé sa volonté de diminuer la place de la voiture au profit de celle des modes doux. Cela se traduit notamment par la fermeture d'une partie du parking Cujas pour la restituer aux piétons et le transformer en place vivante. La piétonisation de la rue Moyenne et les propositions de piétoniser d'autres rues comme la rue Jacques Cœur et la rue Porte Jaune concrétisent cette volonté de faire de Bourges une ville propice à la promenade et à la déambulation. Dans ce sens, la notion du grand apaisement du centre-ville se traduit par des rendus précis sur les rues contraintes, où le partage de l'espace doit être priorisé.

« Le plateau piétonnier du centre de Bourges est relativement petit, et très décousu. Il n'accompagne pas aujourd'hui une vraie découverte du cœur de ville et se limite à quelques espaces où les gabarits sont particulièrement contraignants

» (La Fabrique urbaine, 2021).

Le scénario mis en place à très court terme à partir de mai 2021, selon la configuration « journée » propose :

- La mise en double sens de la rue du Commerce ;
- Le maintien de la capacité actuelle du parking Cujas ;
- La suppression d'une voie de véhicules

particuliers (VP) sur l'avenue Peterborough et la rue Pelvoysin pour l'aménagement d'une voie bus.

Un scénario à très court terme : configuration « soir de 18h à 6h et week-end » est davantage favorable au piéton. Cette configuration a pour but de supprimer le trafic sur l'intégralité de la rue Moyenne, ainsi que sur les axes : de la rue Porte Jaune, la rue des Armuriers, la rue de la Monnaie, Michel de Bourges, les rues de

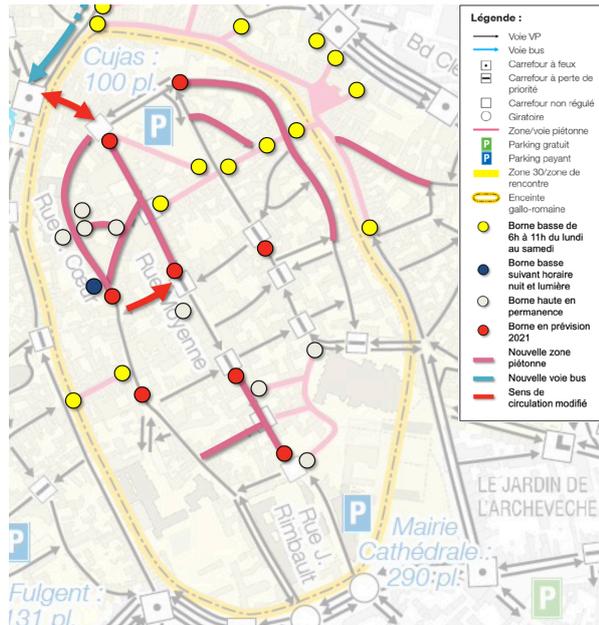


Figure 36 : Configuration à très court terme : configuration « journée »

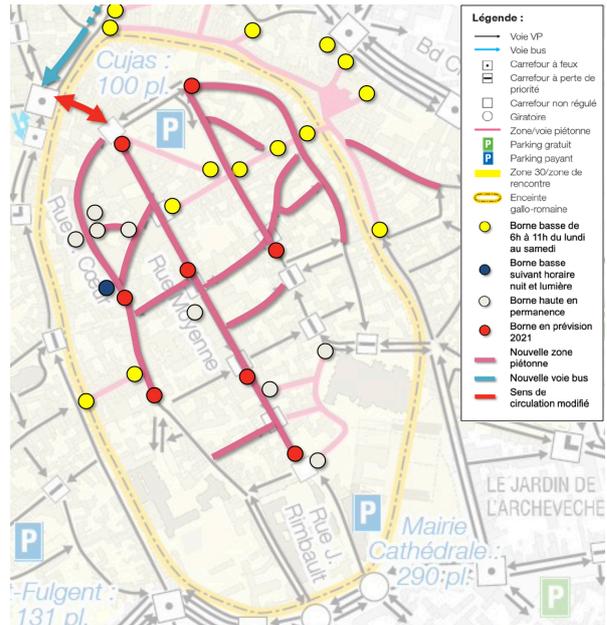


Figure 37 : Configuration à très court terme : configuration « soir et week-end »

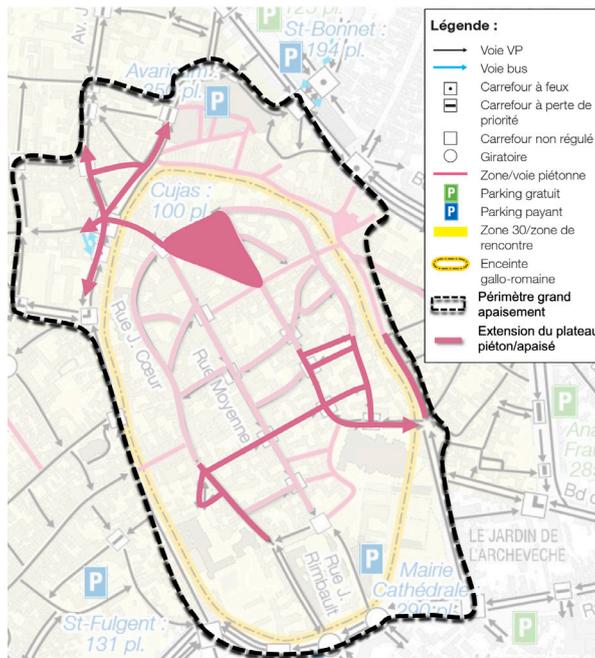


Figure 38 : Vers le très grand apaisement

Source des figures 36 ; 37 et 38: Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 2021.

Grosse et de la Petite Armée.

Des autorisations d'accès seront délivrées aux riverains possédant un stationnement privatif dans le périmètre impacté et un retour au fonctionnement normal est prévu durant les horaires de livraison (6h-11h, sans autorisation particulière en dehors de ces horaires).

Le projet de piétonnisation à long terme a pour ambition d'apaiser fortement le trafic automobile à l'échelle du centre-ville sur tout le périmètre représenté en pointillés noirs. Cet apaisement questionne : le fonctionnement de la première ceinture de boulevards, l'accessibilité locale et les autorisations d'accès au centre-ville, la politique de stationnement de l'hypercentre et finalement, le fonctionnement du réseau de bus et les navettes sur le périmètre.

En effet, ce projet de piétonnisation est un projet ambitieux. Cette notion d'apaisement traduit une vision sensible dans l'aménagement des espaces publics du centre-ville de Bourges. Les actions concrètes relatives à la diminution de la place de la voiture au profit du piéton est au centre des questions du bien-être des habitants comme nous l'avons traité dans la deuxième partie de notre travail. La visée politique de l'apaisement du centre-ville manifeste donc un désir de rendre le cœur de l'agglomération plus accessible et confortable pour les modes doux. Questionner la place de la voiture dans la ville et prendre la décision de piétonniser une artère principale du centre-ville (la rue Moyenne) donnent plus de crédibilité au discours sensible qui n'est pas tou-

jours concrétisé dans les projets urbains. Mais, la situation envisagée à court terme ne couvre que peu de secteurs à enjeux identifiés dans le tracé des parcours. Pour cela, l'étude propose un nouveau périmètre de piétonnisation plus large à envisager.



Figure 39 : Ambiance de la rue Moyenne avant et après le projet de piétonnisation.
Source: Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 2021.

Les figures ci-dessus montrent le futur aménagement de la rue Moyenne contre l'état actuel. Nous remarquons que le projet de piétonnisation, s'accompagne de nouvelles conceptions en termes de matériaux, de largeur des trottoirs et même du type d'activités commerciales à implanter dans le cadre de cette nouvelle vision. L'ensemble de ces transformations permet le changement d'ambiance souhaité.

Partant du principe que les espaces publics du centre-ville doivent assurer la cohérence de l'ensemble des projets, ainsi que l'attractivité du centre-ville. Le bureau d'étude propose trois parcours de natures différentes, mais qui se complètent et créent des liens entre les différentes composantes de l'espace public pour atteindre l'objectif de : la ville de déambulation. Ces parcours se doivent aussi de participer de la valorisation de l'identité de Bourges. Dans la même logique, ces parcours articulent un réseau de places et des espaces publics existants et d'autres à programmer dans le but d'augmenter la cohérence et la qualité de l'expérience des parcours. La carte ci-dessous montre les différents éléments à mettre en valeur en créant des connexions et des continuités pour faire face au problème des ruptures dont souffre l'espace public.

Le fait de traiter la question des parcours commerciaux par exemple dans le centre-ville de Bourges met en évidence la faiblesse du plateau piéton discontinu et peu lisible. Les propositions de valorisation de ces parcours interrogent par la manière de gérer les articulations entre ces lieux majeurs. Des propositions de rotules entre : le centre commercial Avaricum et la rue Moyenne ; la rue des Beaux-Arts qui est aujourd'hui relativement en marge des parcours commerçants et la place Cujas ; finalement le lien entre la rue d'Auron et le reste des espaces majeurs devra être particulièrement soigné. Des interventions ambitieuses devront faire cette couture aujourd'hui absente.

