



**BOUGER
HABITER
RESPIRER
VIVRE**

mieux

MOBILITÉS

« Une réflexion citoyenne
au service de l'agglomération »

Sommaire

1 – Rappel de l’auto saisine	03
2 – Introduction du sujet	04
3 – Encadrement des grands enjeux	06
3.1 : Mettre les citoyens au cœur du projet	06
3.2 : Un juste équilibre entre libertés individuelles et vivre ensemble	07
3.3 : La loi d’orientation des mobilités de 2019	09
4 – Bourges Plus : Des mobilités à appréhender avec les citoyens ...	13
4.1 : Etat des lieux d’un territoire structuré par et pour l’automobile	13
4.2 : Des évolutions bénéfiques...	17
4.3 : Mieux partager l’espace public	21
4.4 : Il conviendrait aussi de...	25
4.5 : Circulation PL sur la RD 2076 et Projet de bretelle additionnelle (A71)	28
4.6 : Piloter les transformations	29
5 – Conclusion	32
5.1 : Ils ont contribué à l’élaboration de cet avis / Remerciements	33
6 - Dix priorités d’actions du CoDev pour les Mobilités de demain...	34
7 – Annexes	35
8 - Liens utiles	36



1- RAPPEL DE L'AUTO SAISINE

Comment se déplace-t-on sur le territoire de Bourges Plus ? Et que faut-il envisager comme évolutions durables pour répondre aux défis qui sont devant nous, c'est à dire intégrant tout à la fois les enjeux économiques, écologiques et sociétaux.

C'est là une question complexe, qui se situe au carrefour de multiples enjeux : **Celui d'un développement qui met l'Homme au cœur de nos préoccupations ; qui concilie libertés individuelles et vivre ensemble ; qui préserve l'environnement, la biodiversité et la santé ; et qui, par ses aménagements, assure la vitalité économique et sociale et territoire...**

Le Conseil de Développement de Bourges Plus (CoDev), a souhaité apporter sa contribution, à travers cet avis citoyen qui vise à éclairer les décisions publiques actuelles et futures. C'est un sujet d'autant plus essentiel qu'il n'a pas fait l'objet d'une prise en charge suffisamment dynamique ces deux dernières décennies, et que les retards pris sont autant de contraintes supplémentaires aujourd'hui...



L'enjeu est d'autant plus fort, que Bourges va devenir, en 2028, Capitale Européenne de la Culture. Cela impose à notre bassin de vie, riche d'Histoire et de Patrimoine, mais aussi Industriel et Economique, un saut qualitatif en matière d'accueil, d'accessibilité et de durabilité.

Tels sont les enjeux qui motivent notre auto saisine...

2- INTRODUCTION

Les Mobilités : vaste et complexe sujet, puisque associant des enjeux d'aménagement du territoire, des questions environnementales, des dimensions technologiques, économiques et financières... Les mobilités représentent un enjeu de société, tant en raison des nécessités professionnelles que personnelles ou familiales. Les besoins de déplacements sont divers et varient selon différents critères tels l'âge, les lieux de vie et les lieux de travail. La mobilité est aussi une condition de la liberté individuelle, y compris - et plus encore - pour les personnes en situation de handicap.

En se saisissant de ce sujet, le Conseil de Développement de Bourges Plus n'avait pas l'ambition de réaliser une approche intégrale ; le faire nécessiterait un lourd investissement. Il faudrait alors aussi parler de qualité de l'air, des conséquences pour la santé et de bien d'autres questions comme les énergies ou la décarbonisation. Peut-être pourrions nous, à terme, traiter de ces importantes questions. Pour l'heure, nous sommes plus à nous interroger sur quelques questions telles, l'idée de mieux intégrer l'objectif du « vivre ensemble » ; de placer l'usager au cœur des actions envisagées ; de traiter des différentes questions que représentent les mobilités locales, régionales et nationales.

De réfléchir à la diversité des modes de transports ; à une pression moindre du transport individuel, et plus particulièrement de la voiture ; à imaginer des mixtes de transports ; à organiser mieux et rendre plus accessibles les transports en commun ; à assurer mieux les continuités des déplacements ; à donner leur place aux circulations douces (marche, vélo...), dans un moment où notre société les conçoit tout à la fois comme un moyen de déplacement, de loisir et de santé de l'individu...

Et nous sont aussi posées là des questions de qualité de vie et de santé publique, de réponses à apporter, non seulement aux aspects réglementaires, mais aussi de bon sens, de civilités et de vivre ensemble. C'est là toute la question d'une approche durable des mobilités aux confluences des enjeux économiques, écologiques et sociétaux.

Si le projet de territoire nous parle de plus, de mieux, de autrement, il est important que l'on puisse mettre en concordance les actions avec les mots. Les mobilités et la transition écologique et énergétique sont identifiées comme deux enjeux forts d'aménagement du territoire pour une agglomération de proximité, équilibrée et durable. Et cela nécessite bien des renforcements, des ajustements, des rééquilibres, des pressions moindres des déplacements individuels comme des stationnements et, tout autant, de développer une culture mieux partagée de l'espace public !

Oui, l'enjeu est bien celui de parvenir à une articulation entre urbanisme et transports qui permette de préserver la qualité de vie des habitants et de servir l'attractivité économique ; sans oublier que les mobilités doivent aussi s'inscrire dans les exigences d'un développement plus durable et plus précisément en s'adaptant à la raréfaction des énergies fossiles, et en contribuant à la lutte contre le réchauffement climatique par la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre.

Imaginer l'agglomération de demain ; oui, nous essayons, en intégrant le passif évoqué précédemment ; en ayant à l'esprit les contraintes financières lourdes que le sujet impose ; et en concevant bien l'idée qu'il faut définir des priorités. Mais en ayant à l'esprit aussi que faire évoluer les mobilités et les rendre à la fois plus performantes et moins visibles, est aussi un enjeu pour ce tourisme patrimonial qui est in-



contestablement un atout de la ville et de l'Agglomération. Oui, nous imaginons un cœur de ville plus piéton ; de moindres contraintes des voitures, qu'il s'agisse de circulation ou de stationnement ; d'un réseau de transports en commun plus performant...

Et bien entendu, nous faisons la différence entre les solutions envisagées pour celles et ceux qui habitent et travaillent en centre-ville, et celles et ceux qui résident en périphérie et qui se rendent quotidiennement dans le cœur de la ville ou dans une commune située à l'opposé de leur lieu d'habitation.

Et pour être tout à fait précis, nous nous devons aussi d'intégrer, dans le cadre d'une telle réflexion, le poids des habitudes, des égoïsmes, et cette idée que le mieux serait que rien ne bouge... comme si la situation était satisfaisante : Constaté le stationnement anarchique sur les trottoirs qui entrave les déplacements des piétons et des personnes à mobilité réduite, ou les encombre-

ments automobiles, par exemple au sortir des écoles, ne peut pas être satisfaisant. Ce sont autant d'atteintes au vivre ensemble et d'incivilités. Et ces sujets doivent également faire l'objet d'évolutions et de corrections.

Face à cette complexité, nous avons aussi à regarder ce qui se passe ailleurs et qui fonctionne. Pourquoi réinventer ? De nombreuses villes et métropoles ont défini peu ou prou le même schéma général, fait de grands axes de transports en commun, de liaisons, de plates formes, de zones de stationnement, de désengorgements des cœurs de villes, de zones piétonnes... pour ce qui est des petites mobilités ; de liaisons améliorées et fiabilisées pour ce qui est des plus grandes.

C'est cette approche qui mobilise le CoDev, qui nous amène à échanger avec les élus et les services techniques, à poser des questions, à faire des suggestions, à avancer des propositions.

C'est là l'objet de ce premier avis sur les Mobilités.



Avant d'analyser la situation spécifique de l'agglomération berruyère, il est essentiel de poser les bases d'une réflexion commune. Ce chapitre a pour objet de définir les principes fondamentaux et le cadre réglementaire national qui doivent aujourd'hui guider toute politique de mobilité ambitieuse, cohérente et tournée vers l'avenir.

3.1. Mettre les citoyens au cœur du projet et les rendre acteurs de leurs Mobilités !

« La diversité des territoires et le foisonnement des différentes formes de services de mobilité, impliquent qu'il n'est pas possible d'élaborer des solutions clés en main, dont la pertinence serait assurée d'avance. Pour faire les bons choix, chaque territoire doit se donner les moyens d'appréhender ses propres enjeux de mobilité au regard des besoins des usagers, des pratiques observées et du développement socio-économique envisagé. Il est important d'associer l'ensemble des parties prenantes à cette démarche, acteurs publics et privés, habitants et usagers afin de favoriser une appropriation des mesures envisagées. Enfin, il est indispensable de les faire connaître et comprendre au plus grand nombre, non seulement au moment de leur initialisation mais également tout au long de leur mise en œuvre ».

CEREMA 2024

Une politique des mobilités ne peut réussir sans l'adhésion de celles et ceux à qui elle s'adresse. Il est donc impératif de placer le citoyen au cœur de la réflexion et de la co-construction des solutions.

Les choix que nous faisons aujourd'hui engagent directement le cadre de vie des "Génération 2040", ces enfants qui naissent aujourd'hui et qui seront les adultes de demain. Quels seront leur environnement, leurs besoins, leurs usages, leur cadre de vie, leurs mobilités ? Nos choix actuels rejailliront sur leurs vies et cela nécessite impérativement, de notre part, d'être pleinement responsables et engagés en anticipant les trajectoires du futur en matière de mobilités pour intégrer l'enjeu climatique qui implique une transformation profonde, consciente, de nos sociétés et de nos territoires. Et ces derniers doivent impérativement s'interconnecter pour une réelle efficacité.

Il est urgent d'agir car la dépendance à l'automobile est un fait tangible au sein de l'agglomération berruyère : Elle est à l'origine de 68 % de tous les déplacements.

