



LA CHRONIQUE ANNONCEE DE LA MORT DU VELO ET DES COMMERCES SUR BOURGES

CONSTAT ACTUEL

CENTRE VILLE (50.000 m2)

50.000 m2 de commerces, essentiellement du commerce indépendant et des franchises sur des petites surfaces. Quelques locomotives commerciales comme la FNAC, H&M, Aubrun (Eurodif) ou Leclerc.

Le commerce se répartit ainsi :

- Sur le cœur de ville (triangle commercial pour les emplacements n°1 et les locomotives) : Rue Moyenne, du Commerce, Pelvoysin, Mirebeau et Coursalon).
- Sur d'autres rues de centre ville (commerces indépendants : principalement la rue d'Auron, Haut de la rue Moyenne, Place Mirpied, Rue Bourbonnoux...)
- Sur des faubourgs du centre ville : Rue E.Vaillant, Bd de la République, Prado (Leclerc), Marronniers, Baffier, Barbès/Rousseau, Laudier (Gare), Quai du Prado (zone commerciale et ludique autour du cinéma)....

PERIPHERIE (163.000 m2)

163.000 m2 de commerces, essentiellement des franchises sur des grandes surfaces de type boîte à chaussure implanté le long d'un axe routier très fréquenté (route d'Orléans et de La Charité).

Des locomotives commerciales nombreuses comme des hypermarchés (Géant et Carrefour) et des magasins spécialisés (Décathlon, Leroy Merlin, Cultura, Brico Dépôt, But, Conforama, Darty, Babou...).

Le commerce se répartit ainsi :

- Sur la route de La Charité (commune de Saint Germain du Puy pour une grande partie et commune de Bourges) : Hypermarché Carrefour (proche des faubourgs de Bourges) puis tout le long de la route d'Auxerre sur plusieurs kilomètres (ancienne zone industrielle se transformant petit à petit en zone commerciale).
- Sur la route d'Orléans (commune de Saint Doulchard) : tout le long de la route d'Orléans sur plusieurs kilomètres (ancienne zone agricole). Le Géant se situant à mi chemin de cette route commerciale.
- Dans une moindre mesure au sein de quartiers pavillonnaires, composés de magasins de proximité (boucher, boulanger, coiffeur...) autour de supermarchés (Aéroport, Val d'Auron, route de Dun, Gibjoncs, Chancellerie, Centre de Saint Germain du Puy ou de Saint Doulchard...).

PROJETS PREVUS (+ 40.500 m2)

CENTRE VILLE (+ 9.500 m2 soit au final 59.500 m2)

Avaricum (9505 m2 avec 7 grandes boutiques de 355 à 1500 m2) dans le prolongement du cœur de ville piéton Berruyer (rue Mirebeau).

Opération mixte et complexe composé de locomotives commerciales (Zara, Monoprix, New Yorker et Mango), de petites surfaces de commerces entre 50 et 150 m2 (essentiellement de la franchise), d'un parking (350 places) et de 81 logements.



Elle est destinée à renforcer le centre ville grâce aux locomotives commerciales, à augmenter le nombre de stationnements, à attirer de nouveaux habitants en ville et à agrandir la zone piétonne.

PERIPHERIE (+ 31,000 m2 soit au final 194.000 m2)

Galerie Marchande du Géant (route d'Orléans sur Saint Doulchard) consistant à l'agrandissement de la galerie marchande (Actuellement d'assez grande taille) de 12 boutiques (985 m2) soit 36 boutiques au final (2587 m2).
Les travaux de cet agrandissement par la société Eurocommercial est en cours.

Retail Park De Varye de 15.907 m2 (route d'Orléans sur Saint Doulchard) consistant à la création d'un hypermarché de 3.030 m2,
de 7 grandes surfaces (de 500 m2 à 2.450 m2) et 17 petites surfaces (moins de 300 m2).
Ce projet à la sortie d'agglomération et sur terre agricole a été accepté en CDAC le 3 Avril 2013 par l'unanimité des membres.
Aucune des enseignes n'est connue.

Intermarché des Danjons de 5.003 m2 (Rue Louis Mallet dans la ZI des Danjons sur Bourges) consistant à la création d'un hypermarché de 2.722 m2, de 2 grandes surfaces (739 m2 chacune) et 7 petites surfaces (moins de 300 m2).
Ces chiffres sont ceux de la CDAC du 28 septembre 2012.

Ce projet dans la zone industrielle sur d'anciens entrepôts a été refusé en CDAC le 28 Septembre 2012 mais devrait rapidement être proposé à nouveau en CADC et cette fois ci accepté.

Aucune des enseignes à part l'Intermarché n'est connue.

Retail Park DKR de 3800 m2 (route de La Charité sur Bourges, entre Pizza del Arte et But) consistant normalement à la création de grandes surfaces (comme celles de la zone actuelle de Babou).