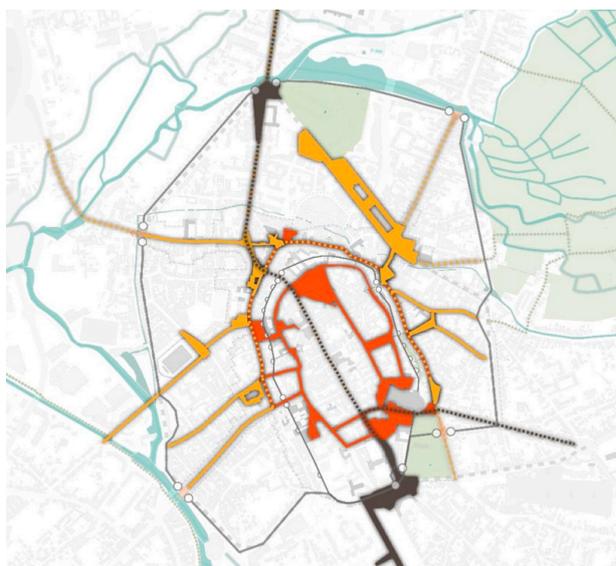


Figure 40: Des parcours patrimoniaux



Figure 41: Des parcours nature

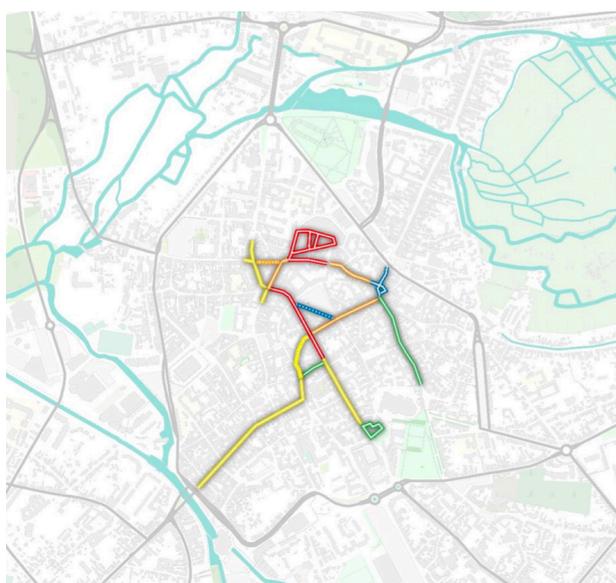


Figure 42 : Des parcours commerçants

Source: Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 2021.

Les parcours interrogent l'identité des rues commerçantes particulièrement la question des rotules par les liens qu'ils tissent entre deux lieux aux identités possiblement distinctes. Il s'agit également de soigner les rues qui composent ces parcours.

« Mis à part les rues déjà piétonne, les rues du centre-ville souffrent d'une présence constante de la voiture, dont la place est facilement très impactante sur des rues aux très petits gabarits » (La Fabrique urbaine, 2021).

Les interventions proposées par le bureau d'étude témoignent d'une volonté de créer une vraie continuité au niveau de la boucle marchande et du reste du parcours commerciale, tout en privilégiant le

traitement de l'espace public pour une meilleure qualité urbaine et architecturale.

Selon le BE, ces parcours cohérents doivent articuler un réseau de places et d'espaces publics à programmer. La mise en œuvre de ces parcours doit répondre à trois problématiques :

- Développer l'identité propre au centre-ville par un travail sur le mobilier urbain, ainsi que la signalétique sur l'ensemble du périmètre d'étude.
- Augmenter la qualité de traitement des espaces publics en matière de revêtement et des matériaux de sol, notamment dans les rues suivantes : Jean Girard, Mirebeau, Coursarlon, Porte Jaune et la

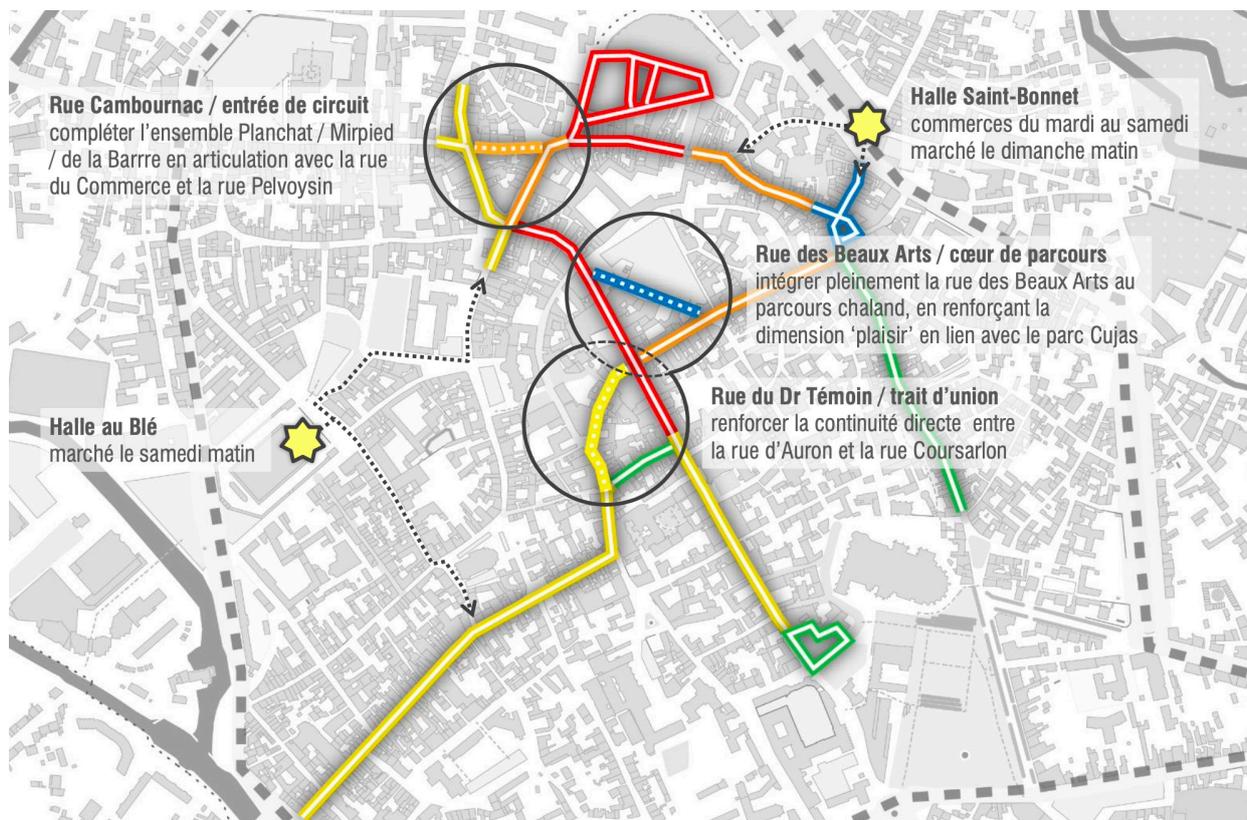


Figure 43 : Des parcours commerçants

Source: Support de présentation du COPIL 3,
La Fabrique urbaine, 2021.

rue d'Auron. Cela concerne également la place Gordaine, la place Planchat et les places Georges Sand et Louis Lacombe.

- Transformer les usages et restructurer les espaces par une réorganisation de la circulation et le fonctionnement du centre-ville. Parmi les exemples de lieux sur les parcours pouvant faire l'objet de telles interventions, nous retrouvons : la place Cujas, place Mirpied, place de la Barre, place Planchat, rue Pelvoysin, rue du Commerce et rue Moyenne.

Pour pouvoir aboutir à un schéma directeur des espaces publics cohérent et pertinent, le BE propose une méthode de travail qui suit des principes généraux selon des thématiques différentes mais qui se complètent. Le travail proposé traite ces thématiques dans le détail depuis la phase 1 de l'étude jusqu'à la deuxième et actuelle phase. Nous allons donc essayer de synthétiser ces éléments dans les prochains points.

Il s'agit de quatre principes généraux

d'intervention en plus de certaines déclinaisons par zooms. Ces principes sont les suivants :

- **Pour un centre-ville plus nature**

Augmenter la présence d'une végétation plus prononcée en centre-ville afin de diminuer les îlots de chaleur tout en veillant à ancrer le végétal dans le sol dans une logique vertueuse du cycle de l'eau. Questionner l'opportunité de plantation à chaque intervention sur le centre-ville. La présence du végétal doit enrichir le cadre paysager du centre-ville sans brouiller la lecture de son patrimoine architectural et urbain. Elle doit également prendre en considération les questions de gestion et des impacts sur les programmes environnants comme les commerces et les logements. Nous remarquons que les parcours nature et les parcours patrimoniaux se complètent. Le centre-ville nature implique également une forte présence des arbres, l'élargissement des fosses de plantation, la dépermeabilisation des sols et des abords des arbres et l'augmentation de la biodiversité.

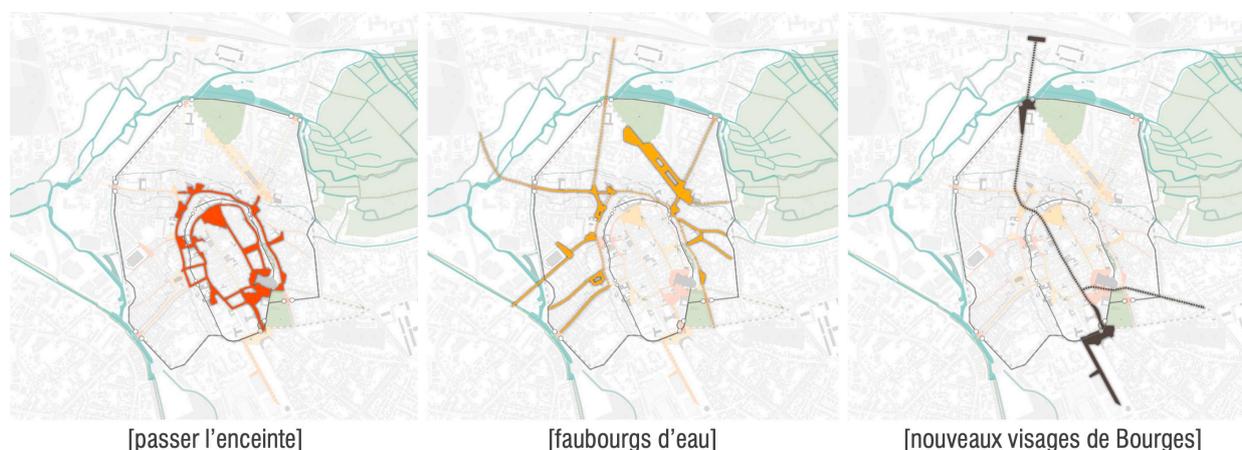


Figure 44 : Des parcours patrimoniaux

Source: Support de présentation du COPIL 3, La Fabrique urbaine, 2021.