Si les usagers ont pleinement conscience de cette situation, sont-ils pour autant prêts à se mobiliser pour changer leurs habitudes de transport ? C'est là une question essentielle qu'il nous faut poser, simultanément à celle de l'enjeu de les convaincre de cette nécessité. S'interroge-t-on encore, aujourd'hui, sur l'intérêt de la ceinture de sécurité ?

Le mouvement des mobilités douces, alternatives, est enclenché pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, mais il est indispensable d'activer des changements majeurs de comportements, individuels et collectifs pour y parvenir. Comment obtenir, non seulement le consentement des usagers, mais leur adhésion aux objectifs et actions à mettre en œuvre ? Toutes ces questions sont sur la table et essentielles à la réussite d'une politique durable des mobilités sur nos territoires.

Voir les liens utiles en annexe

3.2. Trouver un équilibre entre « vivre ensemble » et libertés individuelles

La mobilité ne se résume pas au simple fait de se déplacer d'un point A à un point B. Elle est, plus profondément, une condition de la **liberté individuelle**. Pouvoir se mouvoir, c'est avoir accès à l'emploi, à la formation, aux soins, à la culture, aux loisirs, à la famille et aux autres. Une autre composante essentielle des mobilités est le « **Vivre ensemble** » qui nécessite des équilibres et des compromis.

Notre capacité à se déplacer façonne notre quotidien (Trajets professionnels, nécessités familiales, activités personnelles, accès à la santé...). Pilier de l'inclusion sociale, le droit aux mobilités doit être garanti pour toutes et tous, de surcroît pour les personnes en situation de handicap.

Éléments pour le Diagnostic Mobilités

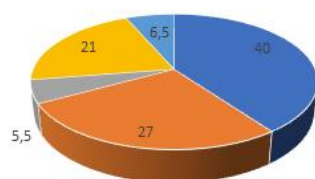
Agglomération de BOURGES Plus

- 102 172 habitants pour 49 886 ménages.
- Une densité de 244,9 habitants/km².
- 83,1% des ménages sont motorisés.
- 61 425 habitants de 15-64 ans.
- 53 970 emplois sur le territoire.
- Indicateur de concentration d'emploi : 133,7.

Données INSEE 2022.

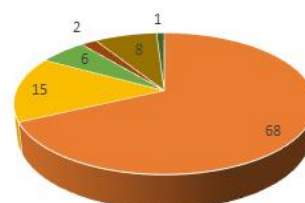


Répartition des populations de Bourges Plus
Insee 2022



■ actifs en emploi ■ retraités ■ chômeurs ■ élèves - étudiants ■ Autres

Répartition modale de Bourges Plus
En kms parcourus - INSEE 2018



■ voiture ■ voiture passager ■ piéton ■ Velo ■ transports en commun ■ Moto

Concevoir des manières de se déplacer plus justes, plus sûres et plus apaisées, c'est œuvrer directement au renforcement de la cohésion sociale et économique de notre territoire.

Depuis 2020, la crise mondiale engendrée par la COVID a initié de nouvelles formes de mobilités professionnelles qui n'ont pas cessé de développer depuis, comme le télétravail, l'accès permanent à une messagerie professionnelle sur le téléphone, les visioconférences qui permettent de se rencontrer où que l'on soit, sans se déplacer.

L'aménagement du territoire doit prendre en compte ces données, en distinguant la mobilité choisie, exercice de la liberté, et la mobilité subie du fait de l'organisation de l'espace et des activités. A la circulation des personnes et des biens s'ajoute celle de l'information, portée par les réseaux numériques qui sont un facteur d'égalité des territoires, à terme.

Ces choix pour le futur font l'objet de multiples travaux et la publication de non moins nombreux documents de prospectives. Quelques grands axes thématiques y sont répertoriés qui sont autant d'aides à nos propres réflexions : **La sobriété et l'efficacité ; l'alternative à la voiture individuelle ; l'aménagement des infrastructures, l'accessibilité et l'inclusivité ; l'intermodalité et la connectivité ; le besoin de gouvernance et de cohérence...**

Il ne faut pas omettre, là aussi, de parler de démographie et d'organisation du territoire ; de la nécessité de ne pas omettre de prendre en considération ces évolutions à venir : La métropolisation, la concentration humaine qui en résulte dans certaines zones du territoire (Littoral), les zones arides, qui sont vieillissantes et se dépeuplent et se dépeupleront encore, sont autant de facteurs à ne pas omettre d'une réflexion d'ensemble.

L'enquête « Mobilité des personnes », réalisée en 2018 et 2019, est une source d'information intéressante pour mesurer la mobilité des Français au niveau national et pour la comparer au cours du temps. Son objectif est de décrire les pratiques de mobilités et d'apprécier comment et pourquoi les Français se déplacent, au quotidien, ainsi que pour leurs voyages à plus longue distance. Elle permet également de connaître le parc de véhicules à disposition des ménages et l'utilisation qui en est faite, ainsi que les nouvelles pratiques de mobilités. Le SDES met à disposition l'ensemble des données des résultats de l'enquête.

NB : cette enquête a été réalisée avant l'impact COVID.

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/mobilite-des-personnes>



3.3. Pivot du changement de paradigme des mobilités : La loi d'Orientation des Mobilités

Le droit aux mobilités est au cœur de la promesse républicaine car les transports sont essentiels dans notre vie quotidienne pour se former, aller travailler, trouver un emploi, se soigner, voir sa famille ou ses amis, profiter des loisirs... Les plus éloignés des moyens de transports, dans de nombreux territoires, ont un sentiment d'injustice conduisant à une sorte « d'assignation à résidence ». Ils n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule et cela pèse sur leur pouvoir d'achat.

D'une approche générale, en France, les investissements ont été trop concentrés sur les grands projets, certes nécessaires, comme le TGV, mais au détriment des besoins quotidiens. Sont bien souvent posées là, parallèlement, des questions de maillages territoriaux et de proximités, non ou insuffisamment résolues !

Après la réforme française du système ferroviaire en 2018, une nouvelle loi a été nécessaire pour répondre aux transformations de la politique durable des mobilités, tout en tenant compte du rythme et de la particularité de chaque ville et commune.

Cette politique durable émane de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), du 24 décembre 2019, publiée au Journal Officiel le 26 décembre de la même année. Elle constitue le cadre national de référence. Il faut noter - et cela mérite d'être rappelé - que cette loi a été précédée d'une large implication citoyenne au travers d'assises nationales et de travaux décentralisés sur les territoires.

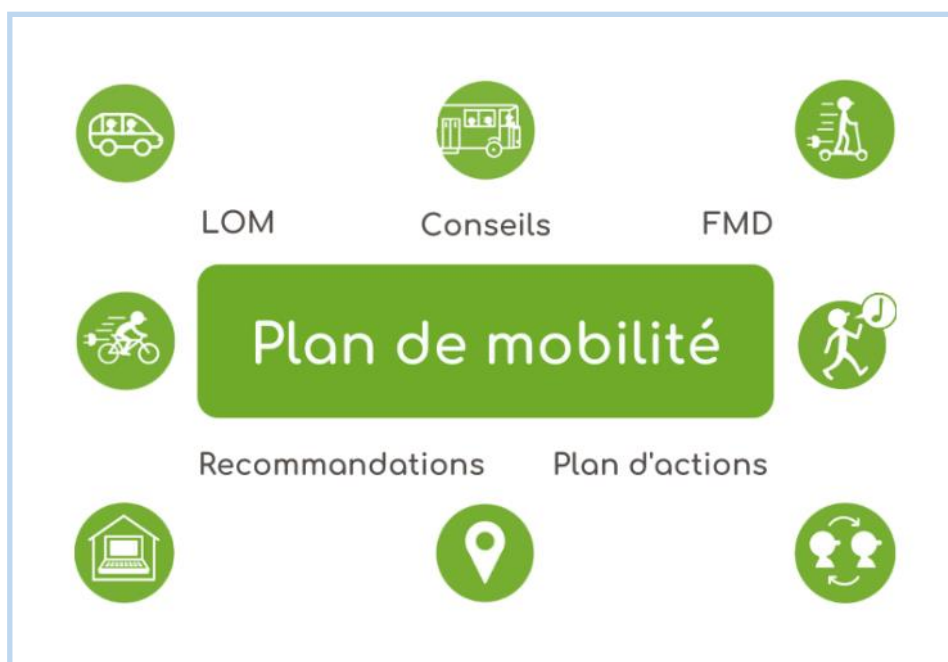


C'est un outil essentiel et pertinent pour améliorer les déplacements, au quotidien, des citoyens. La Loi se décompose en quatre axes principaux :

Sortir de la dépendance automobile :

La loi vise à supprimer les "zones blanches" de la mobilité en renforçant les compétences des collectivités pour organiser des services alternatifs (covoiturage, transport à la demande, autopartage). Elle encourage également la mobilité solidaire pour les publics les plus fragiles. Les déplacements des personnes handicapées doivent obtenir une meilleure information sur les solutions accessibles, une garantie de tarifs préférentiels pour leurs accompagnateurs.

Point fondamental : Les plans mobilités doivent remplacer les actuels plans de déplacements urbains (PDU), indispensables pour mener la transformation des mobilités et de l'aménagement du territoire.



Accélérer la croissance des nouvelles mobilités :

- Pour faciliter l'émergence de solutions innovantes, la LOM impose l'ouverture des données de transport en commun ou à la demande, en temps réel (perturbations sur les réseaux, disponibilités, horaires, données des réseaux routiers et de stationnements...).
- 100 % des informations sur les solutions de transports disponibles doivent être accessibles en un clic.
- La circulation des navettes autonomes est autorisée.
- Le covoiturage comme solution de transport au quotidien doit être développé.
- Il y a création d'un nouveau cadre de régulation des mobilités en libre-service (vélos, trottinettes).