Ce projet sur les anciens moulins d'EPIS Centre devrait être rapidement déposé en CADC par le propriétaire du terrain (DKR est la maison mère de Babou).

Aucune des enseignes n'est connue

Galerie Marchande du Carrefour (proche de la route de La Charité sur Bourges) consistant à l'agrandissement de la galerie marchande (actuellement de taille moyenne) de 30 boutiques, soit 49 boutiques au final (4000 m2) avec au moins 1600 places de parkings.

Ce projet sera présenté en CADC le 23 Mai 2013 par le propriétaire de la galerie marchande (Klépierre est un leader français des galeries marchandes et des centres commerciaux).

Aucune des enseignes n'est connue.

Ce projet est celui qui concurrence le plus le centre ville du fait de sa pseudo proximité avec le centre.

CONSEQUENCES COMMERCIALES

Pour la galerie marchande des Gibjongs Cap Nord : risque de fermeture de nombreuses boutiques et départ du supermarché de cette zone situé dans un quartier en difficulté financière et sociale. Risque de ghettoïsation de cet espace commercial à proximité de nombreux habitants aux ressources faibles ayant un faible taux d'équipement automobile.

Pour l'espace commercial de la Chancellerie : risque de fermeture des boutiques de cette zone situé dans un quartier en difficulté financière et sociale. Risque de ghettoïsation de cet espace commercial à proximité de nombreux habitants aux ressources faibles ayant un faible taux d'équipement automobile. A noter que l'espace commercial a été construit à grand frais par Bourges Plus.

Pour les commerces de proximité d'Asnières, Saint Doulchard mairie et vieux bourg, Saint Germain du Puy centre, Pignoux ou encore Sembat : risque d'accélération du non remplacement des commerces de proximité au départ à la retraite des commerçants indépendants.

Pour les commerces de proximité de Mehun sur Yèvre, Avord ou encore Les Aix d'Angillon : risque d'accélération du non remplacement des commerces de centre ville au départ à la retraite des commerçants indépendants.

Pour les éventuels commerces de proximité de la technopole Lahitolle et des Eco-quartiers de Baudens, les Breuzes et la Bergerie : risque d'éco-quartier sans commerces, ce qui est contraire à la mixité d'usages qu'ils promeuvent.

Pour les routes commerciales de la Charité et d'Orléans : risque de multiplication des friches commerciales sur les magasins les plus anciens (exemple de la nouvelle zone «Babou» qui a créé des friches commerciales sur la route de la Charité comme l'ancien local de Babou qui selon la décision de la CDAC devait être réutilisé).

Pour la zone commerciale et ludique des Quais du Prado : risque de fermeture de magasins suite à leurs déplacements vers ces nouvelles zones commerçantes, et donc éloignement du centre ville des commerces situés jusqu'alors en proximité immédiate.

Pour les faubourgs Berruyers (Leclerc, Picard, halle St Bonnet, gare...) : fragilisation et fermeture de commerces pour une population ayant un taux d'équipement automobile inférieur à la moyenne et dont une partie a des ressources faibles.

Pour le cœur de ville et le centre ville : fragilisation et fermeture de certains commerces. Un centre ville devenant de plus en plus un centre ville musée sans vie et sans activités.

CONSEQUENCES POUR LES DEPLACEMENTS

CENTRE VILLE

PIETONS

Actuellement de nombreux clients viennent dans les commerces du centre ville à pied car nombreux sont ceux habitant à moins de 1 km.

Entre les commerces, la grande majorité des clients (même ceux venant en voiture au centre ville) se déplacent à pied.

S'il y a une réduction de la taille commerciale du centre ville, de nombreux clients devront utiliser leurs voitures (ou en acheter une pour les plus fragiles économiquement et n'étant pas équipés) pour se rendre dans les commerces périphériques et se déplacer entre ces commerces périphériques.

BUS

Actuellement un certain nombre de clients viennent dans les commerces du centre ville en transport collectif car nombreux sont ceux habitant à moins de 5 km et pouvant le rejoindre facilement par ce moyen. La majorité des utilisateurs des transports en commun sont des «captifs» cad qu'ils ne disposent pas d'une voiture.

Le centre ville est au croisement de toutes les lignes de bus de l'agglomération desservant la plupart des habitants de l'agglomération. Ainsi, s'il y a une réduction de la taille commerciale du centre ville, de nombreux clients ne pourront plus utiliser les transports en commun et dépendront d'une voiture pour la plupart de leurs achats, les zones commerciales périphériques étant difficilement joignables en bus car étant sur une seule ligne du réseau.

VELO

Actuellement un certain nombre de clients viennent dans les commerces du centre ville à vélo car nombreux sont ceux habitant à moins de 3 km et pouvant le rejoindre facilement.

Entre les commerces, les clients cyclistes se déplacent à vélo ou à pied.

S'il y a une réduction de la taille commerciale du centre ville, de nombreux clients ne pourront plus utiliser le vélo et dépendront d'une voiture pour la plupart de leurs achats.