- **Pour une identité du centre-ville**

Pour une cohérence graphique et visuelle, l'application d'une dimension artistique et culturelle dans l'urbain est envisagée en termes de conception des espaces publics, du mobilier urbain ainsi que la signalétique. Ils proposent un travail de collaboration avec artistes et designer, des installations pérennes choisies et des parcours éphémères qui mettent en scène des artistes. La signalétique, quant à elle doit permettre de donner des notions de distances à pied ou à vélo des clés de lecture sur la ville et l'architecture, d'orienter vers certains lieux comme : les services, musées, commerces et parkings... tout en mettant en scène les lieux publics. L'idée est de privilégier une signalétique qui s'intègre dans le paysage.

La carte cidessous montre l'organisation des lieux emblématiques du centre-ville qui participent à la création de l'identité du centre-ville. L'interprétation du patrimoine est un fort enjeu de l'identité visuelle de Bourges. L'étude propose une interprétation de la mémoire des anciennes portes des enceintes de la ville, la valorisation des traces des remparts et le partage d'informations sur le patrimoine et l'archéologie.

- **Pour un centre-ville durable et local**

La première action à entreprendre est d'agir sur le sol pour un sol qualitatif et durable. Qu'il s'agisse de la qualité des matériaux ou leur adaptabilité aux différentes attentes des usagers, le choix

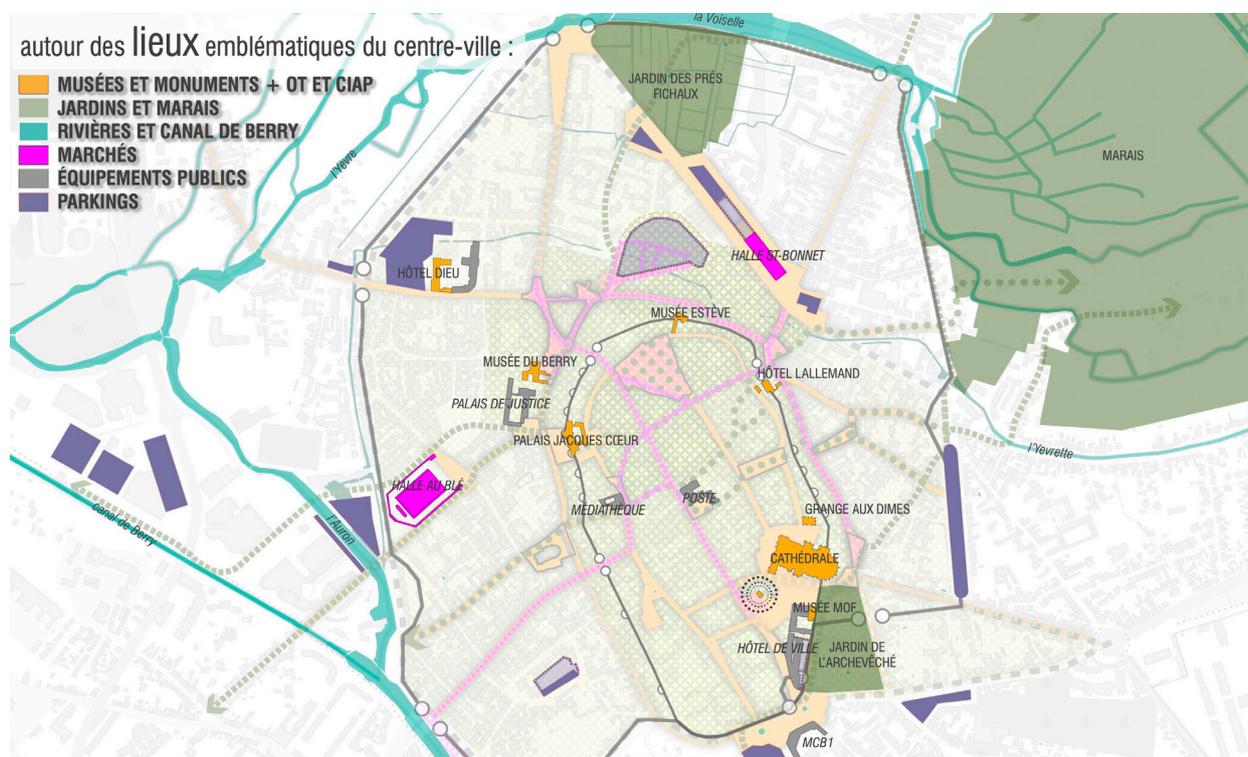


Figure 45 : Développer une nouvelle identité visuelle

Source: Support de présentation du COPIL 3, La Fabrique urbaine, 2021.

de ces matériaux sera orienté vers des choix durables et locaux qui conservent « l'esprit du lieu » et les couleurs locales. Un sol qui valorise le patrimoine architectural et urbain et qui affirme une identité propre à Bourges par l'emploi de techniques et matériaux locaux. Finalement, le sol doit faciliter la circulation de tous : PMR, cyclistes, utilisateurs des nouvelles mobilités individuelles comme les trottinettes, solowheel et gyropode.

- **Pour un centre-ville à haute valeur d'usage**

Cette valeur d'usage nécessite la requalification de certaines places et des modifications de profils de rues afin de garantir un confort pour les modes doux et pouvoir limiter la circulation

automobile et réduire l'impact du stationnement comme nous l'avons précédemment mentionné. Sans oublier l'enjeu d'augmenter la mixité d'usage. La carte ci-dessous montre ces interventions. Elle illustre la requalification des avenues principales à savoir : l'avenue Jean Jaurès, la rue du Commerce et la rue Moyenne, en plus des places Cujas et Louis XI. Investir dans le triangle d'or reste primordial. Ce triangle concerne : la place Mirpied et la place Planchat, la place de la Barre ainsi que d'autres rues. Finalement, le réenchâtement du plateau commercial, la revitalisation du patrimoine et la cultivation des places jardinées participent tous à améliorer les valeurs d'usage dans le centre-ville.

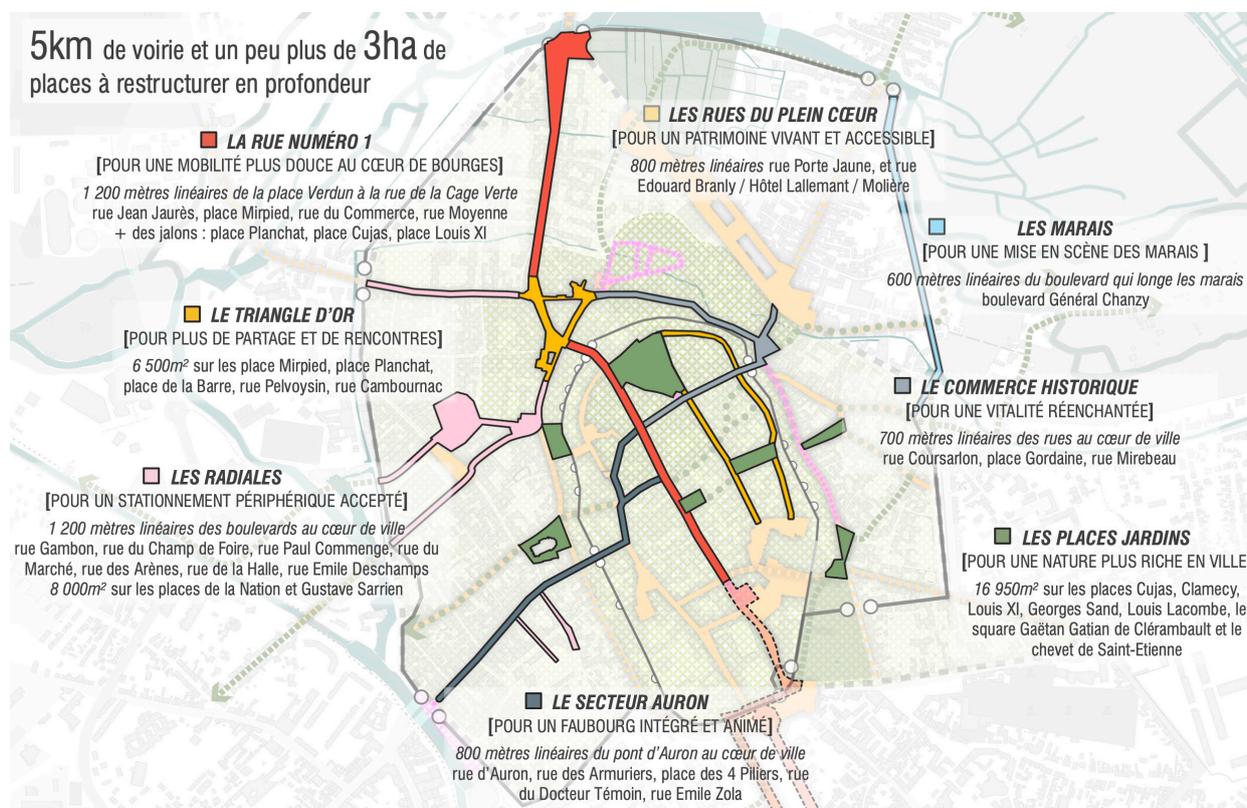


Figure 46 : Transformer les usages et restructurer les espaces

pour une haute valeur d'usage

Source: Support de présentation du COPIL 3,
La Fabrique urbaine, 2021.

Le plan ci-dessous représente la première esquisse du schéma directeur des espaces publics. Celui-ci est accompagné d'un phasage des travaux, ainsi qu'une estimation des coûts. Il définit les voies circulées, ainsi que les voies piétonnes et les voies piétonnes uniquement pendant le weekend. Nous distinguons également les différentes actions et les aménagements prévus en termes de plantation et végétalisation dans le détail, entre les espaces à dominance végétale, les espaces verts à créer ou à requalifier, en plus des principes de plantations selon le type de végétation. Finalement, le schéma directeur propose la nouvelle

organisation de circulation entre les voies dédiées aux bus, les voies cyclables et les parkings publics qui se trouvent généralement en dehors du cœur de ville pour limiter les circulations automobiles dans l'hypercentre.