« Faire évoluer les mobilités autour de l'idée piétonisation, navettes et parkings relais »

Réussir la transition écologique :

La loi LOM fixe des objectifs chiffrés sur les thématiques suivantes pour décarboner les transports tels que :

- **Neutralité carbone** des transports terrestres d'ici 2050.
- **Fin de la vente de voitures neuves à énergies fossiles** d'ici 2040.
- **Tripler la part modale du vélo** dans les déplacements quotidiens.
- **Déploiement des véhicules électriques** en multipliant par cinq les bornes de recharges publiques.
- **Forfait mobilité durable** (remplacement de l'indemnité kilométrique vélo). Il permet aux employeurs de verser jusqu'à 400 €/an aux salariés se rendant à leur travail en vélo ou pratiquant le covoiturage.

- **Zones à faibles émissions (ZFE) :** réservées aux véhicules les moins polluants ayant une vignette Crit'Air. Les collectivités peuvent définir les modalités d'accès à ces zones.

Point d'actualité ZFE : L'Assemblée Nationale a adopté le 17 juin 2025 le projet de loi de simplification de la vie économique qui inclut la suppression des ZFE. Cette suppression est actée, sauf si le Conseil Constitutionnel la censure.

Décarboner les mobilités, un enjeu au cœur de la transition écologique

La France s'est fixé comme objectif d'être neutre en carbone en 2050.

L'ambition est très forte pour le secteur des transports, car il est peu à peu devenu le premier émetteur de gaz à effet de serre en France (30 %, devant l'industrie et le tertiaire, l'usage de la voiture représentant à lui seul 16 % des émissions françaises totales). De plus il peine à se mettre dans la bonne trajectoire, c'est même le seul dont les émissions ont augmenté depuis 1990.

Il apparaît urgent d'agir sur toutes les échelles territoriales et aussi d'activer tous les leviers d'action : demande de transport, report modal, remplissage des véhicules, efficacité énergétique et intensité carbone des énergies utilisées.



Les mobilités permettent aux citoyens de réaliser leurs activités, aux entreprises de fonctionner, aux territoires de vivre. Leur décarbonation se doit donc d'être économiquement soutenable, juste, inclusive, basée sur des stratégies partagées dans les projets de territoires.

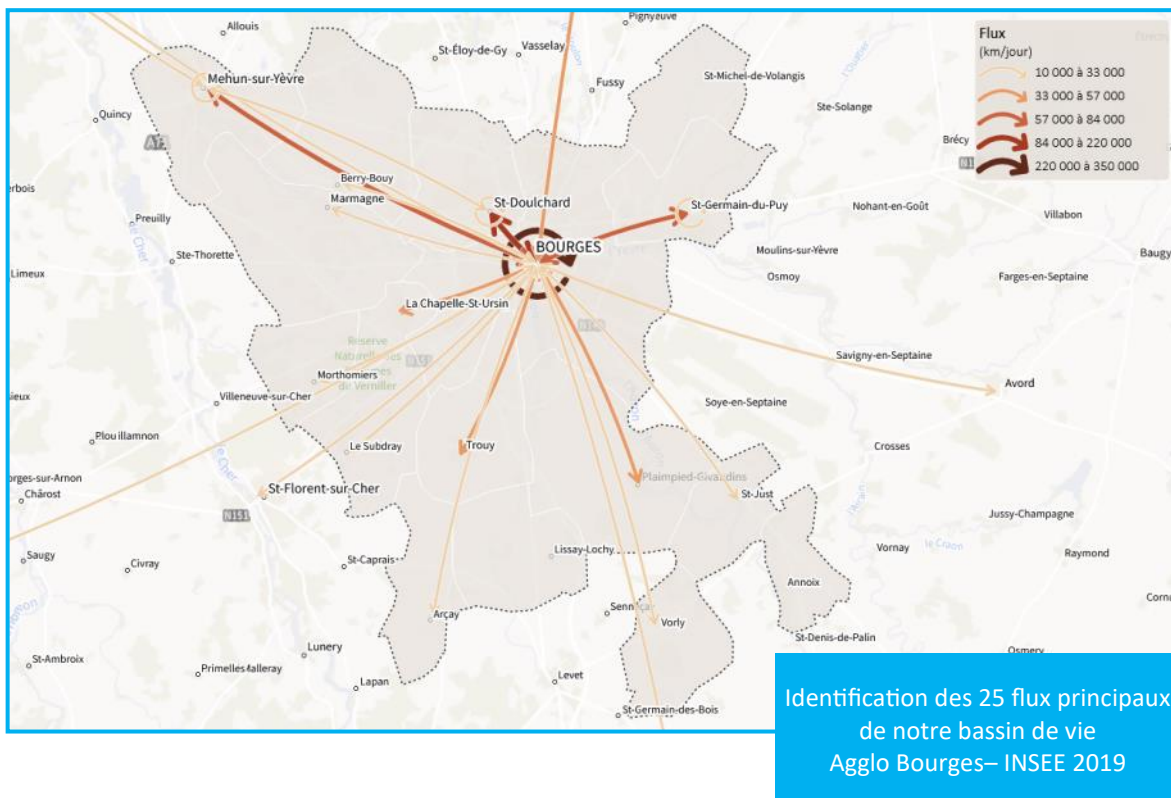
Programmer les investissements dans les infrastructures :

L'État réoriente massivement ses investissements (14,3 milliards d'euros pour la période 2023-2027) vers les transports quotidiens. La priorité est donnée à l'entretien et à la modernisation des réseaux existants plutôt qu'à la création de nouveaux grands projets :

- Entretien et modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants,
- Désaturation des grands nœuds ferroviaires,
- Désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux.



appréhender avec les citoyens et dans l'esprit de la loi



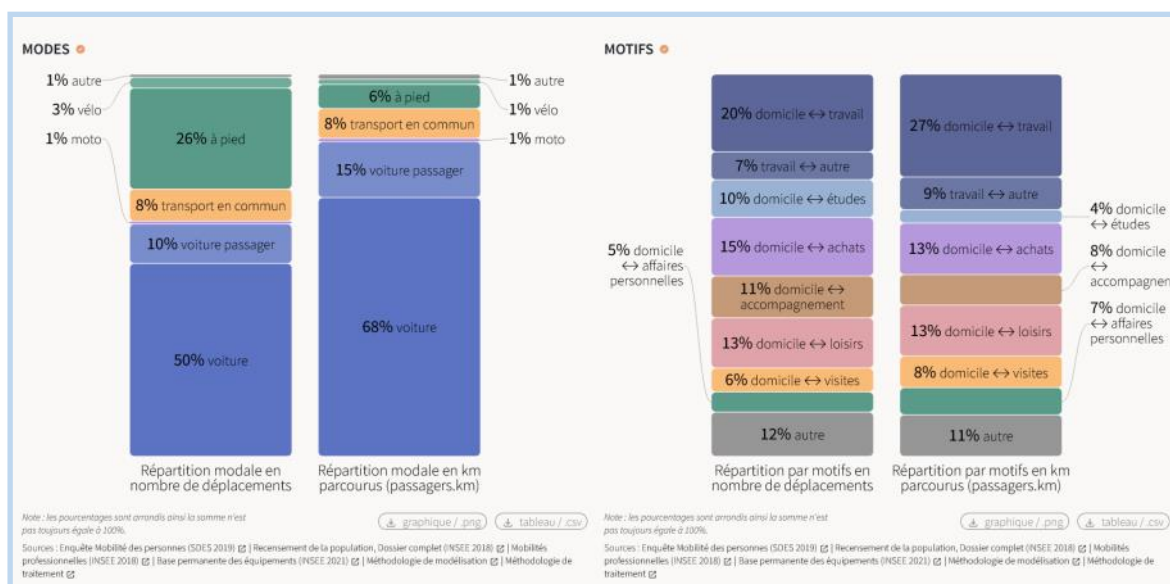
L'application des grands principes nationaux à l'échelle d'un territoire exige une analyse lucide et objective de la réalité locale. Cette partie 4 vise à rechercher ce qui caractérise aujourd'hui les mobilités sur le territoire de l'agglomération de Bourges Plus. Elle exige une volonté politique affirmée qui se doit de tenir compte de spécificités, tout en ne concédant rien sur l'essentiel de ce que la loi donne comme orientations.

4.1 Etat des lieux d'un territoire structuré par et pour l'automobile

Les mobilités de Bourges Plus souffrent de faiblesses structurelles qui génèrent des fractures territoriales et dégradent la qualité de vie.

- **Une culture de la voiture persistante** : L'omniprésence de l'automobile se traduit par des comportements qui nuisent au "vivre ensemble". La voiture est utilisée pour 78 % des trajets domicile-travail au sein de l'agglomération et le stationnement anarchique sur les trottoirs et les pistes cyclables est une manifestation quotidienne de cette « culture », entravant les déplacements des piétons, des personnes à mobilité réduite et des familles. Ces incivilités répétées témoignent d'un espace public mal partagé.

- **Un taux de motorisation élevé : 83 % des ménages** de Bourges Plus possèdent au moins une voiture. Ce chiffre masque un fort contraste entre la ville-centre (où plus d'un ménage sur cinq n'est pas motorisé) et les communes périphériques où la quasi-totalité des foyers est équipée.