Les zones commerciales périphériques étant difficilement joignables à vélo du fait de leur éloignement géographique, de l'environnement peu agréable des zones traversées, de l'absence d'aménagements dédiés du fort trafic automobile et de la forte présence de poids lourds dissuadant la plupart des cyclistes.

La rocade verte ou des pistes cyclables ne seront utilisés que par une infime partie des cyclistes pour se rendre dans ces zones périphériques.

COMMERCES DE PROXIMITE (Faubourgs et quartiers d'habitation)

PIETONS

Actuellement un certain nombre de clients viennent dans les commerces de proximité à pied car nombreux sont ceux habitant à moins de 1 km.

S'il y a une réduction de la taille commerciale des faubourgs et quartiers d'habitation, de nombreux clients devront utiliser leurs voitures (ou en acheter une pour les plus fragiles économiquement et n'étant pas équipés) pour se rendre dans les commerces périphériques.

BUS

Le bus est peu utilisé pour se rendre dans les commerces de proximité.

VELO

Actuellement un certain nombre de clients viennent dans les commerces de proximité car nombreux sont ceux habitant à moins de 3 km et pouvant les rejoindre facilement.

S'il y a une réduction de la taille commerciale des faubourgs et quartiers d'habitation, de nombreux clients ne pourront plus utiliser le vélo et dépendront d'une voiture pour la plupart de leurs achats.

PERIPHERIE

Du fait de l'accroissement des commerces périphériques, il y aura une hausse de l'usage automobile.
La voiture est la seule solution véritable pour se rendre dans les zones commerciales périphériques.

PIETONS

Il est quasiment impossible de rejoindre les commerces périphériques à pied du fait d'un fort trafic automobile et de leur éloignement des zones d'habitations.

Entre les commerces périphériques, il est difficile et peu agréable de se déplacer à pied. La plupart des consommateurs utilisent leurs voitures même pour des courtes distances entre magasins.

BUS

Les zones commerciales périphériques sont difficilement joignables en bus car elles sont situées sur une seule ligne du réseau.
La ligne en question dessert peu d'habitants et pas forcément ceux des quartiers situés à proximité.

VELO

Les zones commerciales périphériques étant difficilement joignables à vélo du fait de leur éloignement géographique, de l'environnement peu agréable des zones traversées, de l'absence d'aménagements dédiés du fort trafic automobile et de la forte présence de poids lourds dissuadant la plupart des cyclistes.

La rocade verte ou des pistes cyclables ne seront utilisés que par une infime partie des cyclistes pour se rendre dans ces zones périphériques

PROPOSITIONS DE MON CHER VELO

(En accord avec le PDU, le SCOT et « le bon sens paysan »)

Annulation du projet De Varye en CNAC car ce projet construit sur une terre agricole est trop loin de toute zone d'habitation.
Il fera fermer de nombreux autres commerces et augmentera fortement l'usage automobile sur l'agglomération.

Extension de la galerie Marchande de Géant, vu l'état d'avancement des travaux il est impossible de revenir en arrière.
Il est regrettable que ce projet aboutisse car il est synonyme de destruction du commerce de centre ville et de proximité, ainsi que de hausse exclusive de l'usage automobile.

Annulation du projet d'agrandissement de la galerie marchande du Carrefour en CDAC car ce projet est conçu dans une zone favorable au tout automobile, il n'est pas inséré dans des quartiers d'habitations et il concurrence fortement le centre ville et les commerces de proximité (particulièrement ceux des Gibjoncs et de la Chancellerie).

Mon Cher Vélo, concernant cette partie de l'agglomération, est pour l'installation de commerces de proximité sur la technopole Lahitolle (future quartier d'enseignement supérieur, de bureaux et d'habitations) afin de rendre ce nouveau quartier vivant.

Annulation du projet de DKR («Babou») par la commune de Bourges ou la CDAC car il y a suffisamment de friches commerciales aux alentours. Ce projet ne favorisant que l'usage de la voiture ne se justifie pas dans une agglomération en perte d'habitants.

Mon Cher Vélo, en ce qui concerne ce terrain ainsi que Port Sec Nord et Sud, est pour la construction d'un quartier résidentiel qui sera à proximité de zones de travail, de commerces et de services (notamment les collèges sous utilisés de Bourges Nord).

Réduction avec transfert éventuel à l'éco-quartier des Breuzes de la zone « Intermarché ».

Un quartier de proximité commercial peut se justifier à l'ouest de la ville mais pour une taille beaucoup plus réduite.

Il ne faudra pas réduire les quartiers de commerces de proximité du Leclerc (Prado) et du Carrefour Market (Aéroport).

Soutien total de tous les commerces de proximité situés au sein des quartiers ainsi que tous ceux de centre ville .

Seuls ces commerces sont en mesure de maintenir le lien social et de favoriser les déplacements doux.

Des actions communes seront à faire entre le vélo et ces commerces.