La première lecture de ce schéma donne une idée sur les grandes transformations de l'espace public que l'étude envisage. Nous pouvons facilement imaginer le début d'un vrai apaisement. Des cheminements piétons connectés et affirmés dans une logique de parcours. Une végétation plus prononcée et cette-fois organisée et donc un espace public capable de procurer le bien-être.

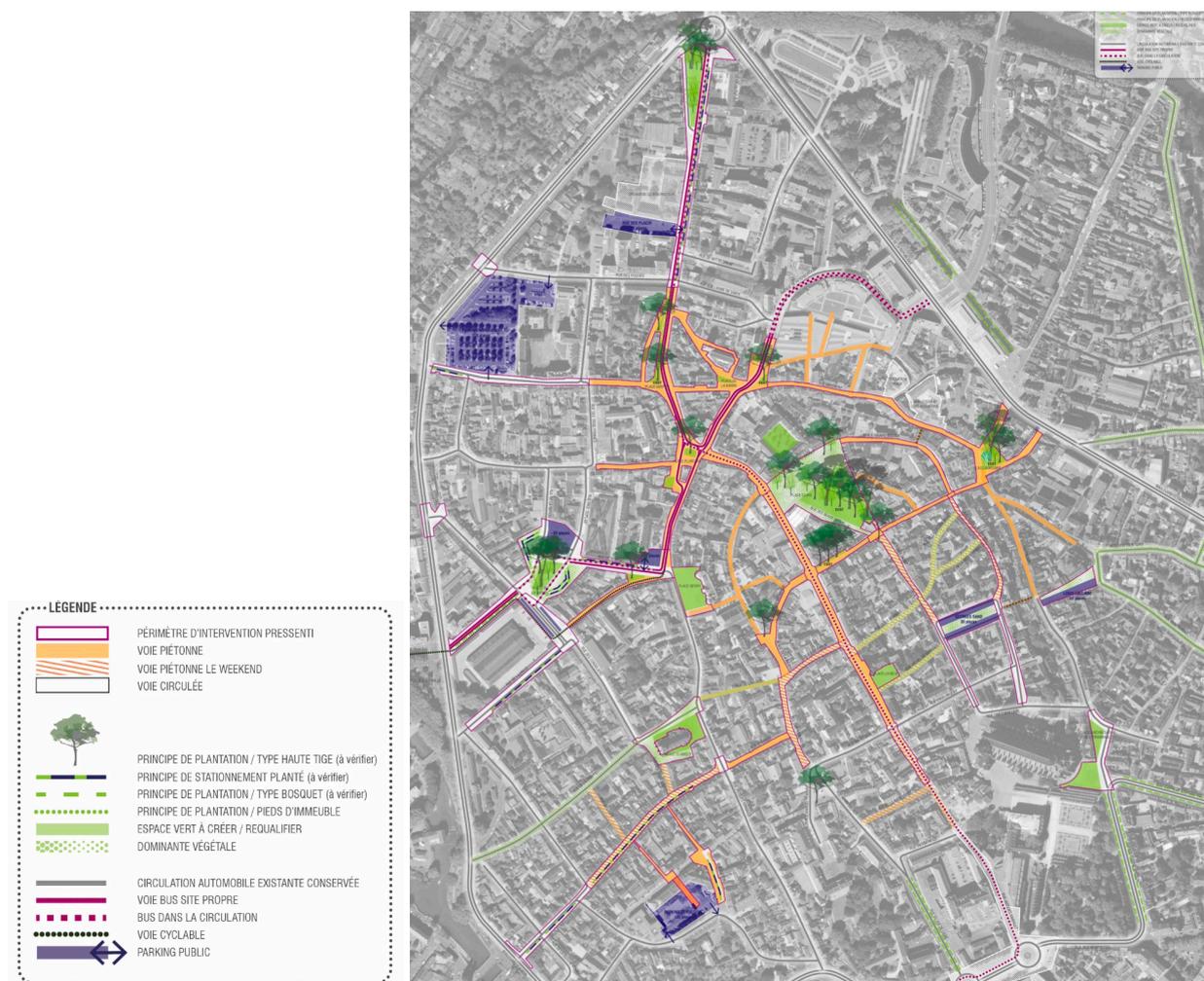


Figure 47 : Schéma directeur des espaces publics
 Source: Support de présentation du COPIL 4,
 La Fabrique urbaine, 2021.

3. La concertation

La concertation menée auprès des habitants dans le cadre de notre étude, deux actions majeures ont vu le jour durant la deuxième phase. Ces deux démarches ont été proposées par le BE. Il s'agit des balades urbaines, ainsi que la création de groupes d'experts d'usage.

Ces balades urbaines ont eu lieu le 10 mars 2021. Elles concernaient trois parcours d'environ 1,5 km. Pour chacun de ces parcours, le point de départ se faisait à partir des boulevards pour ensuite se rendre en cœur de ville. Ils traversent des espaces patrimoniaux remarquables et donnent à voir des espaces publics emblématiques du centre-ville ou qui ont été récemment aménagés ou alors les espaces qui abordent la question du stationnement et des grands parkings. Les trois parcours s'organisent de la manière suivante : le premier parcours commence de la place Saint-Bonnet à la place Gordaine en passant par le centre commercial Avaricum, la place Plachat, la place Cujas et la place Georges Sand. Le deuxième, propose un circuit à partir du Pont d'Auron à la place Simone Veil en passant encore une fois par la place Cujas et en remontant la rue Moyenne. Finalement, le troisième parcours, commence de la place Juranville et se termine vers l'hôtel-Dieu en passant par la rue Jacques-Cœur, la place Cujas et la place Plachat. Pour les personnes concernées, un courrier d'invitation a été envoyé par mail permettant l'inscription aux balades urbaines aux personnes qui ont déjà manifesté un intérêt pour la démarche citoyenne. On

comptait environ 600 personnes ayant manifesté au cours des actions de concertation citoyenne précédentes un intérêt pour l'urbanisme, l'aménagement et environ 100 personnes ayant déjà participé aux réunions de concertation ACV en 2019. De plus, le programme de concertation avait pour ambition d'accueillir les enfants pour recueillir leur perception de la ville, mais le temps pédagogique ne le permettait pas. Une composition de groupes d'experts d'usage à l'issue de ces balades a été également proposée.

La composition des groupes pour la balade urbaine ne dépassait pas un maximum de dix personnes, dont un animateur soit du BE, des services de la ville ou des élus.

Pour mieux comprendre leurs attentes et souhaits ainsi que leurs regards sur l'espace public, plusieurs entretiens avec les habitants ont eu lieu lors des balades urbaines. Les participants ont été amenés à remplir des fiches propres à chaque parcours, sur lesquelles ils indiquent pour chaque endroit : ce qu'ils aiment, ce qu'ils n'aiment pas, pour ensuite proposer des changements ou leurs souhaits à l'échelle du centre-ville.

Nous pouvons dire que ces balades urbaines étaient réussies, dans la mesure où, l'idée de parcourir le périmètre d'étude sur trois parcours in situ plutôt qu'autour des tables permet de rentrer en interaction avec l'espace et observer les différentes problématiques de plus

près. Le cadre décontracté différent des réunions publiques permet également aux habitants de s'exprimer de manière plus à l'aise. D'ailleurs nous avons pu rassembler plusieurs éléments que nous avons organisés sous forme de tableaux pour chaque parcours (tableaux en annexe). Nous pouvons rassembler les remarques qui revenaient le plus dans les points suivants :

- Une grande sensibilité au patrimoine de Bourges : architectural et naturel
- La mise en valeur du patrimoine
- La nécessité d'agir sur la qualité de l'espace public
- L'enjeu de la signalétique
- L'illisibilité du parcours : nécessité de créer des liens et connexions
- Le manque de mobilier urbain et d'espaces de détente et de convivialité
- La minéralité des places et le manque de végétation
- Les différents problèmes de revêtements notamment les pavés en termes d'accessibilité pour les personnes âgées et les PMR.
- L'entretien et le ravalement des façades

Dans la mesure où la concertation est une clé importante du bien-être des habitants, nous allons tenter d'évaluer les actions de concertations menées jusqu'à présent dans le cadre de notre étude.

Certes, la concertation envisagée est très intéressante et en quelque sorte efficace. Son but est de se rapprocher des habitants et recueillir leurs différents avis pour les intégrer au maximum dans le processus de réflexion et prendre en considération leurs

avis. Mais le contexte de la crise sanitaire et toutes les restrictions que la France a subi ces deux dernières années, le pilotage de la mission n'a pas été évident. La programmation de la concertation non plus. Aucune action de concertation n'a pu avoir lieu au cours de la première phase de diagnostic en raison de la crise sanitaire, même-ci elle a été prévue dans le cahier des charges et dans la proposition de LFU. Les gauges limitées à six ou dix personnes, le confinement total, ainsi que le couvre-feu nous mettaient dans l'obligation de prévoir les groupes d'experts d'usage en Visioconférence. Même si les profils et les catégories étaient diversifiés entre : des personnes retraitées, des jeunes travailleurs, des représentants des associations de quartiers, le vice président d'une association de talents, ainsi que des commerçants, le nombre maximum des participants ne dépassait pas les quinze personnes. Une présentation synthétique de l'étude a été exposée par le groupe LFU lors des deux réunions d'experts d'usage, après une brève présentation de tous les participants. Ensuite, un débat sous forme de tour de table a permis de débattre plusieurs questions relatives à l'espace public. Voici un exemple des retours sur le parcours patrimonial : « *le travail que vous avez fait met en évidence les différents centres d'intérêts et sens de circulation et je trouve que la partie patrimoniale nous laisse voir qu'on peut très bien circuler et découvrir toute notre richesse patrimoniale sans être obligés de passer par la rue Moyenne ou un certain nombre de rues commerçantes... ça montre qu'il faut quand même permettre cette mixité entre*

le commerce et le patrimonial. » (Participant au groupe d'experts d'usage, avril 2021). D'autres retours concernaient le phénomène de vacance commerciale : « *J'habite vers l'aéroport et quand je vais à Bourges en cœur de ville à pied, je passe par la rue d'Auron et voir la rue d'Auron déserte... ça fait mal au cœur. C'est en train de se repeupler un petit peu j'ai l'impression et tant mieux. On voyait les magasins se fermer les uns après les autres j'ai compté jusqu'à 60 magasins fermés et c'est vraiment une catastrophe.* » (Participant au groupe d'experts d'usage, avril 2021) Tandis que d'autres personnes se contentaient de partager librement leur ressenti : « *Je vois qu'il y a beaucoup de choses à faire et je sais que tout ne peut pas être fait en même temps. C'est ce qui m'intéresse dans ce groupe Aménagement cœur de ville. Parce que depuis que j'habite Bourges, on voit le centre mourir peu à peu... J'espère que je me trompe !* » (Participante au groupe d'experts d'usage, avril 2021)