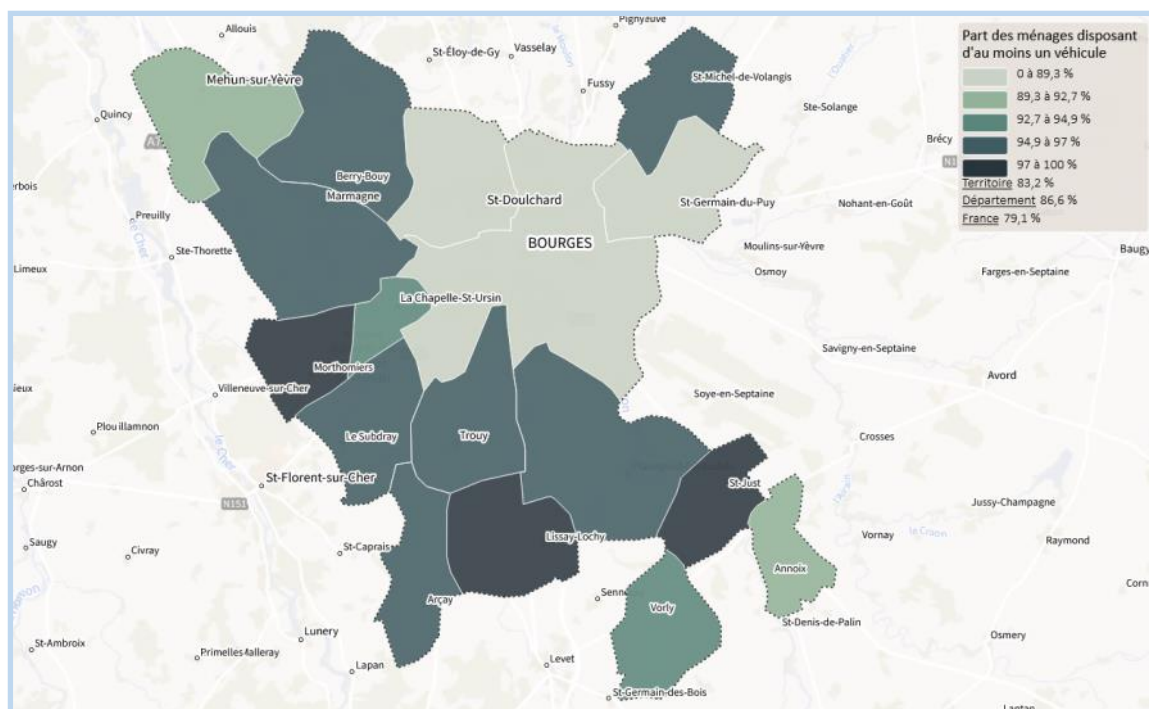


Agglo Bourges - Pratiques de déplacements - INSEE 2018,2019 & 2021

- **Un espace public dédié à l'automobile** : Notre territoire a hérité de décennies d'aménagements où 50 % de l'espace public (chaussées, stationnement) est dévolu à la voiture. La pression du stationnement est très excessive dans certains quartiers de la ville et particulièrement dans le cœur de ville (mais pas que !), rendant les déplacements piétons compliqués.



- **Des pôles intermodaux éclatés et peu efficaces** : L'organisation historique des transports a conduit à une fragmentation des pôles d'échange. La distance entre la gare SNCF, la gare routière du Prado et le hub de bus de la Place de la Nation a toujours été un frein majeur au développement d'une intermodalité simple et efficace, obligeant les usagers à des correspondances complexes et peu pratiques.



- **Le lien ferroviaire limité apparaît comme préoccupant** : Des questions ont été maintes fois exposées concernant l'accès au territoire ; l'objet n'est pas de gagner cinq minutes pour « aller à Paris », mais d'améliorer la fréquence, l'amplitude horaire et surtout la fiabilité de l'existant, en privilégiant les liaisons avec Vierzon, Orléans, Paris, Tours, Nantes et Lyon. C'est là aussi un sujet des Mobilités préoccupant, car les dessertes ferroviaires insuffisantes reviennent fréquemment dans les échanges !
- **Urbanisme de « dépendance »** : L'étalement pavillonnaire et l'éloignement des pôles d'activités, des commerces et des services rendent le recours à l'automobile quasi-systématique pour de nombreux habitants, tout particulièrement dans les zones péri-urbaines et semi-rurales.



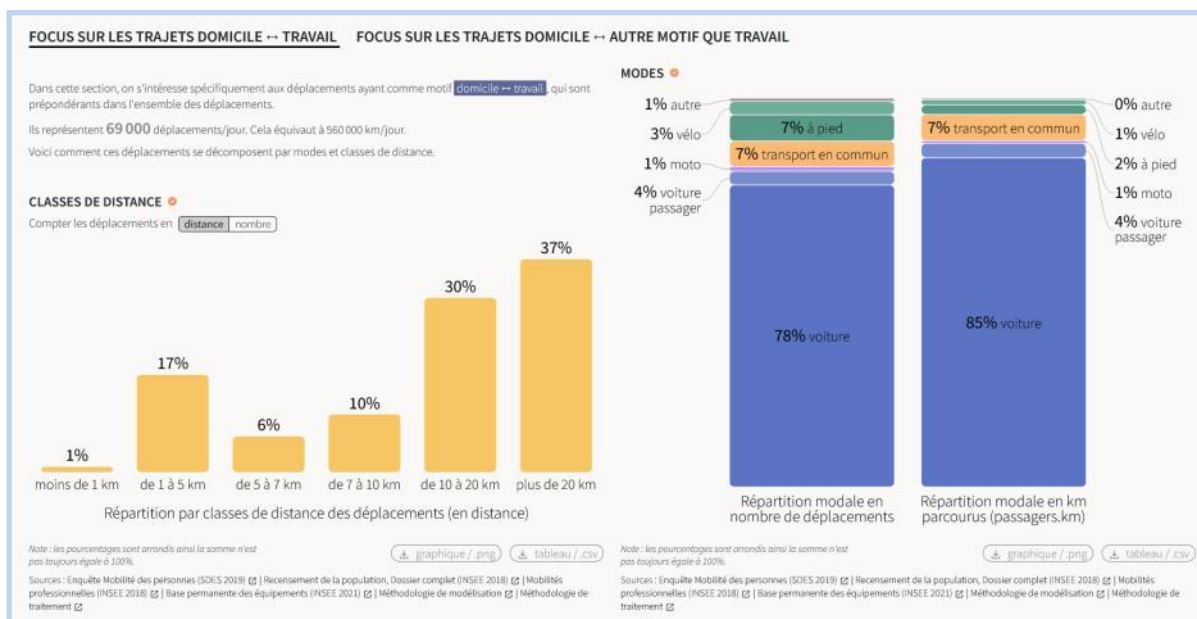
- **Des infrastructures insuffisantes et discontinues pour les mobilités douces** : Pour le vélo comme pour la marche, le constat est similaire : Les pistes cyclables manquent de continuité et de lisibilité (marquages effacés), rendant leur usage peu sécurisé et donc peu attractif. Les trottoirs sont parsemés d'obstacles (véhicules, poteaux, poubelles...) qui rendent la marche pénible et parfois dangereuse.



- **Un outil de planification obsolète** : Le Plan de Déplacements Urbains actuel (PDU 2013) est vieillissant et n'est plus adapté pour répondre aux enjeux de la LOM et aux défis actuels. C'est là un point préoccupant, car l'absence d'indicateurs et de réflexion d'ensemble, et notamment dans le cadre de la loi de 2019, nous a fait prendre du retard, comparé à d'autres villes, agglomérations et territoires.
- **Quelques réflexions enregistrées au cours de nos échanges** :
 - « Ici comme ailleurs, l'urgence environnementale et climatique appelle à se déplacer différemment ».
 - « Notre territoire (position centrale) subit d'importants transits qui sont autant de contraintes lourdes et onéreuses : La circulation des poids lourds notamment ».
 - « Trop proche et trop loin, notre agglomération souffre de dessertes insuffisantes : un déficit de grands axes routiers, notamment en direction de l'Est ; de même, Bourges est pénalisée par une desserte ferroviaire limitée qui isole l'agglomération berruyère ».

Pour résumer : Au sein de l'agglomération berruyère, Bourges, ville centre moyenne, sans contraintes excessives de circulation, subit tout de même une forte pression de la voiture individuelle, tant de circulation que de stationnement. S'ajoutent à ce constat l'isolement ferroviaire et un manque de continuité des transports ; d'intermodalité. Et jusqu'à ce jour, nous percevons un manque de réflexion d'ensemble « Urbanisme et Mobilités » ; en témoigne l'absence de mise à jour du PDU depuis 2013 !





Focus sur les déplacements professionnels Agglo Bourges—2019



4.2 Des évolutions bénéfiques

4.2.1 La Gratuité des bus

Malgré ce constat, la politique de mobilité menée par l'agglomération présente des points forts notables qu'il convient de saluer et sur lesquels il faut capitaliser.

L'actuelle Communauté d'Agglomération avait imaginé améliorer l'offre de transports en communs, indéniable facteur de diminution de la pression de la voiture individuelle. Au terme d'un exercice qui a conduit à solliciter plus fortement le monde économique, mais avec la volonté de s'inscrire aussi dans la logique de la loi de 2019, elle a décidé de la gratuité des bus au sein de l'agglomération.



Le résultat est sans appel : L'utilisation du transport en commun a explosé démontrant, par la même occasion, qu'il y avait là de fortes attentes. C'est une réussite et le Conseil de Développement la salut comme telle ! Avant 2023 : on comptait 4,5 millions de voyages et en 2024 ce chiffre est passé à 5,8 millions (*sources site de la Ville de Bourges et Agglomération*). C'est là une évolution qui s'inscrit pleinement dans le cadre législatif, qu'il s'agisse de bilan carbone, d'une moindre pression de la voiture individuelle, d'apaisement des mobilités ou de pouvoir d'achat. Les témoignages, en particuliers de la part de la jeunesse et des revenus modestes, vont en ce sens. C'est une évolution notable des mobilités sur notre territoire qu'il faut encourager. Qu'il faut également poursuivre et améliorer et qu'il faut faire contribuer plus encore à l'attractivité de notre bassin de vie, car c'est aussi là réduire l'isolement et faciliter l'accès aux services, aux soins et à l'emploi.

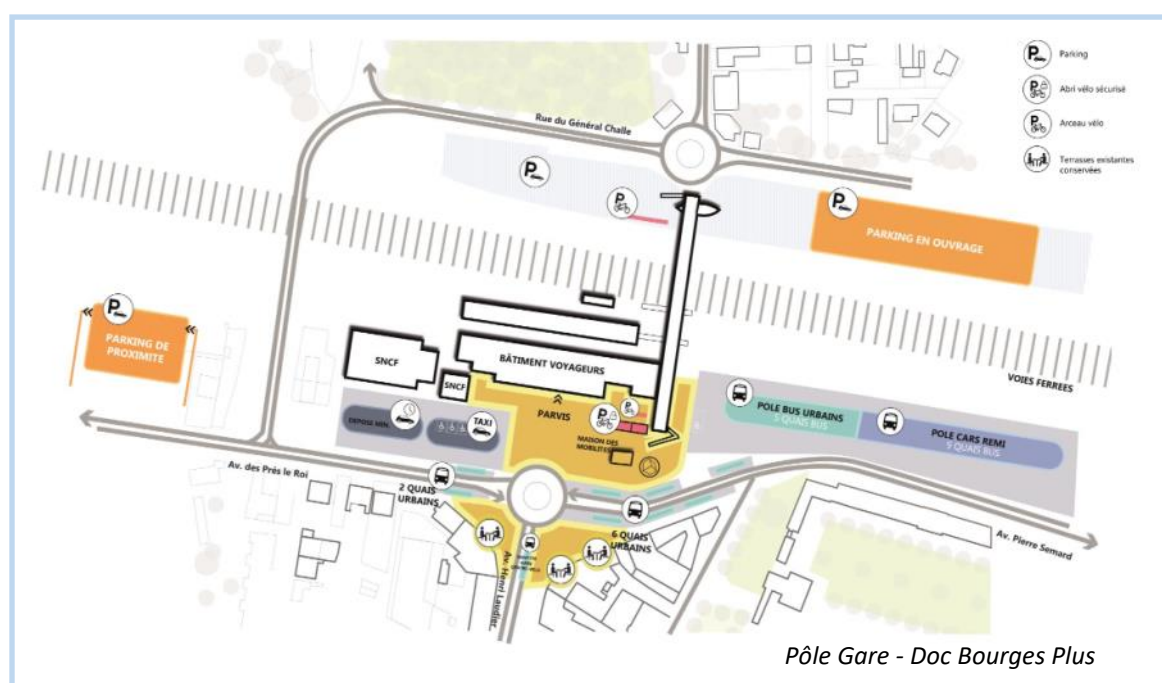
Nous notons quelques axes de progrès possibles :

- Renforcer certaines lignes (à certains horaires) pour éviter l'effet « boîte à sardines »
- Améliorer les continuités et les connections entre quartiers et avec les autres modes de transports (ferroviaire notamment).
- Assurer un contrôle rigoureux (sécurité et incivilités). La gratuité ne doit pas amener à baisser la garde sur ce point !
- Reprendre la réflexion avec les employeurs pour améliorer des dessertes qu'ils contribuent à financer, avec l'objectif de rendre les déplacements professionnels plus performants et durables.

A contrario, notre remarque – et nous l'avons déjà formulée dans l'avis du CoDev sur l'Attractivité (Page 7) – est que les Mobilités, sur notre bassin de vie, se sont construites, pour l'essentiel, autour des transports en commun (bus) et qu'il aurait sans doute été plus judicieux, comme les organismes experts le soulignent, de les imaginer autour du piéton, du vélo, des transports en commun, des continuités des déplacements, d'une pression moindre de la voiture, de cœurs de villes piétonniers, de navettes, de parkings relais... Bref, de ce qui fait un plan d'action des Mobilités sur un territoire ; de ce qui fait l'objet d'un débat citoyens ; de ce qui fait un PDU.

4.2.2 La gare routière au plus près de la gare SNCF

Assurer la continuité des transports est un des enjeux forts des Mobilités de demain. Et prendre des initiatives en ce sens mérite d'être salué. Oui, ce déplacement, envisagé de la gare routière du Prado, à proximité immédiate de la gare ferroviaire, répond à bien des attentes ; et aux nôtres ! : C'est incontestablement un point fort de l'action sur les Mobilités, au sein de l'agglomération berruyère. Cela règlera de fait plusieurs problèmes : de sécurité, de fluidité et de continuité.



Le CoDev y souscrit dans le principe et a déjà formulé quelques remarques concernant le projet présenté le 18 janvier 2024 :

- Il est essentiel, dans ce cadre d'aménagement, d'impliquer les citoyens et ceux du quartier, en particulier.
- Il est tout aussi essentiel, de traiter le réaménagement du quartier dans son ensemble ; concernant l'ensemble de moyens de transports et de stationnement, y compris les espaces dédiés aux piétons et vélos, mais également en n'omettant pas là des questions de verdissement et de bien vivre. En traitant également la question des commerces. C'est là l'approche du CEREMA, organisme expert sur ces questions, que nous faisons nôtre.



Cette décision visant à améliorer les continuités, attendue de longue date, est une étape logique et indispensable pour commencer à construire un véritable pôle d'échange et améliorer l'intermodalité sur le territoire. Dans ce contexte, il nous semble crucial de **solliciter plus fortement la SNCF** pour qu'elle s'implique dans le projet et qu'elle s'engage sur une meilleure concertation et intégration des services (flux réguliers, respect des horaires). Il y a là une logique « gagnant-gagnant » à instaurer pour que les différentes Mobilités proposées et leurs continuités offrent la qualité et la ponctualité attendues.

L'INTERMODALITE : Un enjeu des Mobilités de demain...

L'intermodalité est un concept qui renvoie à la possibilité pour les personnes de passer d'un mode de transport à un autre au cours d'un même déplacement. Au sens plus opérationnel pour les voyageurs, l'intermodalité apparaît comme une pratique de mobilité caractérisée par l'utilisation successive de deux ou plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. Le projet du pôle gare, lieu de l'interfaçage des différentes Mobilités nous apparaît un choix pertinent. Il est essentiel de l'imaginer dans sa dimension la plus large : piéton, vélo, lien entre

ferroviaire et bus, lieu de vie, de plus grande sécurité pour les usagers... mais il faut aussi l'inscrire dans une approche durable et redessiner en conséquence la quartier, point d'entrée dans la ville et l'agglomération. Le verdissement est aussi un facteur essentiel, dans une zone où le minéral prédomine. Un des points clés sera la réussite du stationnement des voitures individuelles - plutôt en arrière de la gare - et si l'idée persiste d'installer dans cette zone un parking relais, il faudra également réaliser un travail sur les accès.

4.3 Mieux partager l'espace public : Un enjeu essentiel !

Il y a ce que dit la loi et ce qui relève du bon sens. Il faut faire mieux socialement, économiquement et du point de vue écologique, mais aussi secouer les habitudes et réveiller les consciences. Oui, il faut préserver la planète ; oui, il faut diminuer substantiellement la part des transports qui utilisent les énergies fossiles et qui polluent le plus : Voitures, poids lourds... Oui, il faut repenser nos modes de déplacements à partir de quelques données validées : 1/3 de nos déplacements peuvent se faire à pied : Moins de 5 minutes.

Le Baromètre des villes et villages marchables 2023

LES SCORES DES 236 VILLES CLASSÉES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Acigné	Ille-et-Vilaine	17,1	16,5	15,7	16,7	17,2	De 5000 et 19 999	A ⁺
Aix-en-Provence	Bouches-du-Rhône	9,9	9,8	7,7	7,3	9,3	De 100 000 et 199 999	D
Aix-les-Bains	Savoie	11,3	11,3	10,5	9,3	11,5	De 20 000 et 49 999	C
Albi	Tarn	11,0	10,4	8,5	7,8	9,7	De 50 000 et 99 999	D
Bourg-en-Bresse	Ain	10,9	11,9	10,7	10,8	11,8	De 20 000 et 49 999	C
Bourges	Cher	9,5	9,4	6,8	7,0	8,3	De 50 000 et 99 999	E

Données CEREMA

Certaines villes et agglomérations ont engagé une politique volontariste, s'inscrivant dans la démarche définie par la loi, mais allant aussi plus avant et intégrant le fruit des débats publics et des expressions citoyennes. Elles ont imaginé les « villes de demain » à travers des actions urbanistiques et de mobilités significatives, via l'écoute et la pédagogie.

C'est ainsi que l'Agence Nationale de Cohésion des Territoires, associée à France Mobilités dans l'organisation d'un colloque sur les petites villes de demain, résumait, en 2021, les enjeux des mobilités :

« Les mobilités sont un sujet fondamental (...) et tout particulièrement au sein des territoires ayant trait à des dynamiques variées et complexes telles que l'assemblage des échelons territoriaux, les notions de subsidiarité, la conception de l'espace public, les mobilités douces. Aussi, dans une stratégie d'attractivité, les collectivités doivent aujourd'hui construire un projet de mobilités en étant confrontées à une révolution de l'innovation et des pratiques de transports ».



C'est ainsi que réuni en Assemblée plénière, le 25 octobre 2024, le Conseil national des villes résumait les enjeux suivants :

« Permettre à chaque citoyen de se mouvoir dans son environnement est un élément constitutif du droit à la mobilité. Or, dans un grand nombre de quartiers prioritaires et pour une large partie de la population résidant dans ces territoires, la mobilité est davantage subie que choisie. L'avis permet de repenser les politiques de mobilité au prisme des usages des habitants et des usagers et de présenter des leviers d'émancipation. Les pratiques socioculturelles des habitants influencent les habitudes et pratiques de mobilités. L'enjeu est d'accompagner et lever les freins psychologiques, cognitifs, sociaux, culturels ou encore financier, pour une mobilité durable et inclusive ».

ET BOURGES

Synthèse des enseignements
du Baromètre des villes « marchables » 2023.



Le baromètre explore cinq domaines essentiels : l'expérience quotidienne de la marche, la sécurité, le confort, la prise en compte des piétons par les autorités locales, ainsi que les équipements et aménagements piétons. Chaque domaine reçoit une note sur 20, calculée à partir de ces évaluations. Ce baromètre est un outil imaginé pour stimuler le débat et favoriser le progrès, auquel chacun peut et doit contribuer.

- Ressenti global : **9,5/20**
- Sécurité des déplacements à pied : **9,4/20**
- Confort des déplacements à pied : **6,8/20**
- Effort de la ville : **7,0/20**
- Aménagements & services : **8,3/20**

D

D

E

E

E

Zones piétonnes, navettes et parkings relais : Il faut faire vite !!!