La démarche participative et présente tout au long de l'étude notamment par des propositions de chantiers participatifs. Le premier principe pour un centre-ville plus nature aborde la question du végétal sur plusieurs niveaux, celui-ci y intègre également une approche participative dans la mesure où, on propose de donner un rôle aux riverains grâce à la floraison des pieds d'immeuble, l'entretien des espaces plantés par les habitants et le partage des bonnes pratiques du jardinage écologique. L'étude souligne le besoin d'accompagner les habitants par les

collectivités ou les associations et la nécessité de coordonner les pratiques habitantes avec celles des services en charge de la gestion de l'espace public.

D'après l'expérience que nous avons menée sur la deuxième phase, les échanges avec les habitants et le fait de les impliquer dans le processus de réflexion enrichissait à la fois le travail, parce que les échanges permettaient d'avoir d'autres perspectives autres que celles des techniciens d'urbanisme. Ces échanges améliorent également la satisfaction des habitants par rapport aux différentes interventions urbaines. Nous avons précédemment évoqué que la participation à la prise de décision augmente les chances d'apprécier les changements. Ces personnes s'approprient les projets et affirment leur sentiment d'appartenance.

Les différents travaux menés jusqu'à présent par les services de la ville et le BE, en vue de la création de la nouvelle charte d'aménagement pour la requalification des espaces publics du centre-ville sont les prémices d'une vraie régénération des espaces publics du centre-ville. Il serait difficile d'évaluer en détail ces propositions dans la mesure où cette charte d'aménagement est prévue pour la troisième phase de l'étude qui commencera en septembre 2021. Mais les éléments que nous avons abordés traduisent les souhaits exprimés dans le cahier des charges en termes de traitement de toutes les composantes de l'espace public. Nous avons vu dans la deuxième partie de notre travail comment

la présence du végétal, les matériaux, la signalétique, le mobilier urbain et les modes de circulation notamment la place de la voiture dans le tracé ancien de la ville peuvent contribuer à l'amélioration de la qualité urbaine et paysagère des espaces publics. L'étude propose un travail minutieux sur l'ensemble de ces éléments en plus de plusieurs améliorations dans différents champs et de manière organisée. Le fait de traiter la question de l'espace public sous l'angle de la cohérence graphique et visuelle est mise en avant en lien avec l'identité patrimoniale et naturelle de Bourges. Certaines réponses restent néanmoins incomplètes notamment en termes des choix de matériaux à la fois accessibles, durables et traduisant l'identité du territoire. Les différents modes de posage et les choix de la signalétique vont partiellement être poussés dans la troisième phase, mais plusieurs autres questions doivent faire l'objet de nouveaux marchés publics à chaque fois en faisant appel à des spécialistes en la matière et surtout en menant une concertation propre à chaque thématique.

La grande sensibilité au patrimoine bâti et naturel, ainsi que la priorisation du confort piéton sont les notions les plus marquantes de cette étude. Ce sont également des notions primordiales au bien-être.

La ville de Bourges est une ville à taille humaine qui dispose d'un large patrimoine à la fois bâti et naturel. Ville d'art et d'histoire, ville du basket féminin et ville candidate au titre de Capitale européenne de la culture 2028 déploie depuis les dernières années plusieurs efforts pour rayonner tant sur le plan régional que national. Elle oriente aujourd'hui ses stratégies urbaines et politiques vers une vision plus sensible à la culture, à l'environnement pour une meilleure qualité de vie. Le projet de régénération urbaine de Bourges fait partie de ces stratégies et ne se limite pas à l'étude de requalification des espaces publics structurants du centre-ville. Cette étude figure parmi les actions les plus importantes du programme ACV, mais nous tenons à souligner que le programme compte jusqu'à aujourd'hui 45 actions sur les cinq axes. Sept actions sont achevées à savoir : la maison de l'habitat et du cœur de ville, la maison du commerce, l'outil de suivi de la fréquentation commerciale, l'exposition Avaricum, le plan guide des équipements publics et des espaces publics du quartier Séraucourt, ainsi que les nuits lumière qui participent fortement à l'animation des rues médiévales du centre-ville et attirent un grand nombre de touristes. Ce dispositif s'étend sur environ 2 Km de parcours du 1er juillet au 4 septembre. Huit autres actions ont fait l'objet d'un avenant n°2 à la convention ACV de Bourges, nous citons l'étude de programmation urbaine du Prado pour la requalification du quartier et l'acquisition de certains biens vacants dans la continuité du guide des biens vacants. Parmi les actions sur lesquelles,

j'ai eu l'occasion de travailler : la reconversion de l'ancien Couvent des Augustins. Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé dans le cadre de « réinventons nos cœurs de ville » en vue de requalifier ce bijou architectural vacant, qui se situe sur la boucle marchande du centre-ville. Les orientations programmatiques sont diversifiées entre : commerce et développement, tourisme et patrimoine, événementiel, artisanat, art et hébergement. Sa requalification et sa nouvelle vocation participeront fortement à nourrir de projet de régénération urbaine du centre-ville de Bourges. Le projet des liaisons douces du quartier Séraucourt au centre-ville est l'un des projets majeurs qui appuient non seulement le projet de piétonisation proposé dans notre étude, mais aussi un ensemble de thématiques liées au bien-être et au confort des usagers. Nous remarquons donc que l'ensemble des actions convergent vers la revitalisation du cœur de ville de Bourges pour une régénération urbaine réussie. Des projets qui mettent les usagers au centre de la réflexion à travers les trois principes du programme ACV : un centre-ville à vivre, un centre-ville à fréquenter et un centre-ville à découvrir.

L'étude interroge le confort piéton dans toutes les rues qui sont aujourd'hui circulées et qui ne permettent pas de prendre pleinement la mesure de la richesse patrimoniale et dans certains cas, la richesse naturelle du centre-ville. D'une part, la proposition de mener un travail minutieux sur tous les aspects qui participent à l'amélioration du bien-être des habitants

tels que : la place du végétal, la question d'une accessibilité équitable, le mobilier urbain, les matériaux, la signalétique et la question des ambiances... est le point fort de cette étude. D'autre part, Le fait de collaborer avec artistes et designer va dans le sens de la vocation artistique de la ville : Bourges ville d'art et d'histoire. Une vocation que l'équipe municipale souhaite clairement appuyer en faisant de Bourges une ville où les artistes s'installent par la création et le développement de logements d'artistes.

Il est prévu dans le programme de concertation que les groupes experts d'usage poursuivent la réflexion sur les espaces publics jusqu'à la fin de la mission. L'aboutissement de la charte d'aménagement pour la requalification des espaces publics structurants du centre-ville doit continuer de prendre en considération le bien-être des habitants dans les différents phasages et pas uniquement en phase d'étude et c'est ce qui représente le réel déficit de cette régénération urbaine.

En effet, la gouvernance de ce type de projet nécessite beaucoup d'efforts et des stratégies de concertation bien réfléchies et surtout adaptables aux différents changements liés à la situation sanitaire. De plus, il paraît qu'il est facile de tomber dans le piège d'une concertation instrumentale pour des buts de communication politiques. Certaines réunions de concertation ressemblent plus à des campagnes électorales qu'à des rassemblements de partage et de réflexion.

Conclusion

En conclusion du présent travail et au moment où le monde souffre d'une crise sanitaire universelle, les enjeux du bien-être dans les projets de régénération urbaine s'avèrent au cœur des débats sur les nouveaux modes de planification des villes. La dimension à la fois complexe et subjective du bien-être soulève plusieurs questions. Mais ce qui est indéniable c'est que l'aboutissement à des espaces publics propices au bien-être des habitants est le fruit d'une stratégie à la fois politique, technique et sociale. Celle-ci met l'être humain au cœur de la conception urbaine avant les contraintes techniques et budgétaires, par la mise en place d'une gouvernance et d'une méthode de concertation efficace impliquant l'ensemble des usagers de l'espace dans une logique d'action collective sur toutes les phases du projet de régénération urbaine. Les entretiens que nous avons menés avec les habitants dans le cadre de notre travail, nous montre que les réponses issues des dialogues effectifs et la vision des habitants nous ouvrent des perspectives qui alimentent souvent les réflexions et complètent le projet urbain.

Dans ce sens, la ville de Bourges dispose de plusieurs avantages que nous avons précédemment cités et qui peuvent faire de son centre-ville, une référence en termes de bien-être. Les études menées sur les dernières années témoignent d'une forte volonté de rendre l'expérience urbaine à Bourges plus agréable pour satisfaire les attentes des habitants et faire face aux nombreuses problématiques dont elle souffre aujourd'hui. Mais, plusieurs actions doivent être repensées. L'évolution technologique, la mondialisation et les changements brutaux que connaissent les ville ces dernières années, ne permettent plus le luxe des modèles de planification classiques à long terme. Si les documents d'urbanisme étaient parfaitement efficaces sur une durée moyenne de 10 à 15 ans, aujourd'hui ces documents se doivent d'accompagner ces changements et de suivre leur rythme. La mise à jour des politiques urbaines et des anciens modes de planification, de conception et de pilotage des stratégies plus sensibles, qui font des contraintes de véritables atouts et qui évitent l'instrumentalisation de la concertation tout en prenant en considération les différents aspects du bien-être permettront à Bourges de mener un projet de régénération urbaine réussi capable de promouvoir la santé mentale et le confort des habitants et des usagers de l'espace de manière générale.