Bourges classée en E (Défavorable) pour ce qui concerne les Mobilités au baromètre des villes « marchables » 2023. Aucune rubrique n'obtient la moyenne, qu'il s'agisse de la sécurité des déplacements, du confort ou d'un ressenti global. Et les aménagements et services sont au même niveau. C'est là le résultat du retard pris, durant deux décennies, sur un sujet essentiel à l'attractivité de notre territoire.

Le Conseil de Développement pense qu'il est urgent d'inscrire la ville et l'agglomération dans une dynamique d'application de la loi de 2019 sur les mobilités. Et en premier lieu, de mettre le piéton au cœur du dispositif. Les enjeux de déplacements en sécurité, de bien vivre et touristiques sont identifiés. Il reste à bien matérialiser les différents espaces et à créer des jonctions entre eux.

Le centre-ville doit être libéré de l'emprise de la voiture (Circulation, stationnement). La première ceinture doit devenir essentiellement piétonne et il n'y

a pas de place là pour des demi-mesures inefficaces qui, par définition, ne satisfont personne !

Des parkings relais, au-delà de ceux qui, déjà, remplissent plus ou moins cette fonction, sont à identifier (Séraucourt, plateau agricole, Prado, Gambon, + nord-est de la ville...). Et des circuits de navettes sont à mettre en place pour créer le lien entre stationnement et déambulation en cœur de ville. Les fréquences de quinze minutes nous semble bien adaptée (Ce sont celles retenues par l'agglomération toulousaine).

Il n'y a là, rien à inventer : Il faut juste reproduire, adapter à notre territoire, avec ses spécificités, ce qui est déjà opérationnel et efficient sur d'autres ! Oui, cela va générer quelques oppositions, corporatistes pour l'essentiel et loin de l'intérêt général, mais l'enjeu dépasse cette tentation de ne rien faire :

Rendre la ville plus accessible et les mobilités plus performantes nous semblent des enjeux essentiels !

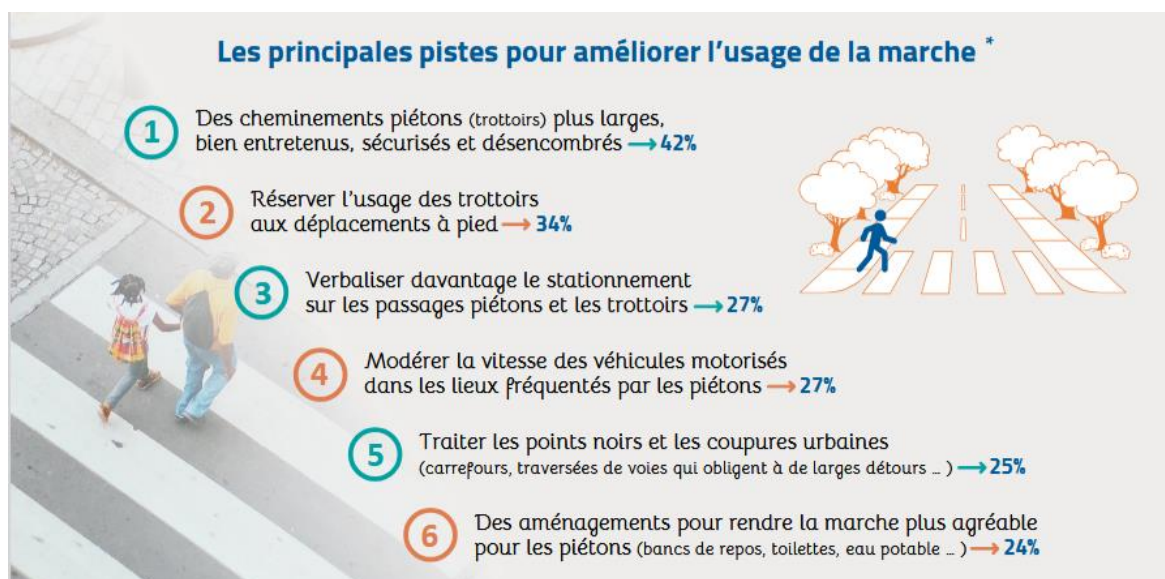
« Pour la Ville-Centre, l'objectif est de rééquilibrer le partage de la voirie au profit des modes actifs et des transports en commun, afin de la rendre plus respirable, attractive et inclusive ! »

Et puis la marche est un facteur essentiel de la santé publique. Elle est aussi un paramètre de l'intermodalité. Aller vers une décarbonation des mobilités est un véritable enjeu écologique, économique et de santé publique ; de bien-être et de vivre ensemble aussi !

Il y a bien une nécessité de rééquilibrer nos modes de transports et de vie.

- Plus et mieux de transports en commun pour les zones périurbaines.
- Plus de mobilités douces dans les cœurs de villes.
- Et des continuités fortes entre les deux.

Le sujet a fait débat au sein du Conseil de Développement et nous défendons l'idée de ruptures : **Des évolutions qui nécessitent l'implication des citoyens et un management rigoureux.** On ne peut parler du piéton et de piétonisation sans aborder une réorganisation d'ensemble. Il faut traiter de la pression du stationnement, à laquelle s'ajoutent les incivilités ; il faut avoir une approche globale pour que la « périphérie puisse accéder au cœur » sans difficulté et sans créer de contraintes.



C'est ce dont nous avons parlé : D'un ensemble parkings relais et navettes ; et de piétonisation : d'une continuité qui, de fait, limite la pression de la voiture individuelle, qu'il s'agisse de circulation ou de stationnement.

Travailler sur ce schéma est fondamental ; parvenir au même résultat par des moyens différents, le transport en commun se substituant au moyen de transport individuel. Nous n'inventons rien. Des villes et des métropoles, en avance de phase sur l'agglomération de Bourges, ont traité le même problème et ont réussi : Dijon est, de ce point de vue, un très bel exemple ! Angers, Orléans... et d'autres également. Là, on ne tourne plus durant de longs moments pour chercher une hypothétique place, générant par la même occasion des pollutions et des contraintes. Bien entendu, il faut ajouter là **la place du vélo**, la séparation des couloirs de circulation, une place réservée au bus, une continuité des modes de transports assurée...



« Améliorer les continuités vélos »

Nous pensons qu'il ne faut pas « jouer petits bras » et faire les choses à moitié. Et tant pis si cela bouscule quelques habitudes et fait réagir quelques grincheux. L'enjeu n'est pas la contrainte ou la peur de l'instant : **L'enjeu, c'est notre futur et celui des générations à venir ! Ce sont des mobilités repensées et un vivre ensemble plus qualitatif.**

4.4 Pour compléter ce partage de l'espace public et l'action visant une pression moindre de la voiture, il conviendrait aussi de :

- **Repenser la politique de stationnement** : Il est urgent de mettre en place une stratégie de stationnement claire et cohérente, qui distingue les différents types d'usagers (résidents, visiteurs, pendulaires). Pour les pendulaires (personnes venant travailler en centre-ville), l'enjeu est de dissuader le stationnement de longue durée et d'utiliser autant que faire se peut les transports en commun. Comme indiqué par ailleurs, Nous proposons la création de parkings-relais et d'aires de co-voiturages aux portes de la ville, connectés au centre par un service de navettes fréquentes et cadencées. Cela libérera de l'espace pour les résidents et les visiteurs, essentiel à la vitalité commerciale.



- **Travailler à la réalisation d'un Plan Piétons** : La marche doit être reconnue comme un mode de déplacement à part entière. Nous plaillons pour l'extension des zones piétonnes, la suppression systématique des obstacles sur les trottoirs et la sécurisation des cheminements et traversées (et un encadrement strict de l'utilisation dynamique des trottinettes), vélos sur les voies piétonnes et les trottoirs.

Un centre-ville plus "*marchable*" est un centre-ville plus agréable pour ses habitants et plus attractif pour les touristes. Mais une telle approche nécessite aussi une nouvelle logique d'aménagement urbain. Le XX^{ème} siècle avait fait le choix de la voiture individuelle. Il faut aujourd'hui inverser cette tendance et remettre le piéton au cœur de la réflexion sur les Mobilités. Il faut y intégrer **les enjeux de prévention et de santé publique, et y associer ceux de la qualité de l'air**. Mettre en évidence aussi, les temps de trajets piétons. Et il y a assurément une pédagogie à réaliser, y compris dans les écoles afin de sensibiliser très tôt sur les enjeux.



Source BerryRépublicain.webp

« Travailler à la réalisation
d'un plan piétons ! »

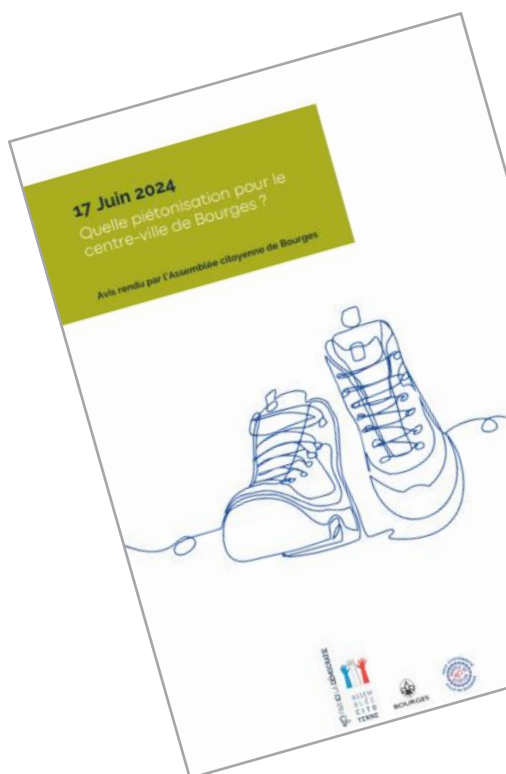
- **Accélérer le déploiement du Plan Vélo intercommunal** :

Le constat est qu'il y a des conflits d'usages piétons-cyclistes/cyclistes-voitures. Un travail est engagé, plutôt satisfaisant. Mais des **problèmes de continuités**, complexes à résoudre, nous en convenons, viennent annihiler l'effort entrepris.

Il faut certainement entreprendre là un travail de partage pour parvenir à passer à une autre échelle. De même, l'enjeu, pour des raisons évidentes de sécurité, est bien de substituer des tracés au sol par des voies distinctes. Ceci garantirait, par la même occasion, des connections fluides et sécurisées entre les communes de l'agglomération.

- Quelques réflexions enregistrées au cours de nos échanges :
 - « Comment peut-on continuer à voir des voitures faire plusieurs fois le tour de la place George Sand (C'est un exemple) avant de repartir sans avoir trouvé une place de stationnement ? Que de temps perdu ! Que d'encombrement ! Que de dépenses inutiles de carburant et que de pollution ! ».
 - « Comment en finir avec l'encombrement des rues étroites où les piétons peinent à trouver leur place, et où sont posées des questions de sécurité et de pollution ? ».
 - « Comment faire cesser les stationnements anarchiques et les incivilités qu'il faut y associer ? ».
 - « Il faut s'interroger sur les possibilistes d'accès des services de secours et d'incendies dans quelques rues du quartier historique... ».
 - « Pourquoi persister à utiliser la rue moyenne comme axe de circulation ? Les comptages ont démontré que c'était, pour l'essentiel, une « traversante sans arrêt ». Pourquoi ne pas privilégier les boulevards de ceinture pour la circulation ? ».

Oui, c'est un véritable enjeu – et pour le CoDev, une évidence – que d'éloigner tout à la fois la voiture du cœur de ville et faciliter l'accès à ce dernier. C'est le défi à relever.



L'avis de l'assemblée citoyenne

Le CoDev a trouvé beaucoup d'intérêt à prendre connaissance des travaux de l'assemblée citoyenne berruyère. Nous partageons l'essentiel de ce qui est suggéré. Et notre approche de l'enjeu de plus et mieux mettre les piétons au cœur des réflexions et actions à venir, trouve là un écho.

Mais au regard des retards de prise en compte d'un levier essentiel à l'attractivité, nous militons pour que ce sujet soit pris à bras le corps et accéléré dans sa mise en œuvre. Peut-être au regard de 2028, année symbolique pour Bourges, mais plus durablement aussi, les Mobilités, dans leurs capacités à répondre aux attentes de nos concitoyens et à améliorer le vivre ensemble et le bien-être, sont des fondamentaux de l'action publique...

4.5. Circulation sur la RD 2076 et l'A71 : Un projet de bretelle additionnelle inopérant et une dépense publique inutile !

Le projet de création d'une bretelle additionnelle à l'échangeur n°7 de l'A71 illustre une approche de la mobilité qui traite des conséquences sans s'attaquer aux causes. Le Conseil de Développement a réalisé l'étude de ce dossier et émis **un avis négatif** qu'il a adressé aux élus du territoire : au Président du Conseil Départemental du Cher, à la Présidente de Bourges Plus ainsi qu'aux élus communautaires et au Maire de Bourges. Il a également été consigné dans le cadre de l'enquête publique et adressé au Préfet du Cher.

Problématique : La congestion à la sortie de l'A71 n'est pas un problème de capacité locale. Elle est la conséquence directe du transit de poids lourds (Près de 2800 par jour, selon les comptages de 2022, dont environ 50 à 60% en transit) qui choisissent de quitter l'autoroute pour emprunter la RD 2076 afin d'éviter 50 km et le coût d'un péage.

Impacts : Le maintien de ce trafic de transit a des conséquences graves et coûteuses pour notre territoire :

- **Coût d'entretien très élevé de la RD 2076**, supporté par les seuls contribuables du département, pour un trafic qui ne dessert pas le territoire. C'est là, très concrètement, le transfert inacceptable d'une dépense des sociétés de transporteurs routiers vers les contribuables !
- **Nuisances graves** pour les riverains, notamment dans la traversée de Saint Just, Blet et Sancoins (Bruit, vibrations, pollutions, dévalorisation immobilière...).
- **Risque sécuritaire majeur** sur l'un des axes routiers les plus accidentogènes du département. Les poids lourds sont fréquemment impliqués dans des accidents graves.



Un projet de bretelle additionnelle qui ne règle rien et un trafic poids lourds indigeste !

La bretelle imaginée pour une dépense estimée de l'ordre de 6 à 7 millions d'euros, ne règle, ni un problème de sécurité qui n'existe plus, ni le problème du trafic poids lourds qui reste entier avec ses multiples contraintes. Pour résumer :

- Le problème de sécurité qui justifiait cet investissement n'est plus d'actualité.
- Il est essentiel de s'attaquer aux causes plutôt que de vouloir gérer les conséquences : De la nécessité de limiter le trafic poids lourds en transit sur la RD 2076.

- Il ne revient pas aux collectivités (aux citoyens que nous sommes) de se substituer financièrement à l'opérateur en charge de la gestion du réseau autoroutier et de la sécurité intrinsèque.

Il y a là, au travers de cet exemple, tout à la fois la démonstration qu'une question mal posée ne peut qu'amener des réponses erronées ; et cela pose la question de la nécessité, pour les élus, face à des sujets parfois complexes, de devoir s'appuyer sur des organismes experts.

Ce projet contesté par le Conseil de Développement, est un exemple de l'enjeu qu'il y a de bien poser l'équation, dans un débat large entre Experts, Décideurs et Citoyens. De l'intérêt aussi de disposer d'un Conseil de Développement, instance citoyenne collégiale indépendante, à même, via l'expression citoyenne, de recontextualiser certains sujets.

- Avis du 18 novembre 2024 du Conseil de Développement de Bourges Plus
https://conseildedeveloppement.agglobourgesplus.fr/codev_bourgesplus/wp-content/uploads/2025/01/CODEV_AVIS-MOBILITES_RD-2076-A71_181124_Annexes-comprimee.pdf



4.6 Piloter les transformations

Pour être efficaces, les différentes solutions de mobilité doivent se penser, se construire et s'articuler pour répondre aux besoins spécifiques d'un territoire : l'organisation de la gouvernance locale, les outils de planification, les dispositifs de management de la mobilité sont donc autant d'éléments qui concourent à la qualité d'une politique locale de mobilité. Pour être efficace, cette nouvelle ambition pour les mobilités doit être pilotée par des outils de gouvernance modernes et partagés.(CEREMA).

- **Actualiser d'urgence le Plan de Déplacements Urbains (PDU) :**

Anticiper les modes de déplacements de demain et de travailler sur un Plan de Déplacements Urbains PDU (vieillissant à Bourges) qui intègre les évolutions qui sont actées et qui se dessinent, est indispensable. Comment le PDU peut-il prendre en charge ces nouvelles pratiques ? Il faut, en préalable, cela nous semble une évidence, comprendre les évolutions.

- Ces nouveaux usages traduisent, en milieu urbain, un recul de l'utilisation de la voiture lié à des questions économiques, mais également à une volonté écologique et de qualité de vie affirmées et indispensables.

- Se déplacer en ville est désormais moins une question de mode de transport que de convergence des transports ou de mobilité multimodale. Oui, il y a un réel enjeu de se mobiliser sur une approche partagée pour travailler simultanément sur les différents enjeux : La fluidité des déplacements, la qualité de vie, le respect de l'environnement, l'attractivité du territoire, y compris d'un point de vue touristique...

« Oui, c'est une priorité que de faire évoluer un PDU vieillissant, pour le faire évoluer vers un "Plan de Mobilités" conforme à la loi LOM, intégrant tous les modes de déplacement et fixant une feuille de route claire et chiffrée. Le CoDev émet le souhait de pouvoir être associé à ce processus de réécriture ! »

- **Créer un Observatoire local des Mobilités :**

Pour objectiver les débats, suivre l'évolution des pratiques et évaluer l'efficacité des politiques publiques, nous suggérons la création d'un Observatoire des Mobilités. Inspiré par des initiatives réussies comme celle d'Artois Mobilités, cet outil de pilotage par la donnée serait indispensable pour ajuster les actions et garantir la pertinence des investissements publics. Artois Mobilités se décompose en thématiques issues de 38 fiches d'actions du PDU réparties en 5 axes. Il nous semble être un bon modèle à suivre pour imaginer nos futures mobilités sur notre territoire.

► <https://www.artois-mobilites.fr/la-mobilite-sur-le-territoire/observatoire-de-la-mobilite/>



- **Diverses réflexions enregistrées au cours de nos échanges :**
- **Optimiser le réseau AggloBus :** Tout en maintenant la gratuité, le réseau doit être plus agile. Nous suggérons un rééquilibrage des lignes et des fréquences en fonction des heures, des jours et des grands bassins d'emploi du territoire. Cette optimisation doit se faire en concertation étroite avec les acteurs économiques qui contribuent au financement du service.
- **Encourager du projet de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) :** Il s'agit d'un ambitieux plan de refonte de son système de transports en prévoyant l'installation de bus à haut niveau de service (BHNS) sur les lignes structurantes. Il permettra l'accessibilité à ce bus pour tous. Ce transport passera plus souvent et les quais seront adaptés pour les personnes à mobilités réduites.
- **Inclusion, santé, développement durable :** Pour les territoires ruraux, la désertification médicale, le manque de transport en commun ou à la demande, accentue le besoin d'utiliser la voiture. Il serait opportun de mesurer l'impact de ces mobilités.