Finalement, la ville de bienveillance et de la déambulation pourrait être la ville du bien-être. Encore faut-il que ce bien-être soit accessible à tous. D'autres réflexions nous poussent à évaluer la notion du bien-être en ville et de la santé mentale dans un temps où les pratiques urbaines connaissent de grandes mutations. Les restrictions liées à la Covid-19 nous poussent à nous réinterroger ce qui fait aujourd'hui un espace public agréable. La convivialité est un aspect important du bien-être. Pouvons-nous réellement atteindre le bien-être dans un contexte de gestes barrières, de gauges, de stress et de peur de la maladie ?

Annexes

Dédicaces

A maman chérie,

Ma source d'inspiration et d'amour inconditionnel. Les mots ne pourront jamais exprimer mon profond amour et reconnaissance. Tu as œuvré pour ma réussite et notre bonheur à tous, de par ton soutien, de par tous tes sacrifices, ta bienveillance et ton dévouement. Tu es une maman exceptionnelle.

A mon père, mon héros,

Mon exemple et ma fierté, trouve ici le résultat de longues années de soutien et d'encouragements. Merci pour ton amour, ton support et la bonté de ton cœur.

Grille d'entretiens:

Ce questionnaire est élaboré dans le cadre d'un travail académique de fin d'étude en Urbanisme (Master2).

Il nous permettra de mieux connaître vos besoins et d'adopter nos actions sur le territoire, plus spécifiquement sur l'espace public afin d'appréhender votre bien-être et vous garantir un cadre de vie agréable.

1. Quel âge avez-vous?

- de 18 ans
- 18-25ans
- 26-35ans 36-45ans
- 46-55ans
- 56-65ans
- + de 65ans

2. Vous êtes ?

- Un homme - Une femme

3. Quelle est votre catégorie socioprofessionnelle? / Quelle est votre profession ?

.....

4. Avez-vous des enfants?

- Oui (si oui quel âge ?) - Non

5. Quelles sont les motivations de votre implantation à Bourges ? (cochez 4 cases maximum)

- Je suis née à Bourges
- Proximité du lieu de travail

- Proximité des structures scolaires
- Proximité des commerces / services
- Impôts locaux peu élevés
- Taille du logement plus adapté aux besoins familiaux
- Proximité du réseau familial
- Proximité des équipements de loisirs
- Coût du logement adapté aux ressources
- Cadre de vie et qualité urbaine
- L'environnement
- Autres, précisez.....

6. Selon vous, quel est le principal atout du centre-ville?

.....

7. Quel est la principale faiblesse du centre-ville ?

.....

8. Pensez-vous que ces faiblesses relève de la responsabilité des aménageurs (la Ville) ou du manque d'implication des habitants ?

- La ville
- Les habitants

9. Comment qualifieriez-vous votre niveau de satisfaction sur les la qualité des espaces publics à Bourges ? Sur une échelle de 0 à 10 (0 étant le plus faible et 10 le plus fort)

0.....1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8.....9.....10.....

10. Comment qualifieriez-vous votre votre bien-être dans des espaces publics ? Sur une échelle de 0 à 10 (0 étant le plus faible et 10 le plus fort)

0.....1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8.....9.....10.....

11. Selon vous qu'est-ce qui garantirait votre bien-être dans l'espace public ?

.....

12. Quel est votre espace public préféré à Bourges ? et Pourquoi ? (Place, parc, jardin, rue...)

.....

13. Pensez-vous qu'il existe assez d'espaces verts dans le centre-ville de Bourges ?

– Oui – Non (précisez ce qui manque)

14. Est-ce que vous rencontrez des problèmes d'accessibilité au niveau du centre-ville? Cela affecte-t-il votre fréquentation ?

– Oui, - Non,

15. Est-ce que vous vous sentez en sécurité dans le centre-ville de Bourges ? (précisez le genre)

– Oui, - Non, (pourquoi ?).....

15. Quels types d'activités pratiquez-vous au niveau de l'espace public du centre-ville ? / Comment pratiquez-vous l'espace public au niveau du centre-ville ?

.....

16. Êtes-vous satisfaits du mobilier urbain présent au centre-ville ?

– Oui, - Non, (pourquoi ?).....

17. Entre ces éléments, quels facteurs vous dérangent-ils le plus dans le centre-ville ?

- Le bruit
- La pollution
- La qualité de l'espace public
- La présence de la nature

- La minéralité des espaces
- Les matériaux
- L'accessibilité

19. Êtes-vous satisfaits des démarches de concertation menées dans le cadre des projets qui concerne l'aménagement du centre-ville ?

- Oui,
- Non, (pourquoi ?).....

20. Comment qualifieriez-vous votre sentiments d'appartenance au centre-ville ? Sur une échelle de 0 à 10 (0 étant le plus faible et 10 le plus fort) et Pourquoi ?

0.....1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8.....9.....10.....

21. Selon vous qu'est-ce qui manque au centre-ville ?

.....

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de renseigner ce questionnaire !

Vous pouvez nous laisser vos coordonnées si vous souhaitez être informer des résultats.

Nom : Prénom :AdresseMail : _____@_____ Télé-
léphone :

Compte rendu synthétique des retours des balades urbaines à partir des fiches remplies par les habitants.

Travail élaboré dans le cadre de l'apprentissage à la direction ACV de Bourges.

Action Cœur de Ville						
Etude d'aménagement du centre-ville (AM27) Synthèse des balades urbaines du 10 mars. Réalisé avec l'appui de La Fabrique urbaine CONCERTATION						
Saint Bonnet: 14h00 - 15h30						
	Place St Bonnet	Avaricum	Place Planchat	Place Cujas	Rue Porte Jaune	Place Gordaine
J'aime	La halle, le marché Belle église à mieux mettre en valeur Sa proximité avec les Marais Monument emblématique	Le Parking Aménagement et traitement du sol Commerces et côté moderne	Le bâti existant. L'architecture de la "Scala" et "Dames de France" Beau patrimoine méritant d'être mis en valeur Emplacement	Son positionnement. Bars et restaurants. La proximité de la rue Moyenne. Ecran Jc Deaux gâchant la vue sur la maison des Forestines	Côté piéton La vue sur la cathédrale et le patrimoine. Place qui permet d'accéder facilement à toutes les artères.	côté animation, Bars, restaurants, espace de convivialité, espace planté La plus jolie place de Bourges
Je n'aime pas	Pas de cohérence dans les bâtiments et l'espace public Aucune signalétique vers l'église aucune lisibilité sur le parking.	Le Parking Aménagement et traitement du sol Commerces et côté moderne	Bruit, circulation "Un carrefour pour les véhicules" Trop de voitures, très pénible à pied	Poubelles (bacs) L'absence de lieux pour s'asseoir, se réunir et se détendre. Place importante accordée à la voiture.	Les voitures, le sol usé Difficulté de marche pour les piétons Circulation automobile Non mise en valeur Les pavés	La fontaine Les poubelles laissées et la camions de poubelle qui passent à 19h
Je propose	Meilleure signalétique, plus de végétal Mise en valeur de l'église Aménagement de la halle et ses abords Prévoir des bancs, piste cyclable, des toilettes pub, places pour vélos	Entrée plus végétalisée depuis le boulevard, mobilier urbain plus qualitatif Plus d'espace pique-nique et espaces verts Davantage de signalétique	Rendre la zone piétonne Limiter la circulation automobile Réhabiliter la place Stationnement vélo	Supprimer le Parking Plus de mobilier urbain et de végétalisation Créer un parvis face à l'ENSA Des terrasses	Place George Sand: création d'espace végétalisé, mobilier urbain Améliorer les trottoirs, installer des terrasses pour la rendre plus vivante	Nettoyage et ravalement des façades Plus de mobilier urbain innovant et pour la détente Prévoir un autre endroit pour les poubelles peut être Avaricum.
Berges d'Auron: 10h30 - 12h00						
	Berges d'Auron	Bas de la rue d'Auron	Haut de la rue d'Auron	Place Cujas	Rue Moyenne	Place Simon Veil
J'aime	Accès piéton sur la première rive. Présence de l'eau, du canal à proximité.	Magasins. Aménagement de la rue et les trottoirs larges. Les commerces et les jours de brocante. La diversité des façades	Moins de voiture sur la partie basse. Les candélabres qui donnent une ambiance. La piétonisation qui facilite la promenade.	Arbres et sa localisation. Géographie de la place. Son espace central, ses restaurants et bars. Le calme.	Largeur des trottoirs. Le sens unique de circulation. L'architecture des bâtiments et les commerces	Les pavés plus praticables et la proximité de la cathédrale La présence de marches pour se poser.
Je n'aime pas	Espaces publics trop axés pour la voiture. Non aménagé pour la promenade.	Stationnement anarchique. Trop de véhicules en passage.	La largeur des trottoirs. Trottoirs trop étroits. Le passage sur l'enclos des Jacobins. Le manque de vie à part les 2 bars.	La place accordée aux voitures. L'imperméabilisation de la place. La présence des poubelles.	Les nouvelles bornes: mobilier très volumineux. Le passage des voitures. Les lampadaires. La circulation et les vélos sur les trottoirs	Aménagement très minéral. Non-respect de la zone rencontre par véhicules.
Je propose	Réaménagement des berges laissant la place aux modes doux et améliorant l'image de l'entrée vers le cv.	Interdire la circulation le Week-end. Réaménager les trottoirs et les places de stationnement.	Améliorer l'accessibilité vers la rue Moyenne et revoir la transition. Rajouter des banc. Rendre tout piéton.	Pas de voitures. Revoir les accès par les ruelles.	Mise en place d'un circuit de découverte de l'architecture. Renforcement de son attractivité sur sa partie haute.	Plus de végétalisation. L'aménagement aurait plus de sens sans la voiture dans la rue Moyenne.
Jurantville: 16h30 - 18h00						
	Place Jurantville	Place de la Nation	Place Jacques Cœur	Place Cujas	Place Planchat	Hôtel Dieu
J'aime	Le bord de l'Auron Les deux canaux Les arbres et les cours d'eau.	Proximité du centre-ville L'accessibilité Espace ouvert, l'accès au marché La vue sur le palais de justice.	Très belle restauration depuis une dizaine d'années.	La présence des arbres et des bâtiments qui l'entourent. La vente des fleurs. Le parking PMR. Les boutiques, le manège. Proximité de la rue Moyenne	La décoration de Noël Le cadre bâti Les bâtiments de caractère	La végétation La parking végétalisé en abord de boulevard. Le bâtiment. La proximité du centre-ville.
Je n'aime pas	Le parking, la gare routière glauque qui doit rejoindre la gare SNCF Les corbeaux, l'ambiance La traversé vers le centre	Manque de vie autour de la place (commerce ?) Entretien des façades. Marquage au sol Manque de verdure Parking et organisation	L'absence d'ombre La présence de nombreux obstacles pour empêcher l'accès aux véhicules.	Le stationnement Les voitures Le parking Le nom de la place.	La place de la voiture C'est un carrefour routier Trop de véhicules tout autour	Le parking Trottoirs trop petits. La rue Gambon
Je propose	Réaménager les quais de l'Auron et l'Yèvre pour relier le centre-ville. Améliorer la sécurité	Des arbres Plus de lumière Valoriser le passé antique de cette place. Favoriser les liaisons piétonnes et cyclistes.	Réaménager l'arrière du palais pour pouvoir l'admirer des 2 côtés.	Supprimer le stationnement des voitures. Un jardin avec des liaisons piétonnes, une fontaine d'eau potable, des espaces de jeux pour tous les âges.	Prioriser les piétons. Faire du stationnement vélo Plus de grands passages piétons	Le bâtiment de l'intérieur. Utiliser ce bâtiment et la cour. Faire un chemin piéton au sol.