- **Généraliser des Zones à Vitesse Maîtrisée** : Déployer de manière argumentée des zones 30 km/heure sur l'ensemble du territoire de l'agglomération en intégrant cette mesure dans une stratégie globale de partage des voiries.
- **Instaurer un « Code de la rue » pédagogique** : Pour encourager le changement de comportements qui est un axe prioritaire et complexe pour réussir la mise en œuvre d'un PDU, développer et instaurer un «code de la rue» pour sensibiliser aux enjeux de mobilités apaisées.
- **Éduquer au transport actif** : Encourager les écoles à intégrer le transport actif (marche, vélo) comme une composante de l'activité physique quotidienne des enfants, transformant le temps de transport en opportunité d'exercice et de santé.
- **Encourager les mobilités douces (marche, vélo...)** : Transformer la perception des mobilités douces, pour améliorer son image et son attrait.
- **Créer des zones de covoiturage** : L'encouragement du covoiturage à l'aide de bornes dédiées pourrait marquer une modernisation des moyens mis en œuvre à travers le territoire. Il est urgent de mettre en place des zones dédiées, par exemple aux portes de la ville (rocade).
- **Créer des partenariats d'autopartage** : Promouvoir l'autopartage au sein des communes en envisageant des partenariats avec des plateformes spécialisées.
- **Intégrer les situations de mobilités réduites** : Qu'en est-il pour l'intégration des personnes à mobilités réduites ? Comment accèdent-elles à ce pôle modal ?
- **Organiser des enquête Mobilités** : Pourquoi ne pas réaliser une enquête sur les mobilités dans les transports en commun sur l'ensemble du territoire ?
- **Renforcer les liaisons avec les territoires voisins** : Le bassin de vie ne correspond pas à la limite administrative de l'agglomération entraînant une gestion moins efficace des transports publics.
- **Harmoniser** : Une harmonisation des services de transport (bus, infrastructures ferroviaires régionales, services interurbains) est nécessaire. Une réflexion globale doit être menée pour interconnecter les zones urbaines et rurales en matière de transport public.



5- CONCLUSION

« L'organisation des mobilités reste au cœur de nombreux enjeux sociétaux, au premier rang desquels les enjeux de transition écologique, de décarbonation et de lutte contre le changement climatique. Dans tous les types de territoire, dans un esprit de cohésion sociale et territorial, il est impératif d'identifier des modes de mobilité pertinents et durables. L'offre de mobilité est donc essentielle. En parallèle, un travail fin doit être mené pour appréhender la demande. C'est tout l'enjeu du management de la mobilité, lequel doit conduire à une évolution des routines et des comportements. Le management de la mobilité a ses outils propres, mais ses approches se renouvellent perpétuellement ».

Stéphane Chanut – CEREMA.

Le Conseil de Développement de Bourges Plus, mobilisé sur cette question essentielle des Mobilités, fait sienne cette approche du CEREMA. **La transformation des Mobilités n'est pas un simple enjeu technique, c'est un projet de territoire fondamental pour la prospérité, la durabilité et la cohésion de Bourges Plus.**

Pour avancer (laborieusement) sur ces échanges, nous avons regardé du côté des organismes experts, afin d'essayer d'accaparer leurs analyses et conseils ; du côté de Conseils de Développement qui avaient déjà appréhendé ces sujets, et de la Coordination Nationale des Conseils de Développement (CNCD). Notre regard s'est également porté sur d'autres villes et métropoles, où le sujet des Mobilités a été traité dans l'esprit de la loi de 2019. Et puis, nous avons fait valoir nos points de vue citoyens, par l'échange, avec nos ressentis, nos perceptions et notre modeste expertise citoyenne qui se résume, pour l'essentiel, à notre vécu. Cet avis du CoDev se propose, modestement, d'apporter une contribution fondée sur des réflexions collectives ainsi que quelques propositions concrètes :

« Un centre-ville apaisé où l'espace public est mieux partagé - Un pôle multimodal qui soit un véritable outil au service de la continuité des déplacements - L'implication des citoyens pour imaginer les Mobilités de demain. »

Ces orientations sont directement liées à l'amélioration de la qualité de vie de tous les habitants, au renforcement de notre attractivité économique et touristique, à l'impératif de la transition écologique et, enfin, à la réussite du projet Bourges 2028. Ce label nous engage, collectivement, à offrir l'image d'un territoire moderne, accessible et soucieux de son environnement.

Nous avons conscience de ne pas avoir fait le tour du sujet. Nous avons voulu privilégier là quelques thèmes que nous avons abordés, à différentes reprises, et pour lesquels nous avons été en capacité d'élaborer des contenus. Restent évidemment posées les questions des grandes mobilités ; ou comment, malgré une position centrale sur le territoire, nous demeurons relativement isolés. Cela pose, par la même occasion, des questions, plus larges, de l'attractivité d'un territoire, à la démographie déclinante, qu'il faut maintenir et dynamiser ...

Nous nous tenons à la disposition des élus communautaires et du territoire pour poursuivre l'échange, sur un sujet qui se doit d'être partagé largement. Et nous formulons le vœu que l'on puisse enfin, un jour ou l'autre, trouver concrètement le moyen d'installer des temps de partage élus-membres du CoDev parce que, fondamentalement, le Conseil de Développement n'a de sens que dans ce cadre, au nom du droit de suite bien entendu, mais parce que, surtout, la lumière jaillit de l'échange et que l'on est plus fort ensemble !

5.1 : Ils ont participé à l'élaboration de cet avis :

Cet avis est le fruit d'un travail collectif réalisé au sein du groupe de travail du Conseil de Développement de Bourges Plus. Ils et elles ont participé à tout ou partie des travaux :

Raphaëlle Valière-Vialeix, Jean-Philippe Limberger, Michèle Lemaire, Justine Moutier, Gérald Hayotte, Stéphane Bourdier, Jean-Pierre Mallet, Marie-Christine Chevalier, Guy Chabrilat, Michel Ducamp, Pierre Guillamo, Fanny Frappart, Jean-Michel Damien, Jacky Lognonné, Christian Leplat, Etienne Lebas, Guillaume Chambraud, Jean-Paul Esbelin.

Ce document a également fait l'objet d'une relecture de la part de l'ensemble des membres du CoDev.

Nous remercions tout particulièrement l'administration du CoDev pour son appui technique et son aide à la réalisation de cet avis.



POUR RÉSUMER :

Dix propositions du CoDev B+ pour les Mobilités de demain

- Redéfinir d'urgence un PDU dans l'esprit de la loi LOM de 2019.
- Mettre en place des indicateurs, en intégrant l'objectif de réduction de l'empreinte carbone.
- Consulter et impliquer les citoyens, y compris les plus jeunes.
- Diminuer la pression de la voiture.
- Accélérer et renforcer l'intermodalité.
- Agir pour développer les mobilités douces : piéton, vélo...
- Organiser un cœur de ville piéton associé à des parking relais, via des navettes.
- Mettre en place un management des mobilités.
- Travailler simultanément sur les questions d'urbanisme et de verdissement.
- Travailler aussi sur les grandes mobilités.



7- ANNEXES

CEREMA : la décarbonation des mobilités – enjeux et leviers – séquence 2 : les alternatives à la voiture thermique en autosolime – 23-03-2023

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2023/04/rdv-m_23ms23-decarbo_sequ2.pdf



CNCD – synthèse des travaux du groupe MOBILITES

<https://conseils-de-developpement.fr/wp-content/uploads/2025/01/synthese-travaux-gt-mobilites-2024-cncd.pdf>



Action Cœur de Ville – mytraffic : observatoire des mobilités dans les ville ACV janvier-décembre 2021

<https://media.anct.gouv.fr/s3fs-public/2022-02/Observatoire%20des%20Mobilites%202021%20-%20Action%20Coeur%20de%20Ville%20et%20Mytraffic%20%20-%20f%C3%A9vrier%202022.pdf?VersionId=1736359078832930>



Sources et images

Berry Républicain
CEREMA
INSEE
Baromètre des villes marchables
Ministère des Transports
Bourges Plus
Pixabay
Conseil de développement B+

8- LIENS UTILES

CEREMA : [Gares et pôles d'échanges multimodaux : un centre de ressources sur les lieux de l'intermodalité | Cerema](#)



CEREMA : [Le management de la mobilité, accélérateur de la sobriété carbone ? Actes des 9es Rencontres nationales du management de la mobilité \(RNMM\), 18-19 juin 2024 - Cerema](#)

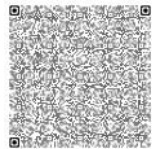


Tableau de bord des mobilités durables / Ministère de l'aménagement du territoire et de la transition écologique : <https://mobilite-durable-tdb.din.developpement-durable.gouv.fr/accueil/>



CEREMA : Diagnostic Mobilités <https://diagnostic-mobilite.fr/>



La Mobilité locale et longue distance des français / Ministère de l'aménagement du territoire et de la transition écologique : [La mobilité locale et longue distance des Français - Enquête nationale sur la mobilité des personnes en 2019](#)



La Gestion des Mobilités : Ministère de l'économie et des finances ; de la souveraineté industrielle et énergétique : [La gestion des mobilités | Ministère de l'Économie des Finances et de la Souveraineté industrielle et énergétique](#)



La loi de 2019 (LOM) : [La loi d'orientation des mobilités | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique](#)



La Loi LOM 1an ½ de pratiques / Ministère chargé des transports : [21089 LOM-1an-4-VF.pdf](#)



Baromètre des villes « marchables » 2023 / Dossier de presse : [Présentation PowerPoint](#)



Avis piétonisation Bourges / Assemblée citoyenne 2024 : [Avis piétonisation](#)



Prospective 2040-2060 des transports et des mobilités / Haut-commissariat à la stratégie et au plan : [Prospective 2040-2060 des transports et des mobilités | Haut-commissariat à la stratégie et au plan](#)



Place aux piétons : [Les Baromètres – Place aux piétons](#)



Diagnostic des mobilités / *Mobilités et transitions* au sein de l'association [Mobil'in Pulse](#) : [Diagnostic Mobilité](#)





Mes notes personnelles

Handwriting practice lines consisting of 15 horizontal dotted lines.





Conseil de Développement de BOURGES PLUS

Centre d'Affaires Lahitolle - 6 rue Maurice Roy - 18023 Bourges Cedex

02 48 48 58 58 . codev@agglo-bourgesplus.fr



Site internet