Table des figures

- p.12 **Figure 1** : Collage de Bourges.
Source : production de l'auteur à partir de photographies dont les sources sont les suivantes: photographies de l'auteur, © Pinterest, © Ville de Bourges, © Le Printemps de Bourges
- p.20 **Figure 2** : Collage régénération urbaine. P. 20
Source : production de l'auteur à partir de photographies dont les sources sont les suivantes: photographies de l'auteur, © Pinterest - New York Skyline, © Lucid dream society.
- p.24 **Figure 3** : Évolution du quartier du Times Square entre 1950 et 2015.
Source: « Times Square Before/ After ». © Andres Torres. www.pinterest.com
- p.25 **Figure 4** : L'espace public dans le quartier de Times Square
Source : © Michael Grimm. Times Square. Architecture & Landscape Design.
- p. 27 **Figure 5** : Le trafic dans le quartier de Times Square
Source : © The cabs of Times Square, joiseyshowaa.
- p.29 **Figure 6** : « La Pyramide des besoins de Maslow »
Source : Abraham Maslow,1942. <https://my-psychologie.com>
- p. 34 **Figure 7** : Qu'est ce que l'espace public ?
Source: « Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ? ». www.lafabriquedelacite.com, 2019.
- p. 37 **Figure 8** : L'espace public au cœur de l'interaction de trois domaines.
Source: Lydia Hadji, Méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger, Figure (1), 2012.
- p. 38 **Figure 9** : Les critères de qualité du modèle : espace public
Source: . Lydia Hadji, Méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger, Figure (2) 2012.
- p.39 **Figure 10** : Tableau synthétique des critères de qualité des espaces publics issus du croisement des différentes entrées
Source: Lydia Hadji, Méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger, Tableau 1, 2012.
- p. 40 **Figure 11** : Le réseau Villes-Santé, réseau français .
Source: Réseau français des Villes-Santé de l'OMS. (Modification de l'auteur).
- p. 42 **Figure 12** : Les déterminants sociaux de la santé.
Source: Villes-Santé en action : Réseaux français des villes santé de l'OMS, Figure 1, 2010.
- p. 43 **Figure 13** : Schéma du Consensus Copenhague
Source: site du réseau national des villes-santé de l'OMS. www.villes-santé.com
- p. 45 **Figure 14** : vue aérienne de la ville de Limoges.
Source : © Ville de Limoges.
- p. 46 **Figure 15** : La signalétique piétonne de la ville de Limoges.

- p.48 **Figure 16** : La place Planchat, Bourges
Source : Croquis de l'auteur.
- p.49 **Figure 17** : périmètre d'étude
Source : photographie personnelle.
- p.50 **Figure 18** : Du rempart gallo-romain au bourg médiéval
Source : collage de l'auteur à partir des sources citées.
- p. 52 **Figure 19** : Le tissu industriel
Source : collage de l'auteur à partir des sources citées.
- p. 54 **Figure 20** : Les extensions modernes
Source : collage de l'auteur à partir des sources citées.
- p. 56 **Figure 21** : Le tracé viaire.
Source : production de l'auteur.
- p.60 **Figure 22** : La place du végétal en centre-ville
Source : production de l'auteur.
- p. 62 **Figure 23** : Jardin de l'Archevêché
Source: photographie de l'auteur.
- p. 64 **Figure 24** : La vacance commerciale en centre-ville
Source : production de l'auteur à partir des données de l'étude commerciale Bérénice (relevé Juin, 2018) + mise à jour à partir d'un repérage personnel (Juillet, 2021)
- p. 66 **Figure 25** : Façades commerciales vacantes en centre-ville.
Source : production de l'auteur.
- p. 67 **Figure 26** : La signalétique en centre-ville.
Source : production de l'auteur.
- p. 71 **Figure 27** : La signalétique en centre-ville.
Source : production de l'auteur.
- p. 72 **Figure 28** : Les trottoirs en centre-ville.
Source : production de l'auteur.
- p. 75 **Figure 29** : La Configuration des rues et la place de la voiture.
Source : production de l'auteur.
- p. 76 **Figure 29** : La Configuration des rues et la place de la voiture.
Source : production de l'auteur.
- p. 78 **Figure 31** : Ambiances agréables en centre-ville.
Source : photographies de l'auteur.
- p. 79 **Figure 31** : Ambiances agréables en centre-ville.
Source : photographies de l'auteur.

- p.80 **Figure 33** : Une vieille dame avec son cadî à Bourges.
Source : photographie de l'auteur.
- p.82 **Figure 34** : Périmètre ORT.
Source : photographie de l'auteur.
- p.85 **Figure 35** : Les secteurs d'intervention pressentis.
Source : Direction ACV Ville de Bourges, 2020.
- p. 87 **Figure 36** : Configuration à très court terme : configuration journée.
Source des figures 36 ; 37 et 38: Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 2021.
- p. 87 **Figure 37** : Configuration à très court terme : configuration «soir et week-end »
Source des figures 36 ; 37 et 38: Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 2021.
- p. 87 **Figure 38** :Vers le très grand apaisement
Source des figures 36 ; 37 et 38: Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 2021.
- p.88 **Figure 39** : Ambiance de la rue Moyenne avant et après le projet de piétonisation.
Source: Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 2021.
- p. 89 **Figure 40** : Des parcours patrimoniaux
Source: Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 2021.
- p. 89 **Figure 41** : Des parcours nature
Source: Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 2021.
- p. 89 **Figure 42** : Des parcours commerçants
Source: Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 2021.
- p. 90 **Figure 43** : Des parcours commerçants
Source: Support de présentation du COPIL 3, La Fabrique urbaine, 2021.
- p. 91 **Figure 44** : Des parcours patrimoniaux
Source: Support de présentation du COPIL 3, La Fabrique urbaine, 2021.
- p. 92 **Figure 45** : Développer une nouvelle identité visuelle
Source: Support de présentation du COPIL 3, La Fabrique urbaine, 2021.
- p. 93 **Figure 46** : Transformer les usages et restructurer les espaces pour une haute valeur d'usage
Source: Support de présentation du COPIL 3, La Fabrique urbaine, 2021.
- p. 94 **Figure 47** : Schéma directeur des espaces publics
Source: Support de présentation du COPIL 4,
La Fabrique urbaine, 2021.

Bibliographie

Ouvrages :

- Florent Orsoni, La conception universelle au service de l'autonomie de tous, 2019/2 (N° 53), pp. 47-50.
- Office fédéral des routes, Mobilité piétonne Suisse, Diagnostic et aménagements piétons, Manuel des planifications des mesures, Guide de recommandations de la mobilité douce no 16, 2019
- Cécile Collinet & Matthieu Delandre. « L'injonction au bien-être dans les programmes de prévention du vieillissement », L'Année sociologique, Presse Universitaire de France, 2014/2 (Vol.64), pages 445 à 467.
- Tim Brown, L'esprit design. Comment le design thinking change l'entreprise et la stratégie, Pearson, 2014.
- Roxane Borgès Da Silva, André-Pierre Contandriopoulos, Raynald Pineault, P Tou-signant, « Pour une approche globale de l'évaluation de l'utilisation des services de santé : concepts et mesures », Pratiques et Organisation des Soins, Éditeur : Cnamts, vol. 42, no. 1, 2011, pp. 11-18.
- Réseaux français des villes santé de l'OMS, Villes-Santé en actions, Presses de l'EHESP, 2010.
- Gabriel Moser, Karine Weiss, Espaces de vie : aspects de la relation homme-environnement, Armand Colin, Collection Sociétales, Paris, 2003, p 396.
- Jacques Pezeu-Massabuau, Habiter : Rêve, image, projet, L'Harmattan, 2003, p. 126
- Daniel Kahneman, Ed Diener, Norbert Schwarz, Well-Being: Foundations of Hedonic Psychology, 1999, p. IX.
- Jean-Christophe Rufin, Ville d'art et d'histoire de Bourges, 2013.
- Yves Sintomer, « Du savoir d'usage au métier de citoyen ? », Raisons politiques, Presses de Sciences Po, 2008.
- Yves Chalas, L'Invention de la ville, Anthropos / Economica, 2000, p199.
- Gaston Bachelard, La Poétique de l'espace, 1998 (1957 pour la première édition), Quadrige / PUF, p 220.
- Kevin Lynch, L'image de la Cité, États-Unis, 1960.

- C.J. Gignoux, « ch. III, La vie urbaine », Bourges pendant la guerre, 1926.

Articles scientifiques :

- Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, « La ville de la santé et du bien-être », Villes choisies, villes subies ? Perspectives pour la ville d'après Covid, Cités Possibles, avril 2021.

- EPA Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, Ministère de la cohésion des territoires, « Redynamiser le centre des villes moyennes », Note problématique et première analyse des enjeux, 2018.

- ARS Île- de-France, ANRU, « L'intégration des enjeux de santé dans les projets de renouvellement urbain », Point d'étape sur la mise en œuvre du protocole de collaboration entre l'ARS Île - de -France et l'Anru, 9 novembre 2018.

- Anne-Peggy Hellequin, « Ville et santé, une longue interaction », Urbanisme, Publications d'architecture et d'urbanisme, 2018, Prendre soin des urbains, 410.

- Aurélien Boutaud, Grand Lyon la métropole, « Modélisation urbaine. Existe-t-il des chaînes de causalité qui lient bien-être et urbanisme », Décembre 2016.

- Association pour l'Art Urbain, Robert-Max Antoni, « Vocabulaire français de l'Art urbain », éditions du Certu : centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer.

- Florent Herouard, « Habiter, Etre, bien-Etre : éléments de méthode pour une investigation auprès des habitants », UMR 7544 LOUEST, 2014.

- NEF: New Economics Foundation, Hetan Shah, Nic Marks, « A Wellbeing Manifesto for a Flourishing Society, The Power of Well-Being », Londres, 2014.

- Lydia Hadji, Armand Colin, Revue d'Économie Régionale & Urbaine, « Méthode d'évaluation de la qualité des espaces publics dans un projet d'aménagement durable à Alger », 5 décembre 2012.

- Institute of health equity, WHO Commission on Social Determinants of Health «Closing the gap in a generation», WHO headquarters, 2008.

- Dr Doug May, « Determinants of Well-Being », Ed. by Memorial University of Newfoundland and Newfoundland and Labrador Statistics Agency, Saint-Jean de Terre-Neuve, Janvier 2007.

- Cyria Emelianoff, « Les villes européennes face au développement durable : une floraison d'initiatives sur fond de désengagement politique », 2004.

- Cyria Emelianoff, « Qualité de vie, qualité de l'espace public : le goût de vivre en milieu urbain », 2001.
- Ville de Barcelone, « Programmes d'action pour une politique de l'environnement à Barcelone », 1994.

Mémoires et thèses :

- Anne-Laure Legendre, Explorer ce qui fait bien-être dans son cadre de vie : une recherche ancrée dans le vécu des habitants de quartiers défavorisés en France, 2020.
- Ileana Hapenciu Blum, Régénération urbaine et renouvellement des pratiques d'urbanisation en Roumanie : Le cas du centre historique de Bucarest, 2017.
- Marc Dumont, Production du bien-être, renouvellement urbain et développement durable des territoires : l'exemple du GPV Malakoff Pré-Gauchet à Nantes (France), 7 juillet 2014.
- Thi-Minh- Thô Bui, Enquête sur les Ville-Santé du réseau francophone, Institut d'Études Politiques de Rennes, juillet 2008.
- Khernouf M & Slimane S, La régénération urbaine : Madrid – Tunis, 2018.

Documents de travail en interne :

- Convention cadre pluriannuelle Action Cœur de Ville de Bourges et de l'Agglomération de Bourges Plus. 2018
- Avenant de projet à la convention-cadre pluriannuelle Action Cœur de Ville – Opération de revitalisation du Territoire (ORT). Septembre 2019. Ville de Bourges et l'agglomération de Bourges Plus.
- Cahier des charges : AMO pour la requalification des espaces publics structurants du centre-ville de Bourges- Élaboration d'une charte d'aménagement. Ville de Bourges, 11 mars 2020.
- Rapport de fin de phase 1, La Fabrique urbaine, 29 mars 2021.
- Support de présentation du COPIL 4 (phase2), La Fabrique urbaine, 4 juin 2021.
- Support de présentation du COPIL 4 (phase2), La Fabrique urbaine, 31 août 2021.

Conférences internationales :

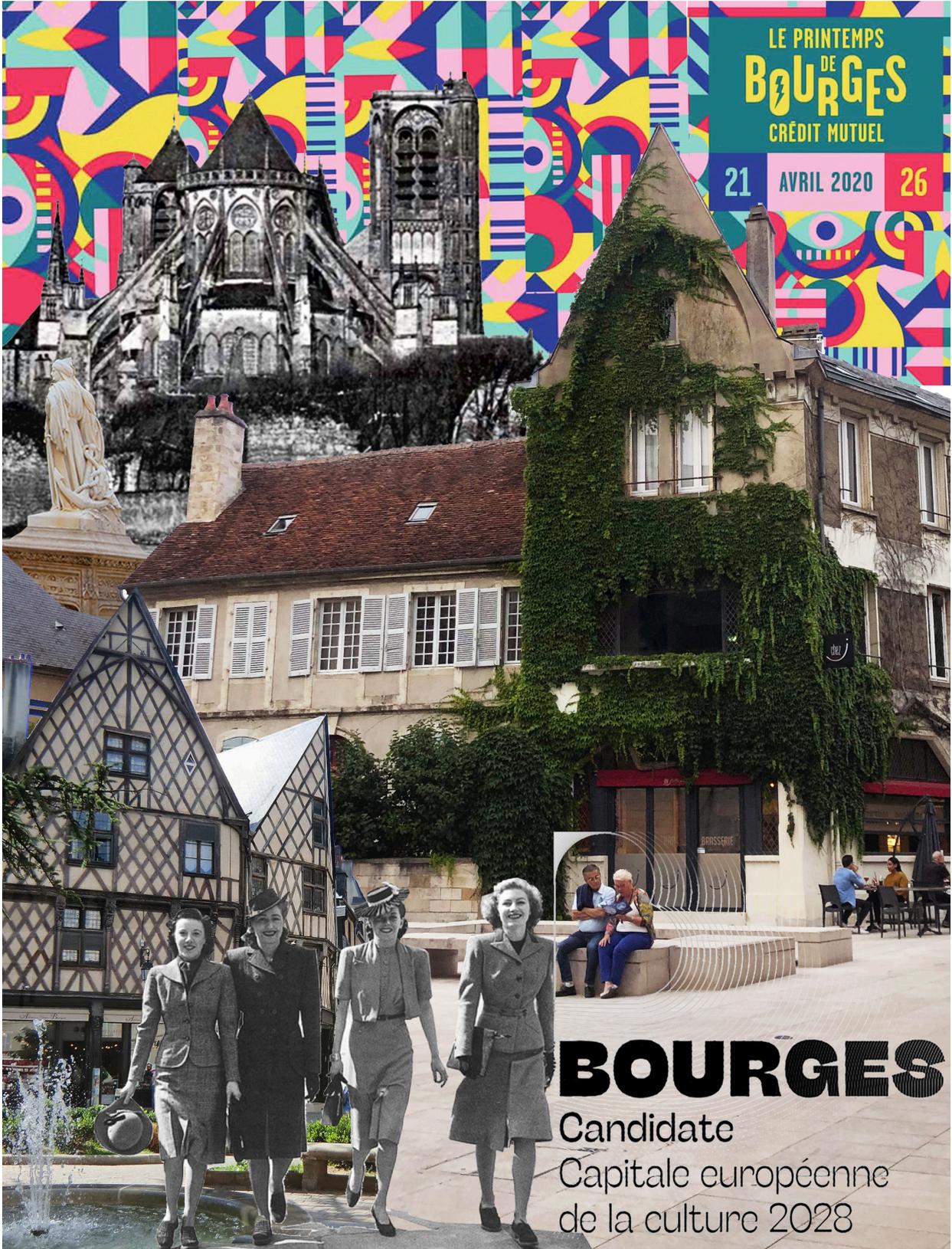
- Organisation mondiale de la Santé, Consensus de Copenhague entre les maires, Une meilleure santé et plus de bonheur dans les villes, pour toutes et tous, Copenhague (Danemark), le 13 février 2018.
- L'environnement urbain à Lisbonne. Une contribution à une ville durable, 1994. Communication à la première conférence européenne sur les villes durables, 24-27 mai, Aalborg.
- AGAM et AUPA, Conversations des futurs, sur le thème futur des modes de vie, 2019.

Entretiens :

- Madame Véronique Mathias, Architecte, Directrice générale des services à la direction aménagement et territoire de Bourges Plus.
- Madame Marie-Catherine Laignel, Architecte, Directrice du programme ACV de Bourges.

Liste des référence de sites internet :

- <http://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=http%3A%2F%2Fwww.batiactu.com%2Fedito%2Fla-signalitique-un-enjeu-d-avenir-pour-l-accessibi-37635.php>
- Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ? <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/les-espaces-publics-clef-du-bien-vivre-ensemble/>
- <https://my-psychologie.com/2018/06/20/faut-il-oublier-la-pyramide-de-maslow/>
- http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/rapport-espaces-eco-ville_1_108.pdf
- <https://www.agam.org/wp-content/uploads/2021/05/Un-espace-urbain-favorable-à-la-bonne-santé.pdf>
- <https://www.limoges.fr/pratique/charte-ville-sante-citoyenne>
- <https://www.positran.eu/concept-eudaimonic-wellbeing-happiness/>



LE PRINTEMPS
DE
BOURGES
CRÉDIT MUTUEL

21 AVRIL 2020 26

BOURGES

Candidate
Capitale européenne
de la culture 2028